Deutsche Bahn
Integrierter Bericht 2024

ÜBER DIESEN BERICHT

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

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

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

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

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

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

Online-Bericht

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

Geschlechtergerechte Sprache

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

ONLINE-ERGÄNZUNGEN

Kennzahlen interaktiv

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

INHALTSVERZEICHNIS

1 ZURÜCK AUF KURS

21 AN UNSERE STAKEHOLDER
22 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
25 Der Vorstand der Deutschen Bahn AG
26 Bericht des Aufsichtsrats
30 Offener Stakeholderdialog
33 Gemeinnütziges Engagement der Deutsche Bahn Stiftung

35 ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT
36 Überblick
37 DB-Konzern
43 Grundlagen
53 Strategie
59 Produktqualität und Digitalisierung
72 Grüne Transformation
98 Mitarbeitende
117 Geschäftsverlauf
137 Entwicklung der Geschäftsfelder
180 Deutsche Bahn AG (HGB)
186 Chancen- und Risikobericht
197 Governance
219 Nachtragsbericht
219 Prognosebericht

225 KONZERN-ABSCHLUSS
226 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
227 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
228 Konzern-Bilanz
229 Konzern-Kapitalflussrechnung
230 Konzern-Eigenkapitalspiegel
232 Konzern-Anhang

291 WEITERE INFORMATIONEN
292 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
295 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über Nachhaltigkeitsinformationen
297 Global Reporting Initiative (GRI) Index
304 UN Global Compact Index
304 Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index
305 Glossar
311 Abkürzungsverzeichnis
312 Kontaktinformationen/Finanzkalender

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

AUF EINEN BLICK

Zum interaktiven Kennzahlenvergleich

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz [1]	26.203	26.087	+116	+0,4
Ergebnis vor Ertragsteuern [1]	-1.367	-2.854	+1.487	-52,1
Jahresergebnis [1]	-1.770	-2.701	+931	-34,5
EBITDA bereinigt [1]	2.943	882	+2.061	-
EBIT bereinigt [1]	-333	-2.180	+1.847	-84,7
Eigenkapital per 31.12.	17.203	12.126	+5.077	+41,9
Netto-Finanzschulden per 31.12.	32.574	33.953	-1.379	-4,1
Bilanzsumme per 31.12.	83.898	77.472	+6.426	+8,3
Capital Employed per 31.12.	52.166	48.300	+3.866	+8,0
Return on Capital Employed (ROCE) [1] in %	-0,6	-4,5	+3,9	-
Tilgungsdeckung [1] in %	6,0	0,8	+5,2	-
Brutto-Investitionen [1]	18.247	15.917	+2.330	+14,6
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [1,2]	5.944	5.341	+603	+11,3
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	4.567	3.044	+1.523	+50,0
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	2.429	2.385	+44	+1,8
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	89,5	90,3	-0,8	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	62,5	64,0	-1,5	-
Reisende in Mio.	1.867	1.837	+30	+1,6
davon DB Fernverkehr	133,4	140,3	-6,9	-4,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	84.707	82.943	+1.764	+2,1
davon DB Fernverkehr	44.106	45.459	-1.353	-3,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	566,7	578,0	-11,3	-2,0
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	179,8	197,6	-17,8	-9,0
davon deutsche Gesellschaften	148,6	163,7	-15,1	-9,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	68.545	74.458	-5.913	-7,9
davon deutsche Gesellschaften	46.435	51.905	-5.470	-10,5
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland [3] in %	88,1	88,9	-0,8	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	89,4	90,1	-0,7	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.103	1.118	-15	-1,3
davon konzernexterne Bahnen	448,8	437,8	+11,0	+2,5
Anteil konzernexterner Bahnen in %	40,7	39,2	+1,5	-
Stationshalte in Mio.	160,1	159,6	+0,5	+0,3
davon konzernexterne Bahnen	49,3	47,8	+1,5	+3,1
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	562,2	547,8	+14,4	+2,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.266	6.024	+242	+4,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	555,4	530,8	+24,6	+4,6
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand im Personenverkehr per 31.12.[1] in Mrd. €	91,7	89,0	+2,7	+3,0
Betriebslänge Schienennetz per 31.12. in km	33.478	33.464	+14	-
Personenbahnhöfe per 31.12.	5.700	5.697	+3	+0,1
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeitende per 31.12.[1] in VZP	225.560	219.713	+5.847	+2,7
Frauenanteil per 31.12. in %	26,2	25,3	+0,9	-
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,8	-	-	-
Absolute CO_2e-Emissionen im Vergleich zu 2019 [4] in %				
Scope-1- und -2-Emissionen	-19,2	-11,7	-7,5	-
Scope-3-Emissionen [5]	-17,0	+8,2	-25,2	-
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix [6] in %	69,8	68,0	+1,8	-
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.324	2.255	+69	+3,1

[1] Fortgeführte Geschäftsbereiche 37f. Werte für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.
[2] Ohne zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes 46f. zur Infrastrukturfinanzierung.
[3] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.
[4] Enthält aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.
[5] Beinhaltet die wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11.
[6] In Deutschland. Die Daten für 2024 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2025 ab. Die Daten für 2023 entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG (November 2024) und können deshalb von vorläufigen Angaben des Integrierten Berichts 2023 abweichen. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Zurück auf Kurs

Der DB-Konzern hat ein Programm zur strukturellen Sanierung innerhalb der nächsten drei Jahre gestartet. S3 bedeutet, dass wir bis Ende 2027 den DB-Konzern in den drei zentralen Handlungsfeldern sanieren werden: der Infrastruktur, dem Eisenbahnbetrieb und der Wirtschaftlichkeit. Ziel ist, die Leistungsfähigkeit der Schiene wiederherzustellen, das Kundenerlebnis deutlich zu verbessern und die finanzielle Tragfähigkeit des DB-Konzerns abzusichern. Kurz: Wir wollen pünktlicher, verlässlicher und profitabler werden.

Mit S3 zurück auf Kurs

Den Erfolg von S3 messen wir an klar definierten Zielen

1.
Sanierung Infrastruktur

Trendwende in der Infrastruktur

- Schnelle Sanierung des Bestands (insbesondere Anlagenerneuerung, Reduzierung Langsamfahrstellen, Generalsanierungen, Stellwerksprogramme, kleine und mittlere Maßnahmen, Zukunftsbahnhöfe).

Ziel 2027
< 4.800
Infrastrukturbedingte Verspätungen / Tag
2024: 5.998

2.
Sanierung Betrieb

Stabilisierung der Pünktlichkeit

- Einführung vertaktetes Bausystem zur Fahrplansanierung.
- Reduzierung überlasteter Strecken und Knoten zur Stabilisierung des Betriebs.
- Verbesserung der Fahrzeugqualität.

Ziel 2027
75 – 80 %
Pünktlichkeit im Fernverkehr
2024: 62,5 %

3.
Sanierung Wirtschaftlichkeit

Absicherung der finanziellen Tragfähigkeit

- Verbesserung der Personalproduktivität.
- Anpassung der Investitionshochläufe.
- Geschäftsmodelltransformation DB Fernverkehr und DB Cargo.
- Steigerung Profitabilität DB Regio.

Ziel 2027
~2 Mrd. €
EBIT bereinigt
2024: – 0,3 Mrd. €

Die Trendwende in der Infrastruktur schaffen

Unsere Top-Kennzahl

–20%

Reduzierung von infrastrukturbedingten Verspätungen bis 2027

Wie wollen wir das erreichen?

- Die Generalsanierungen weiter vorantreiben.
- Die störanfälligsten Komponenten ersetzen und damit Langsamfahrstellen reduzieren.
- Ablösung erneuerungsbedürftiger und personalintensiver Stellwerkstechnik.
- Schnelle Kapazitätsgewinne realisieren.

Der Fokus der Säule Infrastruktur liegt auf der Sanierung der bestehenden Infrastruktur – mit der Sanierung der Hochleistungskorridore und der Modernisierungen im Flächennetz sowie von Stellwerken. Zudem werden wir von 2025 bis 2027 300 weitere Bahnhöfe kundenfreundlicher und zukunftsfähig gestalten. In 2024 wurden bereits über 100 Bahnhöfe umgesetzt. Darüber hinaus sorgen sogenannte kleine und mittlere Maßnahmen wie etwa zusätzliche Überleitstellen für mehr Kapazität. Dies trägt dazu bei, dass der DB-Konzern binnen drei Jahren wieder seine infrastrukturelle Leistungsfähigkeit zurückgewinnt und auf den Wachstumspfad zurückkehren kann.

Highlight 2024

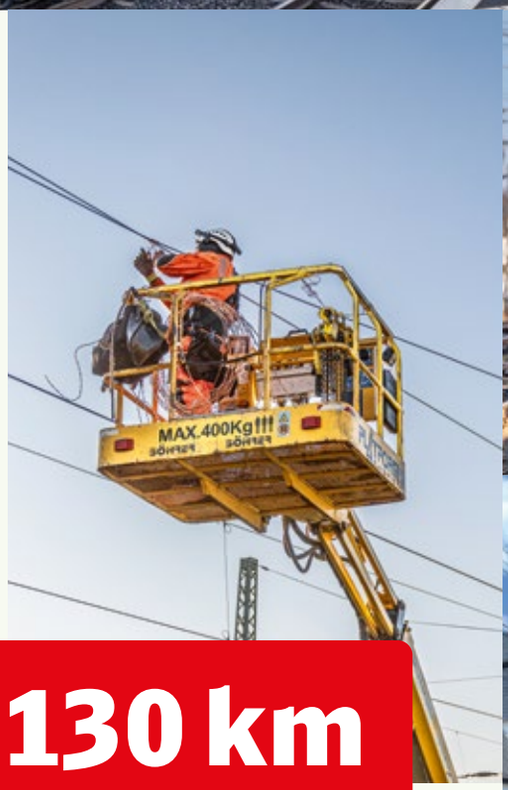
Mit der Riedbahn die erste Generalsanierung umgesetzt

74 km
in fünf Monaten generalsaniert

Mit der Riedbahn ist die erste Generalsanierung im hochbelasteten Schienennetz 2024 im Zeitplan abgeschlossen worden. Mit weit mehr als 300 Fern-, Nah- und Güterverkehrszügen täglich zählt die Riedbahn zu den meistgenutzten Strecken im deutschen Schienennetz. Innerhalb einer Sperrpause von fünf Monaten modernisierte DB InfraGO die Anlagen an der 74 km langen Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim. Neue Gleise, Weichen, Signale und Stellwerkstechnik sorgen künftig für einen stabilen Betrieb, Reisende profitieren von modernen und attraktiven Zukunftsbahnhöfen. Umleiter- und Ersatzverkehre brachten Kund:innen des Personen- und Güterverkehrs während der Bauarbeiten verlässlich an ihr Ziel. Durch die Sanierung können die betrieblichen Störungen um bis zu 80 % gesenkt werden. Aufgrund der zentralen Lage und sehr hohen Auslastung der Riedbahn ergeben sich damit positive Effekte für das gesamte Schienennetz in Deutschland.

111 km
Gleise erneuert

152
Weichen erneuert



130 km
Fahrdraht getauscht

20
Bahnhöfe modernisiert

Die Möglichmacher: das Team Riedbahn

Was haben wir 2024 bereits erreicht?

- Komplette Sanierung der störanfälligen Riedbahn in nur fünf Monaten.
- Fahrgäste und Güter mit einem Ersatzkonzept weiter ans Ziel gebracht.
- Mit Teamgeist und starken Partnern gezeigt: Das Konzept der Generalsanierung funktioniert.

»Die Riedbahn hat uns gezeigt: Wir können uns Großes zutrauen. Eine Strecke in fünf Monaten komplett sanieren – etwas Vergleichbares ist bisher nicht versucht worden. Dass es gelungen ist, gibt allen Beteiligten ein großes Selbstvertrauen für weitere Korridore.«

Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Mitte

»Unsere Kund:innen haben rund um die Riedbahn ein völlig anderes Verkehrskonzept erlebt. Wo sonst Regionalzüge und S-Bahnen fahren, fuhren Ersatzbusse. Fernverkehrszüge wurden umgeleitet. Unser Anspruch war es, dass alle gut ankommen.«

Alina Hoffmann,
Leiterin Fahrplan Region Mitte

»Die Generalsanierung der Riedbahn war eine Riesenchance, um viele Stationen in Rekordzeit barrierefrei, moderner und schöner zu gestalten.«

Benjamin Schmidt,
Leiter Bahnhofsmanagement Darmstadt

»Als Disponent in der Betriebszentrale Frankfurt habe ich den reibungslosen Zugverkehr im Blick. Pünktliche Züge, auch auf den Umleiterstrecken, und eine bestmögliche Qualität für unsere Kund:innen sind mein täglicher Antrieb.«

Tizian Clarke, Disponent
Betriebszentrale Frankfurt am Main

»Die Generalsanierung ist ein wichtiger Hebel, damit unsere Züge wieder verlässlicher und pünktlicher werden. Das macht auch meinen Job als Zugbegleiterin im Fernverkehr wieder einfacher.«

Katja Z.,
Zugchefin DB Fernverkehr

Deutliche Reduzierung der Langsamfahrstellen

Die Anzahl der Langsamfahrstellen soll um 30 % im Vergleich zu 2024 reduziert werden. Dies soll insbesondere durch die Vermeidung des Aufwuchses von Langsamfahrstellen und eine schnelle Beseitigung sowohl im Hochleistungsnetz als auch im Flächennetz auf ein Niveau von durchschnittlich unter 200 Langsamfahrstellen im Jahr im Gesamtnetz erreicht werden. Das wird erheblich zu einer Stabilisierung des Gesamtsystems und der Betriebsqualität beitragen.

Unser Ziel

– 30 %

Langsamfahrstellen im Hochleistungs- und Flächennetz bis 2027 im Vergleich zu 2024

Was haben wir 2024 bereits erreicht?

- Eine Trendumkehr bei den Langsamfahrstellen auf den hochbelasteten Strecken.
- Auch im Gesamtnetz sind wir unter dem Vorjahresniveau.
- Mit zusätzlichen Präventionsprogrammen und innovativen Verfahren zur Beseitigung von Langsamfahrstellen soll sich der Trend verstetigen.

Austausch alter Stellwerkstechnik

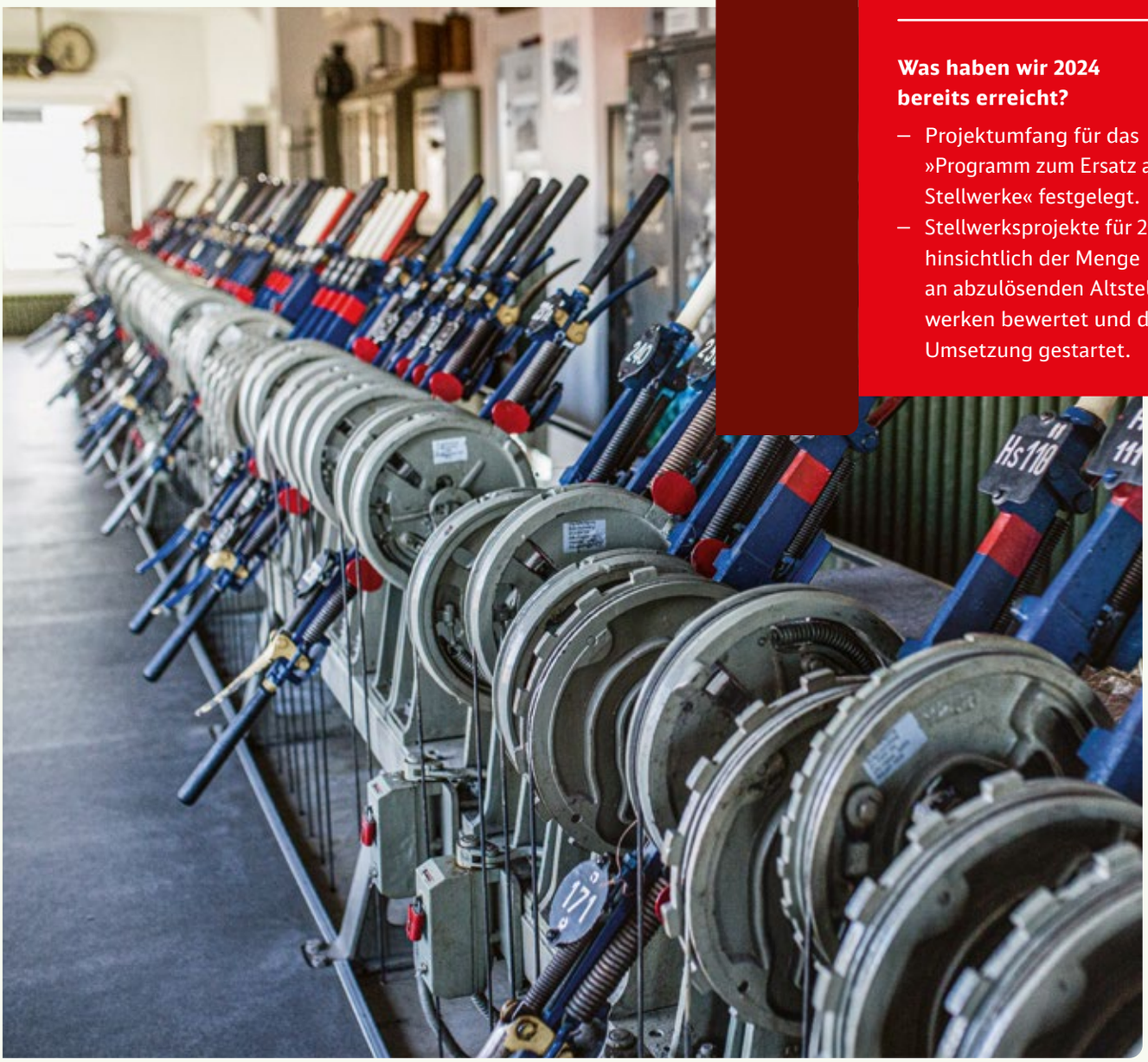
Unser Ziel

200

Altstellwerke werden bis 2027 abgelöst

Was haben wir 2024 bereits erreicht?

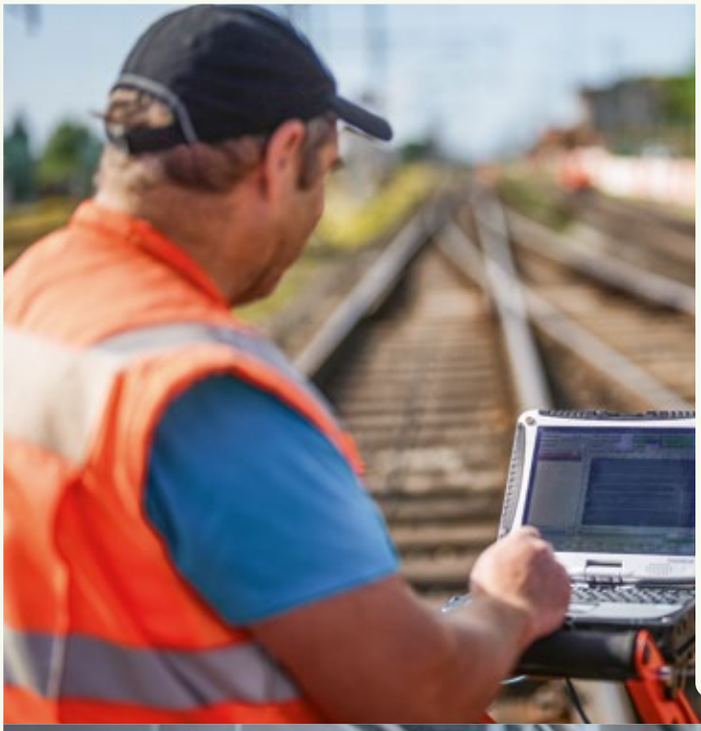
- Projektumfang für das »Programm zum Ersatz alter Stellwerke« festgelegt.
- Stellwerksprojekte für 2025 hinsichtlich der Menge an abzulösenden Altstellwerken bewertet und die Umsetzung gestartet.



Die Stellwerkstechnik zählt zu den qualitätskritischsten Gewerken mit der höchsten Überalterung und ist Dreh- und Angelpunkt für einen störungsfreien, effizienten und sicheren Bahnbetrieb. Daher ist es das Ziel der Stellwerksprogramme, zeitlich überholte und personalintensive Stellwerkstechnik abzulösen. Das reduziert die Personalintensität in Bedienung sowie Instandhaltung und beseitigt Engpässe in der Ersatzteilversorgung. 2025 will DB InfraGO 50 Altstellwerke ersetzen.

S3

Die Betriebsqualität deutlich verbessern



Um die Stabilisierung des Fahrplans auch bei steigendem Bauvolumen zu gewährleisten, wird das System Bauen und Fahren durch DB InfraGO komplett neu organisiert: In Zukunft folgt das Bauen dem Fahrplan und nicht mehr wie bisher der Fahrplan dem Bauen. Dadurch wird das Bau- und Instandhaltungssystem durch DB InfraGO in ein vertaktetes Bau- und Instandhaltungssystem überführt. Ergänzend werden wir Knoten- und Linienmaßnahmen zur Überlastungsreduzierung ergreifen und die Fahrzeugqualität verbessern.

Unsere Top-Kennzahl

75 – 80 %

Pünktlichkeit im Fernverkehr bis 2027

Wie wollen wir das erreichen?

- Das vertaktete Bausystem netzweit und für alle Instandhaltungs- und Investitionsstufen ausrollen und implementieren.
- Die Überlastung im System durch Realisierung entsprechender Maßnahmen reduzieren.
- Die Fahrzeugqualität bei pünktlichkeits- und komfortrelevanten Eigenschaften konsequent verbessern.

Bauen und Fahren besser harmonisieren

Bauen im Takt verfolgt den Anspruch, den Konflikt zwischen Fahren und Bauen zu lösen und trotz anhaltend hoher Baubedarfe die Stabilisierung des Betriebs zu gewährleisten. Bauen im Takt bedeutet, für Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Bestandsnetz einen getakteten Produktionsstandard in Form von standardisierten Sperrzeiten einzuführen: der sogenannte Sperrzeit-Container-Ansatz. Er ist die Voraussetzung dafür, das erforderliche Bauvolumen mit stabilen und vor allem fristgerecht kommunizierten Fahrplanzuständen in Einklang zu bringen.

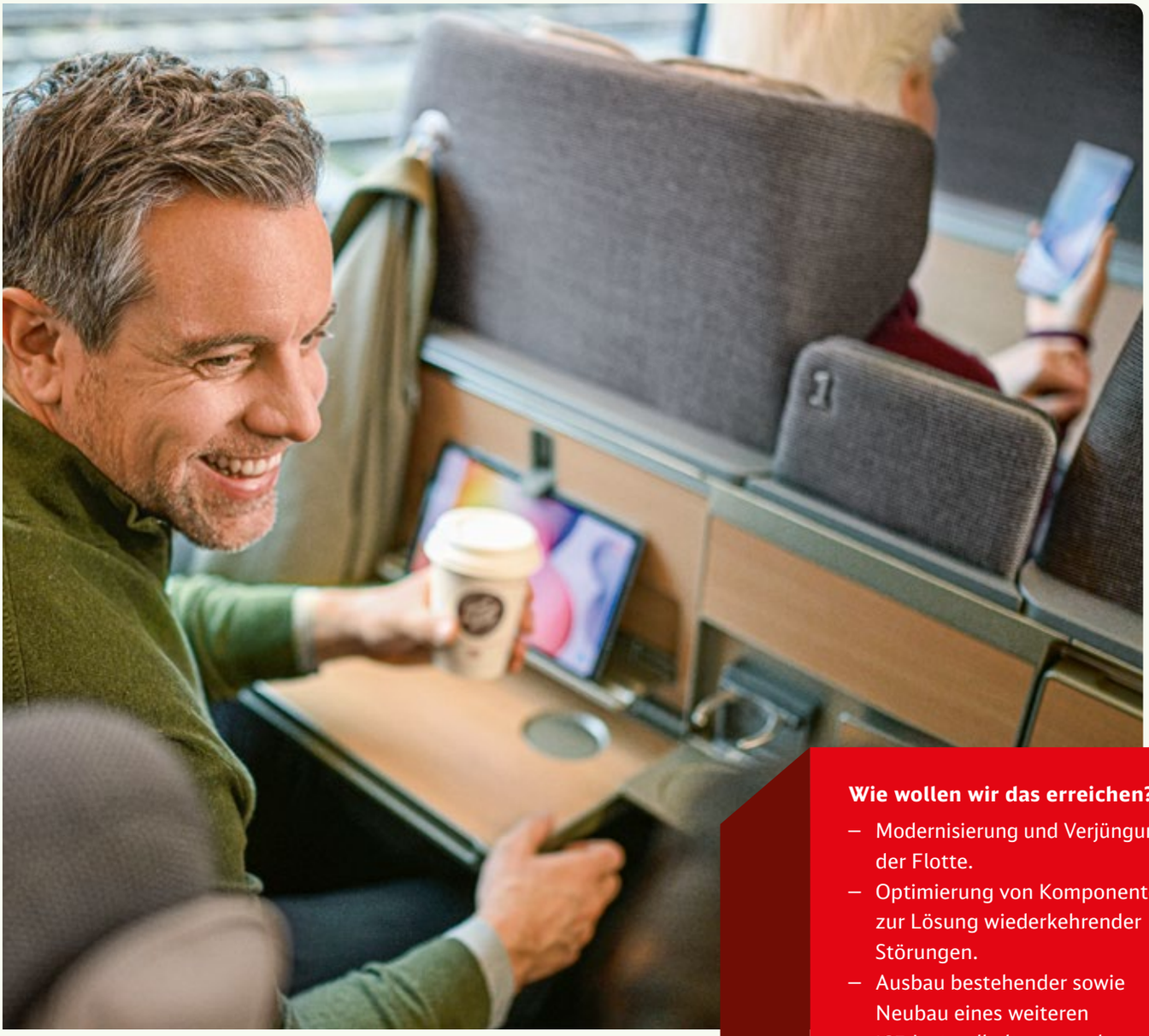
Unser Ziel

–30 %

baubetroffene Züge in 2027

Was haben wir 2024 bereits erreicht?

- Die ersten Instandhaltungs-(IH-)Container sind seit Juli 2024 im Einsatz.
- Mehr als 80 % der Instandhaltungsarbeiten wurden im zweiten Halbjahr 2024 auf den Strecken mit IH-Containern taktkonform durchgeführt.



Wie wollen wir das erreichen?

- Modernisierung und Verjüngung der Flotte.
- Optimierung von Komponenten zur Lösung wiederkehrender Störungen.
- Ausbau bestehender sowie Neubau eines weiteren ICE-Instandhaltungswerks.

Fahrzeugqualität weiter erhöhen

Durch eine verbesserte Fahrzeugqualität reduzieren wir fahrzeugbedingte Zugausfälle, steigern die Verfügbarkeit und tragen zu einer höheren Pünktlichkeit und einem verbesserten Reisendenerlebnis bei. Durch eine »jüngere« Flotte und die Optimierung der Instandhaltung haben wir pünktlichkeitsrelevante Fahrzeugstörungen reduziert und die Fahrzeugverfügbarkeit erhöht. Auch das Reisendenerlebnis verbessert sich: Durch robuste Komponenten und eine optimierte Instandhaltung erleben unsere Reisenden weniger Komfortstörungen bei Klima, Bordgastronomie, WCs und Reservierungsanzeigen.

Die Effizienz deutlich steigern

Unsere Top-Kennzahl

~2 Mrd. €

operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) in 2027

Wie wollen wir das erreichen?

- Reduzierung Personalaufwandsquote.
- Geschäftsmodelltransformation bei DB Fernverkehr und DB Cargo.
- Steigerung der Profitabilität bei DB Regio.

Verschlankung des Konzernportfolios durch Reduzierung der Beteiligungen um

>60 %

Bis 2027 Steigerung der Tilgungsdeckung auf

17 %

In der Säule Wirtschaftlichkeit geht es darum, unsere Geschäfte zurück in die Gewinnzone zu führen und so die finanzielle Tragfähigkeit des DB-Konzerns nachhaltig abzusichern. Auch aufgrund der Qualitätskrise bei Infrastruktur und Betrieb ist der DB-Konzern in vielen Geschäftsteilen in der Verlustzone. Entlang der zentralen wirtschaftlichen Kennzahlen wie EBIT, Personalaufwand und Tilgungsdeckung wollen wir die Sanierung systematisch steuern. Die Sanierung von Infrastruktur und Betrieb ist ein wesentlicher Beitrag zur Ergebnisverbesserung.

Aktives Personal-management

Um das Sanierungsprogramm S3 erfolgreich zu machen, setzen wir konsequent auf die Modernisierung von Prozessen und Abläufen und die Erhöhung der Personalproduktivität. So wollen wir unseren Personalbedarf nachhaltig senken – insbesondere im Overhead. Um unseren Personalbestand bis 2027 um mindestens 10.000 Stellen zu reduzieren, setzen wir auf natürliche Fluktuation und auf Instrumente wie Abfindungen, Altersteilzeit und Veränderungsprämien. Als DB-Konzern müssen wir unsere Leistungsfähigkeit langfristig sichern. Hierfür werden wir weiterhin viele neue Mitarbeitende an Bord holen – gerade in den betrieblichen und kundennahen Bereichen. Als Arbeitgeber in Deutschland sind wir weiterhin sehr attraktiv, was die über 600.000 Bewerbungen auf offene Stellen in 2024 zeigen.

Was haben wir 2024 bereits erreicht?

- Programm »Volles Funktionieren« zur Stärkung der Transformationskompetenz unserer Führungskräfte aufgesetzt.
- Rund 6.100 Nachwuchskräfte eingestellt, die wir in 50 Berufen und 25 dualen Studiengängen ausbilden.

Digitalisierung weiter ausbauen

Wesentliche Digitalisierungsmaßnahmen:

- Die Reisendeninformation verlässlich und konsistent weiterentwickeln.
- Den Betrieb mithilfe von KI stabilisieren.
- Durch die digitale Fahrzeuginstandhaltung Züge wieder schneller auf die Strecke bringen.
- Eine »Starke IT« für mehr Wirtschaftlichkeit.

Digitalisierung und technische Innovationen sind wesentliche Schlüssel, um die Ziele des Sanierungsprogramms S3 zu erreichen. Sie verbessern die Wirtschaftlichkeit und sorgen für einen stabileren Betrieb. Künstliche Intelligenz (KI) wird in verschiedenen Projekten eingesetzt, um Ankunftszeiten vorherzusagen sowie den Zugverkehr intelligent zu steuern. Sensoren am Fahrzeug, an der Strecke oder den Werken sammeln automatisch Daten über den Zustand von Fahrzeugen oder Bauteilen und helfen dabei, die Aufenthaltszeit im Werk effizient zu planen. Um die Herausforderungen der IT-Landschaft zu bewältigen, werden Systeme und Anwendungen zentralisiert, standardisiert und konsolidiert. Dies senkt die Kosten und verbessert die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems. Ziel ist es, insbesondere bei Störungen, verlässliche und über alle Informationskanäle konsistente Informationen zu bieten.

Wir setzen bis 2027 auf ein neues Fahrgefühl: deutlich pünktlichere Züge, modernisierte Bahnhöfe und ein leistungsstarkes Schienennetz für ein erstklassiges Reiseerlebnis.

AUS

An unsere Stakeholder

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

GRI

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

Liebe Leser:innen,

2024 haben wir in einer betrieblich und wirtschaftlich nicht weiter tragbaren Situation gemeinsam mit dem Bund die Weichen für die konsequente Sanierung des DB-Konzerns gestellt und mit S3 ein umfassendes Gesamtprogramm zur strukturellen Sanierung des DB-Konzerns bis 2027 aufgesetzt. Unser voller Fokus liegt auf der Sanierung von Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit. Damit geht eine fundamental andere Funktions- und Arbeitsweise des DB-Konzerns einher. Mit dem Sanierungsprogramm S3 ist eine neue Zeit angebrochen.

»Unser voller Fokus liegt auf der Sanierung von Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit.«

Das Jahr 2024 hat unterstrichen, wie dringend der Handlungsbedarf ist. Im Fernverkehr lag die Pünktlichkeit mit 62,5 Prozent unter dem Vorjahreswert. Auch DB Regio und DB Cargo verzeichnen Rückgänge. Hauptgrund ist der schlechte Zustand der Infrastruktur: Sie ist zu alt, zu störanfällig und zu voll. Gemeinsam mit dem Bund haben wir 2024 fast 17 Milliarden Euro für eine bessere Infrastruktur investiert. 2024 ist es uns dank einer Bautätigkeit auf Rekordniveau erstmals gelungen, die Überalterung der Anlagen zu stoppen.

Mit der Inbetriebnahme der rundum erneuerten Riedbahn haben wir zudem bewiesen: Das Konzept der Generalsanierung funktioniert. In nur fünf Monaten haben wir die rund 70 Kilometer lange Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim komplett saniert, inklusive der Bahnhöfe und der Leit- und Sicherungstechnik.

»Mit der Inbetriebnahme der rundum erneuerten Riedbahn haben wir bewiesen: Das Konzept der Generalsanierung funktioniert.«

Um den Betrieb auch bei hoher Bautätigkeit zu stabilisieren, treiben wir mit S3 die Einführung des »vertakteten Bauens« voran. Wir haben feste Baufenster geschaffen, in die wir rund 80 Prozent der notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen einplanen. Auf diese Weise bringen wir Fahren und Bauen bestmöglich in Einklang und reduzieren die baubedingten Verspätungen.

Diese Stabilisierung ist wichtig, um die Attraktivität der Bahn wieder zu steigern. Die herausfordernde Situation in der Infrastruktur und im Betrieb schlägt sich auch wirtschaftlich nieder. Das zeigt sich im Buchungsverhalten unserer Fernverkehrsreisenden. Mit gut 133 Millionen Reisenden hatten wir im Fernverkehr 2024 deutlich weniger Fahrgäste als im Vorjahr.

Auch im Güterverkehr haben wir sowohl bei den beförderten Gütern als auch bei der Verkehrsleistung Rückgänge zu verzeichnen. Bei DB Regio hingegen sehen wir sowohl auf der Schiene als auch beim Busverkehr ein deutliches Plus bei den Reisenden. Insgesamt konnten wir die Zahl der Reisenden erneut auf jetzt über 2,4 Milliarden Fahrgäste steigern.

Dank der Rückzahlung unserer Vorleistungen für den Bund konnten wir unser Ergebnis im Systemverbund Bahn deutlich um 1,8 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr auf ein EBIT von nun minus 269 Millionen Euro steigern. Unter Berücksichtigung von DB Schenker, dessen Verkauf 2024 beschlossen wurde und das dementsprechend nicht mehr in den Konzernzahlen enthalten ist, hätte sich ein positives EBIT von 843 Millionen Euro ergeben. Der operative Verlust im Systemverbund Bahn unterstreicht den immensen finanziellen Sanierungsbedarf.

Erfreulich ist, dass unsere in 2024 eingeleiteten Maßnahmen zur Effizienzverbesserung bereits erste Wirkung zeigen. Unser Anspruch ist, vor allem die Verwaltung nachhaltig zu verschlanken. Dabei geht es weniger um punktuelle Eingriffe als um eine komplette organisatorische Neuaufstellung. Bereits heute haben wir den Personalbestand im Bereich Verwaltung und Vertrieb um fast 1.000 Vollzeitpersonale reduziert. Insgesamt ist in der Planung eine Reduzierung im Overhead um rund 20 Prozent hinterlegt.

»Mit S3 haben wir einen Fahrplan für eine Deutsche Bahn, die den berechtigten Ansprüchen an ein modernes, verlässliches und klimafreundliches Verkehrsmittel gerecht wird.«

Es ist gemeinsam gelungen, einen langfristigen Tarifvertrag mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft abzuschließen. Der Abschluss trägt der schwierigen Lage des Unternehmens Rechnung und schafft langfristig Sicherheit für Unternehmen und Mitarbeitende.

Durch die konsequente Umsetzung von S3 wollen wir 2027 wieder auf den geplanten Wachstumspfad einschwenken. Wir wollen die infrastrukturbedingten Störungen um 20 Prozent senken, die Pünktlichkeit wieder auf einen Wert zwischen 75 und 80 Prozent bringen und das operative Ergebnis (EBIT) im Systemverbund auf zwei Milliarden Euro steigern. Denn wir stehen zu unserem Ziel der Starken Schiene und wollen einen Beitrag leisten, damit Deutschland die verkehrs- und klimapolitischen Ziele erreicht.

Mit S3 haben wir einen Fahrplan für eine Deutsche Bahn, die den berechtigten Ansprüchen der Gesellschaft und des Eigentümers an ein modernes, verlässliches und klimafreundliches Verkehrsmittel gerecht wird.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

DER VORSTAND DER DEUTSCHEN BAHN AG

MARTIN SEILER
Personal & Recht

EVELYN PALLA
Regionalverkehr

BERTHOLD HUBER
Infrastruktur

DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender

DR. SIGRID NIKUTTA
Güterverkehr

DR. LEVIN HOLLE
Finanzen & Logistik

DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN
Digitalisierung & Technik

DR. MICHAEL PETERSON
Personenfernverkehr

Die Lebensläufe der Vorstandsmitglieder finden Sie online auf unserer Internetseite.

WERNER GATZER
Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

GRI

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sitzungen des Aufsichtsrats → 27
Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats → 28
Corporate Governance → 28
Jahresabschluss → 29
Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand → 29

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

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

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden. Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und vier außerordentlichen Sitzungen sowie einer Strategieklausur zusammen. Dem Aufsichtsrat wurde darüber hinaus in einer Informationsveranstaltung der Jahresabschluss 2023 in Vorbereitung der Beschlussfassung in der Bilanzsitzung vorgestellt. In einer weiteren Informationsveranstaltung im August 2024 hat der Aufsichtsrat die sich abzeichnenden Ergebnisse des EU-Beihilfeverfahrens betreffend DB Cargo und die daraus resultierenden Folgen für die DB Cargo AG erörtert. Weiterhin hat der Aufsichtsrat in zwei Informationsveranstaltungen im September 2024 die Eckdaten und Rahmenbedingungen der beabsichtigten Veräußerung der Schenker AG ausführlich beraten. Ferner fanden im April bzw. Mai 2024 zwei Informationsveranstaltungen für den Aufsichtsrat mit den Schwerpunkten künstliche Intelligenz bzw. Digitalstrategie statt. Im Berichtszeitraum haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats mindestens an der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Im Berichtszeitraum hat der Aufsichtsrat zwei Beschlüsse im Wege des schriftlichen Verfahrens gefasst. Die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden regelmäßig durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses, des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses sowie des im Berichtszeitraum neu errichteten Infrastrukturausschusses vorbereitet. Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten im Geschäftsjahr 2024 Fragen der Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern, die Verschuldungssituation des Unternehmens und der Verlauf der wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte. Besondere Schwerpunkte lagen dabei auf der wirtschaftlichen und betrieblichen Situation sowie der Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund, dabei weiterhin auf den Auswirkungen des haushaltsrechtlichen Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023, die sich auch bei Fragen der Infrastrukturfinanzierung im Berichtszeitraum weiter auswirkten. Schwerpunkt der Beratungen war neben den weiterhin drängenden Fragen der Infrastrukturfinanzierung die Verbesserung sowohl der betrieblichen Situation als auch der wirtschaftlichen Kennziffern des Konzerns. Im Kontext der Errichtung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO AG zum 1. Januar 2024 wurde durch den Eigentümer Bund ein verändertes Steuerungskonzept eingeführt, durch das die Konzern-Governance u.a. mittels der Errichtung eines Infrastrukturausschusses beim Aufsichtsrat der DB AG im März 2024 gestärkt wurde. Der Ausschuss soll sich mit den Ergebnissen der Beratung und Beschlussfassung der DB InfraGO AG mit dem InfraPlan des Bundes befassen sowie beabsichtigte Weisungen der DB AG an die Tochtergesellschaft DB InfraGO AG, die vom AR DB AG zu genehmigen sind, im Vorfeld beraten. Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtszeitraum regelmäßig – unter Einbeziehung des Vorsitzenden des Beirats der DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH – mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 und hat im Juni 2024 der aktualisierten Kostenplanung für die Neukonzeption des Bonatzbaus sowie im Dezember 2024 die beantragte Anpassung des Gesamtwertumfangs durch teilweise Inanspruchnahme des Finanzierungsrahmens genehmigt. In der jährlichen Strategiediskussion hat das Gremium mit dem Vorstand den Fortschritt bei der Umsetzung der Starke-Schiene-Strategie in Angebot und Betrieb, sowohl bei Transporteuren als auch im Systemverbund Bahn, erörtert. Hierzu wurden erstmals auch Vertreter der Kunden der einzelnen Sparten als Impulsgeber gewonnen, die ihre Sichtweise auf die Leistung des Unternehmens in die Diskussion mit einbrachten.

Der Aufsichtsrat hat weitere wesentliche Einzelsachverhalte beraten und die erforderlichen Beschlüsse gefasst. Hierzu gehörten 2. Stammstrecke München/5. Nachtrag Bau- und Finanzierungsvertrag, Abschluss der 1. Nachtragsvereinbarung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III. Insbesondere im zweiten Halbjahr des Berichtszeitraums lag ein wesentlicher Schwerpunkt der Themen, mit denen der Aufsichtsrat befasst wurde, auf dem konzernweiten Sanierungsprogramm S3 zur Sanierung von Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit bis 2027. Der Vorstand hat den Sanierungsplan dem Aufsichtsrat zu seiner Septembersitzung vorgelegt, der in dieser und den Folgesitzungen intensiv diskutiert wurde.

Die Beendigung der Regierungskoalition im November 2024 brachte für den DB-Konzern eine Reihe von Fragestellungen betreffend die Finanzierungssituation der Eisenbahninfrastruktur mit sich. Die Voraussetzungen für erwartete Mittelzuflüsse aus dem Bundeshaushalt zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten konnten angesichts des nicht mehr verabschiedeten Haushalts 2025 nicht wie erwartet geschaffen werden. Mit den sich hieraus ergebenden erheblichen Risiken für die Finanzierungsstruktur des Konzerns befasste sich sowohl das Präsidium des Aufsichtsrats im Rahmen einer Sondersitzung als auch in den darauffolgenden Sitzungen das Plenum des Aufsichtsrats.

Ausführlich diskutiert hat der Aufsichtsrat ferner den Fortschritt des Veräußerungsprozesses der Schenker AG. Im Rahmen einer Sondersitzung stimmte das Gremium dem entsprechenden Beschlussvorschlag des Vorstands zur Veräußerung von 100 % der Anteile an der Schenker AG an einen europäischen Transport- und Logistikkonzern zu. Der Aufsichtsrat hat ferner in seiner turnusmäßigen Sitzung im Dezember das Budget und die Mittelfristplanung des Konzerns beraten. Die zugehörigen Beschlüsse wurden im Rahmen einer nachgelagerten Sondersitzung nach finaler Verständigung über wesentliche Prämissen zu der Infrastrukturfinanzierung gefasst.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG fünf ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu vier turnusmäßigen und zwei außerordentlichen Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen Sitzungen, einer außerordentlichen Sitzung und einer Telefonkonferenz getagt und sich intensiv, in Vorbereitung der Erörterungen im Plenum des Aufsichtsrats, auf Grundlage der jeweils aktuellen Monats- bzw. den Halbjahreszahlen mit der wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder befasst. Ferner hat der Ausschuss turnusmäßig die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands erörtert, die jeweils von Wirtschaftsprüfern und einem Ingenieurbüro durch einen Review begleitet wurde. Ebenfalls quartalsweise wurde unter Begleitung eines von einer Abschlussprüfungsgesellschaft durchgeführten Review der Status des Großprojekts 2. Stammstrecke München diskutiert. Zudem wurden im Ausschuss der jeweilige Risikobericht, die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittel- und Langfristplanung des DB-Konzerns ausführlich beraten. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über konzernerhebliche Compliance-Themen unterrichten lassen. Der Chief Compliance Officer berichtet dort regelmäßig über seine Arbeit sowie u. a. konzernerhebliche Fälle (zu den Compliance-Instrumenten 201ff. im Zusammengefassten Lagebericht). Ebenso berichtet die Konzernrevision dem Ausschuss turnusmäßig über das Revisionsprogramm und die wesentlichen Erkenntnisse der Revisionstätigkeit. Auch lässt sich der Ausschuss regelmäßig zu wesentlichen Rechtsstreitigkeiten berichten. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert. Dabei lag im Berichtszeitraum nach dem mit Beginn des Geschäftsjahres erfolgten Wechsel des Abschlussprüfers der Fokus auf der Einbindung des neuen Prüfers in die relevanten Abläufe und der Erörterung von Bewertungsfragen.

Der Ausschuss hat sich ferner über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte von erheblicher Bedeutung für die Geschäfts- und Finanzsituation oder die Risikolage des Konzerns, wie z. B. die Entwicklung der DB Cargo und des Segments DB Regio Straße, den Status großer Investitionsvorhaben und -projekte, ferner auch die Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes im DB-Konzern diskutiert und die vom Vorstand beantragten Investitions- bzw. M&A-Entscheidungen im Vorfeld der Befassung des AR-Plenums beraten und entsprechende Empfehlungen abgegeben.

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

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen sowie fünf außerordentlichen Sitzungen Vorstandsangelegenheiten zur Entscheidung durch den Aufsichtsrat vorbereitet. Schwerpunkte der Arbeit waren die Ermittlung der Zielerreichung für den Vorstand für das Geschäftsjahr 2023 sowie – insbesondere vor dem Hintergrund des Sanierungsprogramms S3 – die Erarbeitung der Ziele für den Konzernvorstand für das Jahr 2025. Der Personalausschuss hat ferner turnusmäßig anstehende Wiederbestellungen von Vorstandsmitgliedern beraten. Der Ausschuss hat in Vorbereitung der Beschlussfassungen zu Vorstandsangelegenheiten jeweils Beschlussempfehlungen an das Aufsichtsratsplenum abgegeben.

Der im März 2024 errichtete Infrastrukturausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG trat ab Juni 2024 quartalsweise, also zu drei Sitzungen im Berichtszeitraum zusammen. Der Ausschuss befasste sich mit den komplexen baulich-technischen Fragen insbesondere zu Großprojekten der Infrastruktur, insbesondere auch mit Fragestellungen der Generalsanierung. In seiner Dezembersitzung erörterte der Ausschuss turnusmäßig entsprechend den ihm zugewiesenen Aufgaben die Projekt- und Investitionsplanung für die Eisenbahninfrastruktur in Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Projekt- und Investitionsplanung für den Konzernverbund.

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

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) verabschiedet und diesen mit Beschluss vom 16. September 2020 sowie erneut mit Beschlüssen vom 13. Dezember 2023 sowie 6. November 2024 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat der DB AG hat sich mit der Umsetzung des PCGK im DB-Konzern befasst. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung wurden die rund 100 Empfehlungen zum größten Teil umgesetzt. Der Aufsichtsrat wird sich hiermit im Berichtsjahr 2025 weiter befassen und den Fortgang der Umsetzung mit dem Vorstand erörtern.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2024 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (KPMG) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Der Bericht des Abschlussprüfers war am 21. März 2025 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde sowohl in einer gesonderten Informationsveranstaltung zum Jahresabschluss für den Aufsichtsrat der DB AG am 17. März 2025 und nochmals in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 26. März 2025 jeweils in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2024 wurde gebilligt und ist damit festgestellt. Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die KPMG keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

Im Vorstand der DB AG gab es im Geschäftsjahr 2024 folgende Veränderungen:

In seiner Sitzung am 18. September 2024 hat der Aufsichtsrat für den Zeitraum vom 1. Juli 2025 bis zum 30. Juni 2030 Frau Evelyn Palla und Herr Dr. Michael Peterson erneut zu Mitgliedern des Vorstands der DB AG bestellt. Frau Palla führt weiterhin das Ressort Regionalverkehr, Herr Dr. Peterson weiterhin das Ressort Personenfernverkehr.

Im Aufsichtsrat der DB AG gab es im Geschäftsjahr 2024 die nachstehenden Veränderungen:

Das Aufsichtsratsmandat von Herrn Jens Schwarz ist mit Ablauf des 31. Oktober 2024 durch Eintritt in die Ruhephase der Altersteilzeit erloschen. Als seine Nachfolgerin wurde zum 1. November 2024 Frau Nadja Houy durch das Amtsgericht Charlottenburg zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Bernd Reuther hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 28. November 2024 niedergelegt. Als seine Nachfolgerin wurde Frau Dr. Irina Soeffky, Leiterin der Unterabteilung Nationale, Europäische und Internationale Digitalpolitik (BMDV), in einer außerordentlichen Hauptversammlung am 5. Dezember 2024 zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt.

Berlin, im März 2025
Für den Aufsichtsrat

Werner Gatzer
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

OFFENER STAKEHOLDERDIALOG

Klare Leitlinien für den Stakeholderdialog → 30
Dialog mit Politik und Öffentlichkeit → 30
Dialog zu Nachhaltigkeit → 30
Dialog mit dem DB Kundenbeirat → 32
Brancheninitiative Runder Tisch Kapazität → 32
Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsnetzwerken → 33

Klare Leitlinien für den Stakeholderdialog

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

Dialog mit Politik und Öffentlichkeit

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

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

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

Über unsere Stakeholdercharta hinaus haben wir uns interne Maßstäbe für die Mitwirkung an politischen Prozessen gesetzt, die konzernweit bindend als Konzerngrundsätze Ethik – Verhaltenskodex 201 ff. zusammengefasst sind. Darin ist u. a. festgelegt, dass Zuwendungen jeglicher Art an politische Parteien, deren Vertreter:innen, Politiker:innen sowie an Mandatsträger:innen und Kandidat:innen für politische Ämter grundsätzlich untersagt sind. Seit 1. Januar 2022 gilt in Deutschland außerdem das Lobbyregistergesetz. Das Lobbyregister und entsprechende Regelungen auf Landes- und EU-Ebene ermöglichen es, Strukturen der Einflussnahme durch Interessenvertreter:innen auf den politischen Willensbildungs- und Entscheidungsprozess transparent nachzuvollziehen.

Dialog zu Nachhaltigkeit

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

SPITZENTREFFEN MIT UMWELTVERBÄNDEN

Um den Dialog mit den Umweltverbänden zu intensivieren, findet das Spitzentreffen seit 2024 zweimal jährlich statt. Am 16. April und 14. November 2024 hat sich der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG (DB AG), Dr. Richard Lutz, u. a. mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutscher Naturschutzring (DNR), Greenpeace, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Verkehrsclub Deutschland (VCD) und World Wide Fund For Nature (WWF) getroffen. Dabei wurde über aktuelle Themen des DB-Konzerns, die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft, Klimaresilienz, Energie sowie weitere Nachhaltigkeitsthemen diskutiert.

Stakeholderdialog im Überblick

Stakeholder	Themen 2024	Die wichtigsten Dialog- und Kommunikationsformate
Reisende (privat und geschäftlich)	– Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit – Neuer Schienenersatzverkehr und Baukommunikation (z.B. Schienenersatzverkehr Riedbahn) – Fahrplan-, Takt- und Angebotsverbesserungen – Nachhaltigkeit / Reduzierung CO_2-Emissionen – Weiterentwicklung und Digitalisierung Ticketangebote – Aktionspreise und BahnCard-Promotions u.a. im Rahmen der Fußball-EM – Fortführung Deutschland-Ticket – Neue Serviceangebote / Produktverbesserung – Ausweitung Angebote und On-Demand-Verkehre – Integrierte Alltagsmobilität (Pilotprojekt Smile24, Start Modellregion Saarland, Integration von Features in den DB Navigator) – Innovative Fahrzeugkonzepte – Fahrzeugmodernisierung / Ideenzug City	– Kundenbeirat – Online-Dialog-Plattformen / Soziale Netzwerke – Kundendialog (telefonisch, persönlich, Kundenbefragungen) – Virtuelle und / oder hybride Dialogformate und Produktkonferenzen – Digitale Roadshows / Produktpräsentationen – Newsletter – Marktforschung / Interviews – Veranstaltungen im Rahmen der Innotrans – Zukunft Nahverkehr als Dialogformat – Symposium Integrierte Alltagsmobilität – brandEins Mobilitätsreport – DB Mobilität erleben
Geschäftskunden (Güterverkehr)	– Entwicklung zum europäischen Bahnlogistiker – Nachhaltigkeitsaktivitäten und -ziele / Grüne Logistik – Betriebliches Kapazitäts- und Produktionsmanagement – Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – Digitalisierung / Automatisierung – Digitale automatische Kupplung – Biokraftstoff HVO	– Direkter Kundenaustausch – Eigene Dialog- oder Kundenveranstaltungen – Kundenworkshops – Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragung – Digitale Kundenplattform link2rail (E-Services für Kunden inkl. Feedback) – Soziale Netzwerke – Videoformate, Präsentationen, Podcasts
Politik / Regulierende	– Infrastrukturfinanzierung – Klimaschutz durch Wachstum der Schiene – Gemeinwohlorientierte Infrastruktur – Infrastruktursanierung und -entwicklung – Deutschland-Takt – Rahmenbedingungen für Trassen- und Stationsentgelte – Stärkung des Schienengüter- und -personenverkehrs – Deutschland-Ticket – Rahmenbedingungen im Energiemarkt – Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen – Digitalisierung – Beitrag zu Nachhaltigkeit (grüne Transformation) – Schutz kritischer Infrastruktur	– Parlamentarische Abende – Beteiligung an Diskussionsrunden und Fachvorträgen – Beteiligung an Dialogformaten der Bundesregierung – Teilnahme an Expert:innenanhörungen im Bundestag – Eigene Veranstaltungen (z. B. Wettbewerbssymposium)
Mitarbeitende	– Sanierungsprogramm S3 – Reduzierung Personalbedarfe – Fachkräftemangel – Angespannte betriebliche Lage – Tarifverhandlungen – Umsetzung gemeinwohlorientierte Infrastruktur – Steigerung Anteil Frauen in Führung – Internationale Konflikte und Krisen	– Ausbausteine der Mitarbeitenden im Rahmen der Starken Schiene – Neue Managementpraktiken als ein wichtiger Baustein für das Sanierungsprogramm S3 – Konzernweite Mitarbeitendenbefragung und anschließende Teamworkshops zu den Ergebnissen – Entwicklung von »Teamvereinbarungen zum neuen Normal« – Events und Netzwerke zum Thema Gesundheit, New Work und Diversity – Ehrenamtliches und freiwilliges soziales Engagement, z. B. »DB packt an« – Social Intranet, interne Wissensplattform und Newsletter für alle Mitarbeitenden
Investoren	– Auswirkungen Inflation – Infrastrukturfinanzierung / Dividendenpolitik – Verschuldung / Profitabilität – Wettbewerbssituation / Regulatorisches Umfeld – Verkauf von DB Schenker	– Roadshows – E-Mail-Kontakte – Direkte Kontakte / One-on-ones – Investor-Relations-Internetauftritt, -Newsletter, -Präsentationen
Lieferanten	– Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) – Termintreue – Lieferantenmanagement – Hochlauf Infrastrukturprojekte – Hochleistungskorridore – Innovation / Digitalisierung – Geschäftspartnerprüfungen – Vertrauensvolle Zusammenarbeit – Klimaschutz durch Wachstum der Schiene – Infrastruktursanierung, -entwicklung und -finanzierung – Gemeinwohlorientierte Infrastruktur – Klimaresilienz	– InnoTrans Messe 2024 – Branchennetzwerk Railsponsible – Diskussionsrunden und Fachvorträge – Lieferantenbesuche – Physische und virtuelle Lieferantentage in den Produktbereichen – Lieferantenentwicklungsgespräche – Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB) – Wettbewerbliche Dialoge – Dialogische Begleitung der Lieferantennachhaltigkeitsbewertungen – Innovationsworkshops

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

Stakeholderdialog im Überblick

Stakeholder	Themen 2024	Die wichtigsten Dialog- und Kommunikationsformate
Verbände / Fachöffentlichkeit	– Zukunftsbahnhöfe – Deutschland-Takt – Deutschland-Ticket – Stärkung des Schienengüter- und -personenverkehrs – Rahmenbedingungen für Trassen- und Stationsentgelte – Rahmenbedingungen Energiemarkt – Dieselausstieg – Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozessen – Digitalisierung – Beitrag zu Nachhaltigkeit – Innovationen in der Mobilität und Logistik – Integrierte Mobilität	– Spitzengespräche und Fachaustausch – Mitgliedschaft in Verbandsgremien – Stakeholder-Events und Produktpräsentationen – Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen – Mitgliedschaft in relevanten Gremien wie der Stiftung KlimaWirtschaft und econsense – Mitgliedschaft im Deutschen Institut für Compliance – Korporative Mitgliedschaft bei Transparency International Deutschland – Aufbau digitaler Kommunikationskanäle (RegioSignale) – InnoTrans Messe 2024
Medien	– Steigerung Arbeitgeberattraktivität / Personalgewinnung – Ausbau digitaler Services für Kund:innen – DB InfraGO / Generalsanierung – Ausbau Fahrzeugflotte, neue Antriebe, Instandhaltung – Nachhaltigkeit, grüne Transformation – Tarifverhandlungen – M&A-Aktivitäten (DB Arriva, DB Schenker) – Sanierungsprogramm S3	– Presse-Internetauftritt – Presseinformationen – Presse- und Fototermine, auch digitale und hybride Formate – Hintergrundgespräche, teilweise auch digital – Soziale Netzwerke

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

AUSTAUSCH ZUR BIODIVERSITÄT

Am 7. Mai und 21. November 2024 fanden »Austausche Biodiversität« mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutscher Naturschutzring (DNR), Greenpeace, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Verkehrsclub Deutschland (VCD) und WWF in Berlin statt. Hier wurden Vorschläge und Erwartungen der Verbände an eine Biodiversitätsstrategie des DB-Konzerns eingebracht.

GRI

BEIRAT LEISERES MITTELRHEINTAL

Am 31. Oktober 2024 hat ein weiteres Treffen des Beirats Leiseres Mittelrheintal stattgefunden. Neben dem Bericht über den Stand der Umsetzungen der Lärmschutzmaßnahmen aus den Machbarkeitsuntersuchungen im Mittelrheintal berichtete der DB-Konzern über zukünftige Lärmschutzmaßnahmen nördlich von Koblenz. Weitere aktuelle Themen waren u. a. die Zugzahlen-Kapazität der rechten Rheinstrecke im Korridor Troisdorf – Wiesbaden-Biebrich sowie ein Austausch zu weiteren Fragestellungen der beteiligten Bürgerinitiativen. Der Beirat Leiseres Mittelrheintal setzt sich zusammen aus Bürgerinitiativen, Bundestagsabgeordneten der Region und Vertreter:innen des BMDV, des Eisenbahn-Bundesamtes, der zuständigen Landesministerien aus Hessen und Rheinland-Pfalz sowie des DB-Konzerns. Er tagt jährlich in unterschiedlichen Orten im Mittelrheintal.

Dialog mit dem DB Kundenbeirat

Der DB Kundenbeirat gibt in Workshops, Umfragen und Diskussionen wichtige Impulse zu Verbesserungen von Produkten und Services. Zweimal im Jahr kommt das Gremium, das sich aus 30 Privatkund:innen zusammensetzt, zu ordentlichen Sitzungen mit DB-Vorstandsmitgliedern und DB-Manager:innen zusammen. Daneben berät und unterstützt es in zahlreichen Projekten mit Kund:innenrelevanz. 2024 fand auch die Einbindung in Präsenzterminen und digitalen Formaten statt – der DB Kundenbeirat war in unterschiedliche Projekte von DB Fernverkehr, DB InfraGO (Geschäftsbereich Personenbahnhöfe) und insbesondere DB Regio rund um den neuen Ersatzverkehr im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn eingebunden und brachte hier die direkte Perspektive der Kund:innen in die Diskussionen ein.

Brancheninitiative Runder Tisch Kapazität

Seit 2019 begleitet der DB-Konzern die durch die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) ins Leben gerufene Brancheninitiative »Runder Tisch Kapazität«. Vertreter:innen der Schienenverkehrsbranche und von Verbänden sowie Teilnehmende von Behörden beraten bei kurz- und mittelfristig wirksamen Maßnahmen zur Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz. In 2024 wurde beim »Runden Tisch Kapazität« das Themenspektrum auf die Personenbahnhöfe ausgeweitet. Eine

gemeinsame Arbeitsgruppe setzt sich nun bspw. mit der Knotenauslastung und verbindlichen Pufferzeiten zur Steigerung der Pünktlichkeit auseinander.

GRI Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsnetzwerken

Unser Bekenntnis zum United Nations Global Compact (UNGC) unterstreichen wir mit der entsprechenden Berichterstattung an den UNGC. Darüber hinaus engagieren wir uns im UN Global Compact Netzwerk Deutschland (UNGCD), dem deutschen Multistakeholder-Forum zur Umsetzung und Förderung der UNGC-Prinzipien 304 sowie der Sustainable Development Goals (SDGs) 45.

- Wir sind Unterzeichner des Deutschen Nachhaltigkeitskodex, mit dem wir unsere Stakeholder transparent über unsere Nachhaltigkeitsleistung informieren.
- Wir sind Mitglied von econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft.
- Wir sind Mitglied in der Stiftung KlimaWirtschaft und unterstützen diese in ihrem Ziel, sektorübergreifende Lösungen für die Transformation der Wirtschaft hin zur Klimaneutralität auf den Weg zu bringen.
- Wir sind Gründungsmitglied der Brancheninitiative Railsponsible. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, Transparenz über soziale, ökologische und sozioökonomische Auswirkungen entlang der gesamten Lieferkette zu schaffen und Lieferanten bei der Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitspraktiken zu unterstützen.
- Wir engagieren uns im Rahmen der Korruptionsbekämpfung als Mitglied bei Transparency International.

GEMEINNÜTZIGES ENGAGEMENT DER DEUTSCHE BAHN STIFTUNG

Bildung → 33
Integration → 34
Ehrenamt → 34
DB Museum → 34

Die Deutsche Bahn Stiftung wurde 2013 als gemeinnützige GmbH gegründet und ist deutschlandweit in den Schwerpunkten Bildung, Integration und Ehrenamt aktiv. Das DB Museum 34 ist Teil der Deutsche Bahn Stiftung. Mit seinem umfangreichen Angebot und einer Vielzahl an Exponaten bewahrt es das historische Erbe der Eisenbahn in Deutschland und stärkt den Bildungsschwerpunkt der Stiftung.

Die Deutsche Bahn Stiftung verfolgt laut Satzung ausschließlich ihre gemeinnützigen Zwecke. Nicht gefördert werden Organisationen ohne Körperschaftsteuerfreistellung, Einzelpersonen, politische Parteien, religiöse Gemeinschaften und Organisationen, die bzw. deren Mitglieder nicht nach Recht und Gesetz handeln, mit terroristischen Aktivitäten in Verbindung gebracht werden können oder auf einer Sanktionsliste geführt werden.

DEUTSCHE BAHN STIFTUNG	2024	2023	2022
Gemeinnützige Projekte	21 [1]	27	24
Aufwendungen für gemeinnützige Projekte in Tsd. €	2.778 [1]	3.154	3.167

[1] Vorläufiger Wert.

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

SPENDEN / in Tsd. €	2024	2023	2022
Deutsche Bahn Stiftung	264 [1]	206	183

[1] Vorläufiger Wert.

DB MUSEUM / in Mio. €	2024	2023	2022
Aufwendungen für das DB Museum	6,6 [1]	7,0	6,6

[1] Vorläufiger Wert.

Bildung

Innerhalb des Schwerpunktes Bildung wurden 2024 verschiedene Projekte für Kinder und Jugendliche fortgesetzt. Ziel dabei bleibt die Stärkung grundlegender fachlicher Kompetenzen, insbesondere der Lese- und Sprachförderung. So wurde auch in 2024 zusammen mit dem langjährigen Partner, der Stiftung Lesen, der nunmehr 21. bundesweite »Vorlesetag« veranstaltet. Neu zum Projektportfolio hinzugekommen sind die Projektpartner Acker e. V. und Kopfsachen e. V. Mit Acker e. V. wurde das Pilotprojekt »Nächster Halt KiFaz Acker« gestartet. Ziel ist es, durch die am Lernort gemeinsam mit den Kinder- und Familienzentren (KiFaz) durchgeführten Aktivitäten Umwelt- und Ernährungsbildung in die Familie zu bringen, gerade auch in sozioökonomisch benachteiligten Nachbarschaften. Mit Förderung der Stiftung entwickelt Kopfsachen e. V. MegA, ein Präventionsprogramm für die psychische Gesundheit von Berufsfachschülern.

Im Bereich der digitalen Kompetenz unterstützt die Stiftung im sechsten Jahr das Projekt »Jugend hackt Labs« der Open Knowledge Foundation e. V.

Weiterer Schwerpunkt im Bereich der Bildung bleibt auch die Persönlichkeitsstärkung für Kinder und Jugendliche. Mit ihren Projektpartnern Balu und Du sowie Climb Lernferien

unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung Kinder aus sozioökonomisch benachteiligten Familien im schulischen und außerschulischen Bereich. Zusammen mit Teach First Deutschland und Rock Your Life! werden Jugendliche aus sozioökonomisch benachteiligten Familien unterstützt, um den Übergang in den Beruf zu schaffen.

Die jährliche Ausschreibung der Deutsche Bahn Stiftung war eine gezielte Reaktion auf die politische Lage im Landtagswahljahr 2024. Ziel waren die Förderung des Dialogs zwischen Menschen mit unterschiedlichen Meinungen und Erfahrungen sowie die aktive Auseinandersetzung mit Verschwörungsdenken und Falschinformationen. 16 gemeinnützige Projekte konnten gefördert werden.

Integration

Mit direkten Hilfsangeboten für Menschen in existenziellen oder psychosozialen Notlagen leistet die Deutsche Bahn Stiftung unkomplizierte und schnelle Unterstützung. Sie arbeitet eng mit dem Verein Bahnhofsmission Deutschland und den rund 100 Bahnhofsmissionen zusammen, um neben der kurzfristigen Zusammenarbeit in Krisensituationen längerfristige Projekte für hilfsbedürftige Menschen im Bahnhofsumfeld durchzuführen.

Gleichzeitig will sie ein öffentliches Bewusstsein für gesellschaftliche Themen wie Obdachlosigkeit schaffen und zur Entstigmatisierung psychischer Erkrankungen beitragen. Zusammen mit der Stiftung Deutsche Depressionshilfe und Suizidprävention unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung das in rund 80 Städten und Regionen wirkende Deutsche Bündnis gegen Depression. Die gemeinsame jährliche Studie Deutschland-Barometer Depression untersuchte 2024 das Schwerpunktthema Depression und Familie. Eine langjährige und enge Partnerschaft besteht auch mit der bundesweit tätigen Off Road Kids Stiftung, und mithilfe der von der Deutsche Bahn Stiftung geförderten Online-Plattform sofahopper.de können von Obdachlosigkeit bedrohte Jugendliche auf eine qualifizierte und überall in Deutschland erreichbare Anlauf- und Beratungsstelle zurückgreifen.

Auch im Bereich der humanitären Hilfe ist die Deutsche Bahn Stiftung weiter aktiv. In Afghanistan unterstützte sie in 2024 zusammen mit dem Bündnis Entwicklung hilft, dem Bündnismitglied DAHW Deutsche Lepra- und Tuberkulosehilfe e. V. (DAWH) sowie der lokal tätigen Partnerorganisation Afghanischer Frauenverein e. V. ein Nothilfeprogramm für Mädchen, Frauen und Familien. Das Programm ermöglichte kostenlosen Zugang zu Bildung und verbesserte die Schulinfrastruktur im ländlichen Afghanistan.

Ehrenamt

Die Deutsche Bahn Stiftung macht das Engagement von ehrenamtlich Tätigen sichtbar und schafft Anerkennung für deren Leistungen. 2024 startete die neue Wanderausstellung »Ehrenwert« zur Stärkung und Wertschätzung des Ehrenamts. Ziel ist es, die Vielfältigkeit und Bedeutung zu unterstreichen und die Motivation, selbst ehrenamtlich tätig zu sein, weiter zu fördern. 2024 haben sich zum neunten Mal DB-Mitarbeitende, die sich in ihrer Freizeit in gemeinnützigen Organisationen engagieren, bei der Deutsche Bahn Stiftung um Förderung beworben. So wurden mit dem Programm »Ehrensache« 212 Projekte gefördert.

Die Weihnachtsaktion »Wunscherfüller:in« richtet sich konkret an DB-Mitarbeitende. Gemeinsam konnten auch 2024 Wünsche bedürftiger Menschen durch DB-Mitarbeitende erfüllt werden. Zudem wurde das Projekt erstmals um eine Spendenaktion erweitert. DB-Mitarbeitende konnten einfach und schnell ein Kinderheim in Nordsyrien mit einem Geldbetrag unterstützen.

DB Museum

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

Die Besuchszahlen bewegten sich 2024 standortübergreifend mit mehr als 220.000 Gästen auf einem sehr hohen Niveau. Die etwas niedrigeren Zahlen im Nürnberger Haupthaus (–4 %) konnten durch insgesamt zweistellige Zuwächse an den beiden Standorten in Koblenz und Halle (Saale) größtenteils ausgeglichen werden.

Zusammen-gefasster Lagebericht

36 Überblick
37 DB-Konzern
43 Grundlagen
53 Strategie
59 Produktqualität und Digitalisierung
72 Grüne Transformation
98 Mitarbeitende
117 Geschäftsverlauf
137 Entwicklung der Geschäftsfelder
180 Deutsche Bahn AG (HGB)
186 Chancen- und Risikobericht
197 Governance
219 Nachtragsbericht
220 Prognosebericht

ÜBERBLICK

Wichtige Ereignisse ⟶ 36

Wichtige Ereignisse

SANIERUNGSPROGRAMM S3

Die operative und wirtschaftliche Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) entspricht in den letzten Jahren nicht den Erwartungen. Der Fokus liegt daher in den nächsten drei Jahren bis 2027 auf einer strukturellen Sanierung des DB-Konzerns: Wir ergänzen die Strategie Starke Schiene um das Sanierungsprogramm S3 54ff., mit dem wir die Infrastruktur, den Betrieb und die Wirtschaftlichkeit bis 2027 sanieren wollen.

BETRIEBSAUFNAHME DB INFRAGO

DB InfraGO 159ff. bündelt seit Anfang 2024 die Aktivitäten des DB-Konzerns in den Bereichen Fahrweg und Personenbahnhöfe. Mit dem Start von DB InfraGO hat auch ein umfassendes Sanierungs- und Modernisierungsprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe begonnen. Dabei steht das Bestandsnetz im Fokus. Dadurch soll die vorhandene Infrastruktur leistungsfähiger und robuster sowie mehr Kapazität im Schienennetz geschaffen werden.

GRI AUSWEITUNG DER BUNDESMITTEL FÜR DIE SCHIENE 2024

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 46f. verabschiedet. Für die wesentlichen Schienentitel (für Schieneninfrastruktur und Förderung Schienenverkehr) stehen in Summe Mittel i. H. v. über 17 Mrd. € und damit rund 7 Mrd. € mehr zur Verfügung als im Bundeshaushalt 2023 und als in der alten Finanzplanung des Bundes vorgesehen.

Die Bundesregierung hat im Bundeshaushalt 2024 4,375 Mrd. € zusätzlich zu den Mitteln aus dem Klimaschutzprogramm 2030 zur Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit dem Zweck der Ertüchtigung des Schienennetzes vorgesehen, die 2024 in zwei Tranchen ausgezahlt wurden.

Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und wurden zur Aufstockung des Eigenkapitals an die DB InfraGO AG taggleich weitergereicht.

TARIFABSCHLUSS GDL

Der DB-Konzern und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben nach fünf Monaten Verhandlungen und 18 Streiktagen allein in 2024 am 26. März 2024 einen Tarifabschluss 106 erzielt.

ERSTE GENERALSANIERUNG

Mit der Wiederinbetriebnahme der Riedbahn Mitte Dezember 2024 wurde die erste Generalsanierung 162f. im hochbelasteten Schienennetz abgeschlossen.

ABSCHLUSS ICE-4-BESCHAFFUNG

Mit der Auslieferung des 137. Zuges ist die ICE-4-Flotte 141 komplett. Seit 2016 hat der Hersteller Siemens Mobility Züge in drei unterschiedlichen Varianten ausgeliefert – insgesamt über 1.500 Wagen mit rund 105.000 Sitzplätzen. Neben den 37 7-Teilern sind 50 12-teilige Züge sowie 50 13-teilige XXL-ICE-Züge im Einsatz. Letztere bieten fast 1.000 Sitzplätze.

VERKAUF DB ARRIVA

Die DB AG hat den Verkauf von DB Arriva 120 an I Squared Capital, einen unabhängigen globalen Infrastrukturinvestor, am 31. Mai 2024 abgeschlossen. Die Transaktion war mit der Unterzeichnung des Kaufvertrags im Oktober 2023 auf den Weg gebracht worden und hat zwischenzeitlich die üblichen Vollzugsbedingungen erfüllt sowie die finale Genehmigung der entsprechenden Aufsichtsbehörden erhalten.

VEREINBARUNG VERKAUF DB SCHENKER

Der Aufsichtsrat der DB AG hat der im September 2024 geschlossenen Vereinbarung zum Verkauf von DB Schenker 120 an die dänische Transport- und Logistikgruppe DSV für einen Unternehmenswert von 14,3 Mrd. € im Oktober 2024 zugestimmt. Inkl. möglicher Zinserträge bis zum Vollzug ergibt sich ein Gesamtverkaufswert von bis zu 14,8 Mrd. €. Der Abschluss des Verkaufs wird nach Erhalt aller regulatorischen Genehmigungen in 2025 erwartet.

BEIHILFEVERFAHREN DB CARGO

Die Europäische Kommission hat das seit 2022 anhängige Beihilfeverfahren 52 gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend die DB Cargo AG mit Entscheidung vom 29. November 2024 beendet. Bei dieser Entscheidung hat die Europäische Kommission den seit Ende 2023 laufenden Transformations- und Umstrukturierungsplan (Transformation von DB Cargo 155f.) der DB Cargo AG als Basis festgelegt. Dieser sieht umfangreiche Maßnahmen vor, mit dem Ziel, die langfristige Rentabilität der DB Cargo AG bis Ende 2026 herzustellen.

DB-KONZERN

Organisationsstruktur → 37
Geschäftsmodell → 38
Nachhaltigkeitsmanagement → 40

Organisationsstruktur

Die DB AG ist die Muttergesellschaft des DB-Konzerns. Sie ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und verfügt dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleiniger Eigentümer ist die Bundesrepublik Deutschland. Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand 29 werden im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Der DB-Konzern umfasst Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, Schienengüterverkehrsaktivitäten, die operativen Serviceeinheiten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

Der DB-Konzern ist ein führender Anbieter im Bereich Personen- und Güterverkehr. In unseren relevanten Märkten nehmen wir mit unseren nationalen und internationalen Dienstleistungen führende Marktpositionen ein. Mit rund 33.000 km Länge betreiben wir das längste Schienennetz Europas. Wir sind auch einer der größten Energieversorger Deutschlands.

Bei den internationalen Großbeteiligungen des DB-Konzerns gab es 2024 wesentliche Veränderungen:

- Der Verkauf von DB Arriva 120 wurde im Mai 2024 abgeschlossen.
- Der Verkauf von DB Schenker 120 wurde im Oktober 2024 beschlossen und wird voraussichtlich in 2025 umgesetzt werden.

Der DB-Konzern, mit Sitz der Konzernleitung in Berlin, beschäftigt rund 226.000 Mitarbeitende (ohne DB Schenker). Die DB AG führt alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Managementholding und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale Gruppenfunktionen (u. a. Recht, Konzernentwicklung, Bilanzen, Steuern, Versicherungen sowie Finanzen und Treasury) sowie administrative Serviceeinheiten 176ff. Zudem erbringen operative Serviceeinheiten 176ff.

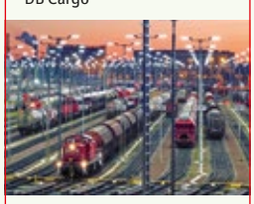
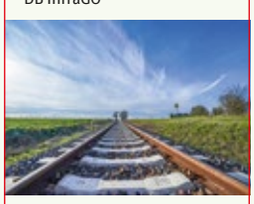
Organigramm DB-Konzern (Stand 1. Januar 2025)

DB-Konzern

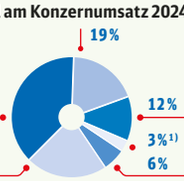
Der Vorstand

Vorsitzender	Digitalisierung & Technik	Personal & Recht	Finanzen & Logistik	Personenfernverkehr	Regionalverkehr	Güterverkehr	Infrastruktur

Geschäftsfelder

DB Fernverkehr	DB Regio	DB Cargo	DB InfraGO	DB Energie
				
DB Fernverkehr bietet Reisen innerhalb Deutschlands sowie in die angrenzenden Nachbarländer. Der Tageslinienverkehr mit der ICE-/Intercity-/EC-Flotte bildet das Rückgrat des Fernverkehrs.	DB Regio bietet Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien sowie Regional- und Stadtbusverkehre.	DB Cargo bietet seinen Kunden in 17 europäischen Ländern Zugang zu Schienentransporten bis nach China. Zusätzlich bietet DB Cargo logistische Zusatzleistungen.	DB InfraGO betreibt im Geschäftsbereich Fahrweg mit rund 33.000 km das größte Streckennetz in Europa und ist auch der größte Bahnhofsbetreiber Europas.	DB Energie bietet branchenübliche Energieprodukte rund um Traktionsenergie sowie stationäre Energieversorgung an.

Anteil am Konzernumsatz 2024



Es besteht eine Vereinbarung über den Verkauf von DB Schenker 120.

[1)] Bereich Beteiligungen/Sonstige.

Marktpositionen

Personenverkehr

Nr. 2 im Personenverkehr in Europa [1] / auf Umsatzbasis

1. Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)
2. **DB-Konzern**
3. Transdev
4. Ferrovie dello Stato Italiane (FS)
5. First Group

Nr. 1 im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland / auf Basis Zugkilometer

1. **DB-Konzern**
2. Transdev
3. Netinera
4. Abellio
5. BeNEX

Güterverkehr und Logistik

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa / auf Basis tkm

1. **DB Cargo**
2. Rail Logistics Europe [2]
3. Rail Cargo Group
4. PKP Cargo
5. Mercitalia Rail

[1] Nur Schienen- und Straßenverkehrsunternehmen; zum Teil inkl. Umsätzen außerhalb von Europa.
[2] Ehemals Fret SNCF.
Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäftsberichten und Angaben des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN). Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2023.

als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für konzerninterne Kunden. Dazu gehören u. a. die DB Systel GmbH, die DB Sicherheit GmbH, die DB Services GmbH und die DB Kommunikationstechnik GmbH.

Der DB-Konzern fokussiert sich mit seiner Strategie Starke Schiene 53 auf die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Hierfür setzen wir auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken. Als Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene hat die Steigerung der Betriebsqualität und perspektivisch der Kapazität oberste Priorität.

Ein Schritt zur Erreichung dieser Ziele war die Bündelung der Infrastrukturbereiche in der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO 159ff. Die DB InfraGO AG ist Teil des DB-Konzerns.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des DB-Konzerns sind rechtlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sog. funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB InfraGO AG zu Infrastrukturzugang und -entgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind Basis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Wesentlicher Eckpfeiler für ein profitables Geschäft ist die nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 278f. leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern. Die LuFV soll zur Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) weiterentwickelt werden.

Geschäftsmodell

GRI

Das Geschäftsmodell des DB-Konzerns wird sich infolge des Verkaufs von DB Schenker 120 verändern. Zukünftig konzentrieren wir uns der Strategie folgend auf unser Kerngeschäft: unsere Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, unsere Schienengüterverkehrsaktivitäten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Logistikaktivitäten des DB-Konzerns, die bei DB Schenker gebündelt sind, werden daher nicht mehr im Geschäftsmodell beschrieben. Wesentliche Auswirkungen, die der Vollzug des geplanten Verkaufs von DB Schenker auf den DB-Konzern haben wird, sind in den folgenden Kapiteln dargestellt: Grüne Transformation 72ff., Mitarbeitende 98ff. und Geschäftsverlauf 117ff.

Der DB-Konzern hat das Ziel, attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts- und Gütertransportlösungen aus einer Hand anzubieten. Dafür wollen wir gezielt die Potenziale digitaler Technologien nutzen, um unsere operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, unsere Angebote für die Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen zu erreichen. Wir wollen sukzessive unser Geschäftsportfolio im Bereich Mobilität und Güterverkehr weiterentwickeln, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

- Unsere Aktivitäten im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Die Bus- und Schienenverkehre werden ergänzt durch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad, aber auch mit neuen Mobilitätsformen, die in Ergänzung zum Kerngeschäft Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen. Schienenpersonenfernverkehr bieten wir innerhalb Deutschlands und in die Nachbarländer an. Im Busverkehr fokussieren wir uns auf den deutschen Markt. Unsere ergänzenden Mobilitätslösungen für den öffentlichen Nahverkehr bieten wir auch in europäischen Ländern außerhalb Deutschlands an.
- Unsere Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrsmarkt haben wir frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Cargo ist dabei im Business-to-Business-Geschäft tätig. Im europäischen Schienengüterverkehr bieten wir unseren Kunden industriespezifische Lösungen an.

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

- Die Nachfrage im Personenverkehr wird im Wesentlichen von der Bevölkerungsgröße, dem Wachstum der Metropolen, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.
- Im Bereich Güterverkehr hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund unserer europaweiten Netzwerke beobachten wir die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Europa und den europäischen Handel. Marktübliche Frühindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

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

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühindikatoren beeinflusst die Steuerung unserer Marktaktivitäten sowie unseren Ressourceneinsatz. Ziel ist es, Chancen und Risiken dadurch frühzeitig zu erkennen, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben streben wir eine systematische Optimierung unserer operativen Werttreiber an.

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

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

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

Geschäftsmodell DB-Konzern

INPUTS

Mitarbeitende | **Fahrzeuge** | **Netzwerke und Infrastruktur** | **Strom und Kraftstoffe** | **Weitere Produktionsfaktoren**

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden
- Bestellerorganisationen

Nutzenversprechen
- Der DB-Konzern hat das Ziel, attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts- und Transportlösungen anzubieten.

Kundenzugang / -bindung
- Direkter Kundenzugang
- Digitale Angebote
- Customer-Loyalty-Programme

Schlüsselaktivitäten
- Verkehrsträgerübergreifend Verkehre durchführen
- Kund:innen betreuen
- Flottenmanagement
- Regionale und globale Netzwerke betreiben und optimieren
- Schnittstellen managen
- Kerngeschäftsnahe Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS [1)]

Reisendenzahlen / Mengen / Volumen

Verkehrsleistung

Betriebsleistung

OUTCOMES [2)]

EBIT 121 ff.

Mitarbeitendenzufriedenheit 105 f.

Treibhausgasemissionen 75 ff.

Kundenzufriedenheit 60 f.

Lärm 87 ff.

Pünktlichkeit 61 ff.

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix 77

Abfall 85 ff.

[1)] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2)] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Bei DB Regio hat der Auftragsbestand 148 in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung.

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

- **Gesellschaftliche Verantwortung:** Als bundeseigener Anbieter von Mobilitäts- und Güterverkehrslösungen trägt der DB-Konzern eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes. Als Basis einer klimafreundlichen und vernetzten Mobilität sowie des Güterverkehrs von morgen soll die Schiene eine Schlüsselfunktion für Deutschland erfüllen: Sie soll helfen, die Klimaschutzziele zu erreichen, die Teilhabe und Lebensqualität der Menschen zu fördern und den Wirtschaftsstandort sowie Menschen und Wirtschaft zu stärken. Kurzum: Von einer starken Schiene soll die Gesellschaft profitieren. Wir haben das Ziel, unsere Geschäftstätigkeit langfristig auf die Realisierung der Starken Schiene auszurichten.
- **Schlagkräftige Organisation:** Unser Ziel ist es, die Schlagkräftigkeit des DB-Konzerns durch den Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung zu sichern.
- **Integrierter Konzern:** Als Systemintegrator in Deutschland wollen wir das Rad-Schiene-System im Ganzen optimieren und dabei eine wichtige technologische Treiberfunktion erfüllen. Das Ziel ist es, durch den Konzernverbund positive Synergien zu realisieren und die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktbedarf und Wirtschaftlichkeit zu ermöglichen. Wir setzen uns dafür ein, die Digitalisierung der Schiene im Konzernverbund zu entwickeln und umzusetzen. Auch unsere Kunden können vom integrierten Konzern profitieren. Durch die ökonomisch, ökologisch und technologisch intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel möchten wir unseren Kunden Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Transportlösungen aus einer Hand anbieten.
- **Wirkungsfeld Europa:** Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starken Schiene für Europa bleibt Europa unser Wirkungsfeld im Güterverkehr und im grenzüberschreitenden Personenverkehr.
- **Digitalisierung:** Wir wollen die Technologien und Methoden der Digitalisierung nutzen, um attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass wir auf der einen Seite neue Verkehrsangebote wie On-Demand-Mobilität in unser Produktportfolio integrieren und auch Plattformen an unseren Kundenschnittstellen etablieren wollen. Auf der anderen Seite streben wir danach, unsere internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz (KI) zu unterstützen, um mit effizienten Prozessen dem Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können. Zudem beabsichtigen wir, den Güterverkehr auf der Schiene durch Automatisierung und Digitalisierung, z. B. durch die Digitale Automatische Kupplung (DAK) 157, attraktiver zu gestalten.

Nachhaltigkeitsmanagement

GRI

Das Thema Nachhaltigkeit mit seinen Ausprägungen in den Dimensionen Umwelt, Soziales und Governance hat einen hohen Stellenwert im DB-Konzern. Daher spiegelt sich bspw. die Bedeutung von Klimaschutz, aber auch von sozialen Themen wie Mitarbeitendenzufriedenheit oder der Anteil von Frauen in Führung, in der Verankerung in der Strategie Starke Schiene 53 wider. Zudem ist Nachhaltigkeit auch in der variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern, leitenden Angestellten sowie von weiteren Mitarbeitendengruppen 110 verankert.

- Die Verantwortung für das Thema Nachhaltigkeit – und somit auch für klimabedingte Chancen und Risiken 195f. – obliegt dem Chief Sustainability Officer (CSO). Das Amt wird vom Vorsitzenden des Vorstands (CEO) der DB AG ausgeübt. Die Perspektive des CSO ist damit bei allen wichtigen Konzernentscheidungen in einer sehr zentralen Rolle eingebunden. Auch im Hinblick auf klimarelevante Entscheidungen ist der CEO in seiner Doppelfunktion maßgeblich an der Strategieentwicklung beteiligt. 2024 hat der Vorstand z. B. mit dem Programm »Grüne Bahntechnik« 67 ein Maßnahmenpaket für weitere Klimaschutzmaßnahmen, u. a. zur Verbesserung der Energieeffizienz, beschlossen. Der CEO ist ebenfalls für Compliance-Themen verantwortlich. Die Verantwortung für Mitarbeitendenthemen liegt beim Vorstandsmitglied für Personal und Recht und für Arbeitssicherheitsthemen beim Vorstandsmitglied für Digitalisierung und Technik.
- Die übergreifende Koordination konzernweiter Nachhaltigkeitsthemen obliegt der zentralen Organisationseinheit Nachhaltigkeit und Umwelt. Die Leitung Nachhaltigkeit und Umwelt ist die höchste Funktion mit Zuständigkeit für nachhaltigkeitsrelevante Themen unterhalb des Vorstands und berichtet direkt an den CEO. Zu den spezifischen Aufgaben gehören u. a. die Definition der Nachhaltigkeitsstrategie, der damit verbundenen konzernweiten Ziele

und Kennzahlen, deren Planung und Monitoring sowie die Planung, Steuerung und Durchführung von konzernweiten Transformationsprojekten.
- Die operative Verantwortung für fachspezifische Nachhaltigkeitsthemen obliegt den jeweiligen Fachabteilungen.

Wesentliches Ziel ist es, die grüne Transformation 72 ff. und die soziale Verantwortung 42 des DB-Konzerns wahrzunehmen und in diesem Rahmen sukzessive alle Produkte, Dienstleistungen und Betriebsabläufe nachhaltiger zu gestalten.

Darüber hinaus stehen wir im Dialog mit relevanten externen Stakeholdern und bewerten und steuern Regulierungsthemen. Das Ziel ist es, aus den gewonnenen Erkenntnissen Handlungsempfehlungen bzw. -vorgaben für den DB-Konzern inkl. der Geschäftsfelder und Serviceeinheiten abzuleiten. Diese tragen die Umsetzungsverantwortung für die Ziele, Strategien und Maßnahmen.

2024 wurde mit dem Nachhaltigkeitsboard ein konzernweites Gremium geschaffen, in dem die relevanten Akteure aus der Konzernleitung und den Geschäftsfeldern im Bereich Nachhaltigkeit vertreten sind. Das Nachhaltigkeitsboard soll zukünftig maßgeblich an der Weiterentwicklung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie beteiligt sein.

Die inhaltliche Verantwortung für weitere Nachhaltigkeitsthemen obliegt den jeweiligen Vorstandsressorts bzw. den Geschäftsfeldern.
- Die Compliance-Tätigkeit 201 ff. in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf ihre zentrale Governance-Tätigkeit. In den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten wird die operative Verantwortung wahrgenommen.
- Mitarbeitendenthemen 98 ff. werden in der Konzernleitung von den Human-Resources-(HR-)Gruppenfunktionen unterstützt. Die konzernweite Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den Geschäftsfeldern. Aspekte des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sind nicht zentral aufgesetzt, sondern in die Geschäftstätigkeit integriert und innerhalb der Managementsysteme der DB-Gesellschaften berücksichtigt.

Übergreifend nutzen wir verschiedene Umfeldbeobachtungstools, mit denen wir Entwicklungen im Nachhaltigkeitsbereich, insbesondere laufende Umweltgesetzgebungsverfahren, kontinuierlich analysieren. Unser Nachhaltigkeitsradar ist ein Kernprozess der Strategiedefinition, denn es legt seinen Fokus auf Chancen und Risiken und soll eine regelmäßige Überprüfung unserer Strategie und das Ableiten frühzeitiger Gegensteuerungsmaßnahmen ermöglichen. In das Nachhaltigkeitsradar fließen dafür relevante Signale aus der Regulatorik (d. h. Gesetze und Vorhaben), von Stakeholdern, aus der Wissenschaft und aus internen Entwicklungen des DB-Konzerns ein. Zudem finden Standards und Normungen sowie relevante ESG-Ratings und -Benchmarks Eingang in das Nachhaltigkeitsradar. Der Blick auf Trends bildet den Abschluss der Betrachtung. Die Nutzung der Umfeldbeobachtungstools, die Teilnahme an ESG-Ratings und -Rankings 43 sowie unsere Mitarbeit in nationalen und internationalen (Nachhaltigkeits-) Netzwerken 33 sollen dazu beitragen, dass Trends und Treiber sowie Chancen und Risiken im Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt, inkl. Klimaschutz und Klimaresilienzmanagement, für den DB-Konzern beobachtet sowie strategisch und fachlich bewertet werden. So soll der konzernweite Zugang zu Fachwissen für Nachhaltigkeits- und Umwelt- einschließlich Klimaschutzthemen sichergestellt werden.

Nachhaltigkeitsthemen haben eine hohe Priorität im Rahmen der Strategie Starke Schiene. Der Aufsichtsrat wird quartalsweise im sog. AR-Lagebericht und der Vorstand monatlich u. a. in Performance Review Meetings, an denen Mitglieder des Vorstands und der Geschäftsfeldleitungen teilnehmen, über den aktuellen Status der Nachhaltigkeitsleistungen (z. B. bezogen auf Treibhausgasreduzierung 72 ff., Lärmschutz 87 ff., Ressourcenschutz 85 ff. und Frauen in Führung 114 f.) unterrichtet. Der CEO/CSO wird zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen durch regelmäßige Briefings und monatliche Jours fixes mit der Leitung des Bereichs Nachhaltigkeit und Umwelt informiert.

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

NACHHALTIGKEIT IN DER VERGÜTUNG

GRI

Die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern 217 f., leitenden Angestellten sowie von weiteren Mitarbeitendengruppen 110 im DB-Konzern ist ganz wesentlich an Nachhaltigkeitszielen mit dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrswende und daraus resultierend einer spürbaren CO_2e-

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

- In der langfristigen variablen Vergütung (Long-term Incentive; LTI) der Vorstandsmitglieder und leitenden Angestellten mit einer LTI-Zusage sind ein Ziel zur Reduzierung der absoluten Treibhausgasemissionen und Mengenziele für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung auf die Schiene als maßgebliche Faktoren enthalten. Die Erreichung dieser Ziele ist der wesentliche Hebel sowohl für eine Reduzierung der CO_2e-Emissionen des DB-Konzerns als auch für eine CO_2e-Reduzierung im Verkehrssektor in Deutschland insgesamt.

LTI-Zusammensetzung (2024 – 2026)

60 % ESG-Ziele	40 % Finanzielle Ziele

- Darüber hinaus enthält auch die kurzfristige variable Vergütung (Short-term Incentive; STI) der Vorstandsmitglieder, leitenden Angestellten und weiteren Mitarbeitendengruppen (diverse AT- und Tarif-Arbeitnehmende) an den langfristigen Starke-Schiene-Zielen 56 ausgerichtete Kennzahlen für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung: Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit, Mitarbeitendenzufriedenheit und den Anteil von Frauen in Führung sowie den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix. Zudem wird für die variable Vergütung der leitenden Angestellten und AT-Arbeitnehmenden die persönliche Leistung als weitere Komponente berücksichtigt.

STI-Zusammensetzung (2024)

60 % ESG-Ziele	15 % Finanzielle Ziele	25 % Persönliche Leistung

Details zur Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht 217f. dargelegt.

SOZIALE VERANTWORTUNG

Mit allein in Deutschland rund 236.000 Mitarbeitenden (DB-Konzern inkl. DB Schenker), Millionen von Kund:innen und zahlreichen Geschäftspartnern nimmt der DB-Konzern einen zentralen Platz in der Gesellschaft ein. Neben ökologischen und ökonomischen Aspekten ist auch das Engagement für soziale Themen integraler Bestandteil unseres ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatzes. Unser soziales Engagement wird von vier Haltungen geprägt, die uns und unseren Stakeholdern Orientierung bieten. Sie entsprechen unseren Grundüberzeugungen und unserem sozialen Wertekompass als DB-Konzern.

- **Förderung eines guten Miteinanders:** Als DB-Konzern prägen wir das tägliche Leben und Arbeiten vieler Menschen in Deutschland. Wir wollen ein gutes Miteinander fördern und es bestmöglich vorleben. Wir achten auf ein wertschätzendes Arbeitsumfeld für unsere Mitarbeitenden 98ff., auf eine möglichst attraktive Gestaltung des Sozialraums Bahnhof (u. a. durch die Gewährleistung von Sicherheit in Zügen und Bahnhöfen 69ff.) sowie auf verlässliche und integre Beziehungen zu unseren Kund:innen und Geschäftspartnern (u. a. durch die Stärkung von Compliance 201ff., Datenschutz 206ff. und nachhaltigen Lieferketten 135f.).
- **Wahrnehmung gesellschaftlichen Engagements:** Als DB-Konzern nehmen wir eine wichtige Rolle in der Gesellschaft ein. Darum wollen wir unseren Beitrag für die Allgemeinheit leisten. Wir unterstützen Menschen in Not, die von Naturkatastrophen, Wohnungslosigkeit und anderen schweren Schicksalen betroffen sind. Darüber hinaus engagieren wir uns auch für Forschung, Wissenschaft und den Nachwuchssport.
- **Stärkung von Vielfalt:** Ein positives Verständnis von gesellschaftlicher Vielfalt ist fester Bestandteil der Unternehmenskultur des DB-Konzerns. Wir wollen ein wertschätzendes und diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld schaffen, in dem alle Menschen die gleichen Möglichkeiten haben, zum Erfolg des DB-Konzerns beizutragen. Darum betreiben wir ein aktives Diversity-Management 113ff. Um eine breite Teilhabe sicherzustellen, wollen wir auch das Angebot für unsere Kund:innen so inklusiv wie möglich gestalten. Zudem möchten wir mit verschiedenen Initiativen klare Zeichen für Toleranz und Vielfalt setzen.
- **Verantwortung für unsere Geschichte:** Wir sind uns auch unserer Unternehmensgeschichte bewusst. Sie bringt eine Verantwortung mit sich, die Erinnerung an die Vergangenheit – auch an die Geschichte der Deutschen Reichsbahn zu Zeiten des Nationalsozialismus – zu bewahren. Dabei wollen wir v. a. für nachfolgende Generationen einen Bildungsauftrag wahrnehmen.

Hinter unseren vier Haltungen stehen verschiedene Schwerpunkte mit zahlreichen Aktivitäten und Initiativen. Sie machen unser soziales Wirken konkret und greifbar. Neben dem DB-Konzern übernehmen auch weitere unternehmensnahe Akteure durch ihr eigenständiges Engagement soziale Verantwortung. Dazu zählen insbesondere die gemeinnützige Deutsche Bahn Stiftung 33f. und das Netzwerk der DBplus Partner, darunter v. a. die Stiftungsfamilie BSW&EWH.

ESG-RATINGS

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

EINSTUFUNGEN ESG-RATINGS	2024	2023	2022	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	A	A–	A	Feb. 2025 [1]	A bis F
EcoVadis	71/ Silber	68/ Silber	68/ Gold	Jun. 2024	Ab 2024: Platin: die besten 1 % Gold: die besten 5 % Silber: die besten 15 % Bronze: die besten 35 %
ISS ESG	B–	B–	C+	Sep. 2023	A+/4,00 bis D–/1,00
MSCI	A	A	AA	Dez. 2024	Leader (AA – AAA) Average (BB – A) Laggard (CCC – B)

Alphabetische Reihenfolge.
[1] CDP hat die Ergebnisse des Klimaratings 2024 im Februar 2025 bekannt gegeben.

Veränderungen in 2024:

- **CDP:** Im CDP-Rating wurde der DB-Konzern 2024 hochgestuft. Der DB-Konzern konnte Verbesserungen u. a. in den Kategorien Klimaziele, Datentransparenz zu Scope-3-Emissionen, Emissionsreduzierungsmaßnahmen und Low-Carbon-Produkte sowie beim Engagement in der Lieferkette erzielen.
- **EcoVadis:** Der DB-Konzern (inkl. des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker) gehört 2024 mit seinem Gesamtscore von 71 zu den Top 2 % der von EcoVadis beurteilten Unternehmen in der Eisenbahnverkehrsbranche und hat mit dieser Punktzahl seine Bewertung verbessert. Der Branchendurchschnitt liegt bei 56 Punkten. Zudem wurde der DB-Konzern wie im Vorjahr mit einer Silbermedaille für seine Nachhaltigkeitsleistung ausgezeichnet.

GRUNDLAGEN

Nachhaltigkeitsberichterstattung → 43
Umfeldentwicklungen → 46
Rechtliche Themen → 51

Nachhaltigkeitsberichterstattung

GRI

Der Integrierte Bericht 2024 bezieht sich auf das Berichts- bzw. Kalenderjahr 2024. Um einen Vergleich der Angaben zu ermöglichen, werden für den Großteil der Kennzahlen auch Werte aus den Geschäftsjahren 2023 und 2022 dargestellt. Der Integrierte Bericht wird jährlich veröffentlicht. Der Integrierte Bericht 2024 soll am 27. März 2025 (Integrierter Bericht 2023: 21. März 2024) veröffentlicht werden. Der Integrierte Bericht adressiert die wesentlichen Stakeholdergruppen 30 ff. des DB-Konzerns. Durch die Berichterstattung werden alle wesentlichen ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekte abgedeckt. Alle vollkonsolidierten Gesellschaften des DB-Konzerns (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) sind in die Berichterstattung einbezogen. Gibt es Abweichungen von diesem Berichtskreis oder -zeitraum, ist dies angegeben.

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

- **CSR-RUG:** Wir setzen die Anforderungen des CSR-Richtlinien-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) um. Informationen zu den wesentlichen Handlungsfeldern finden sich in der Nichtfinanziellen Erklärung 45.
- **GRI-Standards:** Der Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Global-Reporting-Initiative-(GRI-) Standards erstellt. Im GRI-Index 297 ff. verweisen wir auf Inhalte zu allgemeinen und spezifischen Standardangaben.
- **EU-Taxonomie:** Im Integrierten Bericht 2024 weisen wir erstmals den »ökologisch nachhaltigen« Anteil unserer Umsatzerlöse, Investitionsausgaben (Capex) und Betriebsaufwendungen (Opex) 91 ff. gem. EU-Taxonomie-Verordnung aus.
- **TCFD:** Zudem weist der DB-Konzern Informationen entsprechend den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) zur Berichterstattung klimabezogener Informationen aus. Der TCFD-Index 304 verweist auf die relevanten Passagen.

- **UN Global Compact:** Darüber hinaus sind im Integrierten Bericht Informationen zur Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact 304 (UNGC) ausgewiesen.
- **Externe Prüfung:** Wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Inhalte, Indikatoren und Textpassagen, die nicht in den Bereich der gesetzlichen Abschlussprüfung des Lageberichts mit hinreichender Sicherheit fallen, sind durch Pfeil-Markierungen am Anfang (↓) und Ende (↑) der entsprechenden Passage und graue Schriftfarbe gekennzeichnet und werden durch einen vom Vorstand gesondert beauftragten unabhängigen Dritten, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (KPMG), mit begrenzter Sicherheit geprüft 295 f. Die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den GRI-Standards ist Bestandteil dieser Prüfung.

GRI AUSWAHL NACHHALTIGKEITSTHEMEN

Vorgehen

Zur Bestimmung unserer wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen haben wir 2024 erstmalig eine Wesentlichkeitsanalyse in Orientierung an den Vorgaben der EU Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in Verbindung mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) durchgeführt. Der DB-Konzern wird voraussichtlich ab dem Geschäftsjahr 2025 nach den ESRS berichten.

Hierfür haben wir im ersten Schritt eine Liste von potenziell wesentlichen Themen erstellt, die sich aus den in ESRS 1 (AR 16) enthaltenen Nachhaltigkeitsaspekten sowie unternehmensspezifischen Themen zusammensetzt. Im zweiten Schritt haben wir für diese Themen, basierend auf dem Integrierten Bericht 2023 sowie weiteren thematischen Quellen (z. B. DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner oder Mitarbeitendenbefragung 2022), tatsächliche und potenziell positive und negative Auswirkungen, die der DB-Konzern auf ESG-Themen hat, sowie die sich daraus ableitenden Chancen und Risiken, die sog. IROs (Impacts, Risks and Opportunities), definiert und zugeordnet. Bevor diese IROs in die Bewertungsphase gingen, wurden sie von internen Fachexpert:innen hinsichtlich Richtigkeit, Relevanz und Vollständigkeit validiert. Im dritten Schritt haben die internen Fachexpert:innen unter Berücksichtigung von Stakeholderinteressen Wesentlichkeitsbewertungen für die IROs vorgenommen. Die detaillierte Bewertungsmethodik orientierte sich an den Anforderungen der ESRS sowie am bestehenden Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns. Für Auswirkungen haben wir die Schwere und die Eintrittswahrscheinlichkeit und für finanzielle Risiken und Chancen den finanziellen Effekt sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Abschließend erfolgte die Verrechnung der unterschiedlichen Komponenten zu einem IRO-Score.

Ergebnis

Anhand eines festgelegten Schwellenwerts haben wir die wesentlichen IROs identifiziert, aus denen sich das wesentliche Themenset des DB-Konzerns ableitet, das in einem Validierungsworkshop finalisiert wurde (u. a. Betrachtung von Grenzfällen). In Summe wurden 23 wesentliche Themen bestimmt. 2024 sind im Vergleich zum Vorjahr die Themen »Wasserverschmutzung«, »Lärmschutz« sowie verschiedene Unterthemen des Themenbereichs »Biodiversität« zum wesentlichen Themenset hinzugekommen. Das Thema »Umgang mit Politik und Regulierung« wurde nicht mehr als wesentlich identifiziert.

Ableitung GRI-Themen

Um die wesentlichen Themen nach GRI zu bestimmen, haben wir in einem letzten Schritt die 23 wesentlichen Themen aus der Wesentlichkeitsanalyse in Orientierung an den Vorgaben der CSRD auf Basis der bisherigen GRI-Berichterstattung und -Themen geclustert, diesen zugeordnet oder ergänzt.

Unsere DB-Nachhaltigkeitsthemen setzen sich zusammen aus:

- **Wesentliche Themen nach GRI:** wurden im Vergleich zum Vorjahr um die zusätzlichen Themen Umweltverschmutzung, Biodiversität, Gesundheitsschutz und Sicherheit in der Lieferkette und Lärmschutz ergänzt. Das Thema Produktqualität und Kundennutzen wurde um den Aspekt der Kundeninformation erweitert. Die Themen Kapazitätsausbau der Infrastruktur sowie Fahrzeugflotte und Moderne und digitale Mobilitäts-, Logistik- und Servicelösungen wurden zu einem Thema, Kapazitäts- und Angebotsausbau, zusammengelegt. Die Themen Wirt-

DB-Nachhaltigkeitsthemen

WESENTLICHE THEMEN NACH GRI
- Biodiversität 81 ff.
- Eigene Belegschaft 98 ff.
- Gesundheitsschutz und Sicherheit in der Lieferkette 135 f.
- Kapazitäts- und Angebotsausbau 57 f.
- Klimaschutz 73 ff.
- Kundensicherheit 69 ff.
- Lärmschutz 87 ff.
- Produktqualität, Kundennutzen und -information 59 ff.
- Ressourcenschutz 85 ff.
- Umweltverschmutzung 72 ff.
- Unternehmensführung und Compliance 201 ff.

THEMEN AUS TRANSPARENZANSPRUCH
- Datenschutz 206 ff. und IT-Sicherheit 65
- Lärmreduzierung im Schienenverkehr 87 ff.
- Naturschutz 81 ff.
- Umgang mit Politik und Regulierung 30

Unsere Nachhaltigkeitsthemen

ZUSÄTZLICHE THEMEN
- Gesellschaftliches Engagement 33 f.
- Nachhaltige Lieferkette 135 f.
- Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit 120 ff.

schaftliche Leistungsfähigkeit und Umgang mit Politik und Regulierung sind im Rahmen der diesjährigen GRI-Wesentlichkeit entfallen.
- **Themen aus Transparenzanspruch:** entspringen unserem umfassenden Transparenzanspruch gegenüber unseren Stakeholdern.
- **Zusätzliche Themen:** ergänzt auf Basis einer internen Bedeutungseinschätzung.

TCFD-EMPFEHLUNGEN

Unsere Berichterstattung umfasst die Offenlegungsempfehlungen der 2023 aufgelösten Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Damit unterstreichen wir unsere transparente Berichterstattung hinsichtlich unserer Bestrebungen für den Klimaschutz und unseres Klimaresilienzmanagements. Darüber hinaus ermöglichen wir ein besseres Verständnis darüber, inwieweit unser Geschäft vom Klimawandel betroffen ist und welche Implikationen wir daraus ableiten. Eine entsprechende Übersicht ist im TCFD-Index 304 dargestellt.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Wir fühlen uns den Zielen der Agenda 2030 und den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen verpflichtet. Wir haben neun Fokus-SDGs identifiziert, die große Übereinstimmung mit unseren strategischen Schwerpunkten, Geschäftsaktivitäten und wesentlichen Themen aufweisen. Sie umfassen auch die von der International Union of Railways (UIC) für Bahnunternehmen identifizierten wesentlichen SDGs:
- SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen
- SDG 5: Gleichstellung der Geschlechter
- SDG 7: Nachhaltige und moderne Energie für alle
- SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
- SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur
- SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden
- SDG 12: Nachhaltige/-r Konsum und Produktion
- SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz
- SDG 15: Schutz von Landökosystemen

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

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

Aus der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse auf Basis der erstmaligen Wesentlichkeitsanalyse in Orientierung an den Vorgaben der CSRD in Verbindung mit den ESRS 44 in 2024 ergaben sich umfangreiche Änderungen bezüglich der wesentlichen Handlungsfelder i. S. d. CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG): Im Ergebnis wurden die Themen Klimaschutz, Kapazitäts- und Angebotsausbau sowie Produktqualität, Kundennutzen und -information als wesentlich eingestuft. Die Inhalte der NFE finden sich in den relevanten Kapiteln des Zusammengefassten Lageberichts und wurden unter Anwendung der GRI-Standards erstellt. Darüber hinaus machen wir ergänzende Angaben zu weiteren Belangen.

BESTANDTEILE DER NFE	DB-Themen
Geschäftsmodell	Geschäftsmodell 38 ff.
Sozialbelange	Kapazitäts- und Angebotsausbau 57 f.
Umweltbelange	Klimaschutz 73 ff.
Andere Belange (Kundennutzen und Produktqualität)	Kundennutzen und Produktqualität, Kundennutzen und -information 59 ff.
WEITERE ANGABEN	
Umweltbelange	Naturschutz 81 ff., Luftreinhaltung 89 f., Wassernutzung 87
Arbeitnehmendenbelange	Arbeit der Zukunft 106 ff., Beschäftigungsbedingungen 106 ff., Konzernsicherheit 69 ff., Transformation 101 ff.
Achtung der Menschenrechte	Menschenrechte 204 ff.
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Compliance 201 ff.

Risikomanagement

Im Zusammenhang mit den Vorgaben des CSR-RUG konnten wir keine wesentlichen Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit und unseren Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen verknüpft sind, identifizieren, die wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die wichtigsten nichtfinanziellen Aspekte (Umwelt-, Sozial-, Arbeitnehmendenbelange sowie die Achtung von Menschenrechten und die Bekämpfung von Korruption und Bestechung) haben könnten. Mit den Auswirkungen setzen wir uns in diesem Integrierten Bericht intensiv auseinander. Wir berücksichtigen in unserem Risikomanagement 186 ff. auch Auswirkungen nachhaltigkeitsbezogener Aspekte und Sachverhalte.

EU-Taxonomie

Im Dezember 2019 stellte die Europäische Kommission den European Green Deal vor, der das Ziel verfolgt, bis 2050 Klimaneutralität in Europa zu erreichen. Eine zentrale Komponente dieser Initiative ist die Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852, die nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten anhand von sechs Umweltzielen klassifiziert: Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasserressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung von Umweltverschmutzung sowie Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität.

Der DB-Konzern berichtet 2024 erstmals seine taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Anteile der Umsatzerlöse, Investitionen (Capex) und Betriebsausgaben (Opex) 91 ff.

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

UMSETZUNG GEMEINWOHLORIENTIERTE INFRASTRUKTUR

Die DB InfraGO AG ist seit Ende 2023 die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft des DB-Konzerns:

- Am 27. Dezember 2023 wurde mit Eintragung in das Handelsregister die DB Netz AG in DB InfraGO AG umbenannt.
- Gleichzeitig wurde die DB Station&Service AG auf die DB InfraGO AG verschmolzen.

Die Schieneninfrastruktur wird damit seit 2024 aus einer Hand geführt, geplant und weiterentwickelt. Qualität, Kapazität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs sollen nachhaltig verbessert werden. Das zugrunde liegende Reformpaket umfasst fünf Säulen:

- Die erste Säule ist das inhaltliche Gesamtprogramm zur neuen Bewirtschaftung der Infrastruktur mit den Maßnahmenfeldern Verfügbarkeit und Betrieb, 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 Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Die Novelle des BSWAG 49 ist zum 9. Juli 2024 in Kraft getreten. Weitere Maßnahmen zur Stärkung der Schiene sollten mit dem Moderne-Schiene-Gesetz umgesetzt werden, das aufgrund der vorgezogenen Neuwahlen in dieser Legislatur jedoch nicht mehr beschlossen wurde (Umsetzung Beschleunigungskommission Schiene 48).
- Mit der dritten Säule soll der Finanzierungsrahmen neu aufgestellt werden. 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 Gesamtprogramms durch den Bund sowie eine inhaltliche Weiterentwicklung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu einer LV InfraGO erforderlich.
- Mit der vierten Säule will der Bund die Steuerung der Infrastruktur weiterentwickeln. Ein zentrales Steuerungsinstrument ist der Infraplan. Mit dem Infraplan sollen Maßnahmen, Strategien und übergeordnete Ziele zur Infrastrukturentwicklung für einen Zeitraum von fünf Jahren rollierend dargestellt werden – inkl. Kennzahlen und Dokumentation des Fortschritts.

  Die institutionalisierte Einbindung der Branche über die Arbeit von DB InfraGO erfolgt über den Sektorbeirat, der sich am 25. März 2024 konstituiert hat. Ziele sind die Erhöhung der Transparenz und Beteiligung sowie der fachliche Austausch. Der neue Sektorbeirat hat die bisher bestehenden Beiräte, Netzbeirat und Stationsbeirat, ersetzt. Das Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMDV) betreibt die Geschäftsstelle des Sektorbeirats.
- Die fünfte Säule beinhaltet die organisatorische Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG. DB InfraGO hat im Anschluss ein Leitbild 2030 entwickelt. Das Leitbild beschreibt die Anforderungen an DB InfraGO zur Erreichung der unternehmerischen und politischen Ziele. Um die Sanierung der Infrastruktur noch effizienter umsetzen zu können, soll DB InfraGO organisatorisch angepasst werden. Damit soll eine deutliche Steigerung von Schlagkraft und Geschwindigkeit, v. a. durch Kapazitätsbündelung, vereinfachte Beauftragung sowie standardisierte Technik und Instandhaltung, erreicht werden. Wesentliche 2024 getroffene Entscheidungen in diesem Zusammenhang sind:
  - Die DB Kommunikationstechnik GmbH soll Mitte 2025 auf die DB InfraGO AG verschmolzen werden.
  - Die DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH soll 2025 Tochterunternehmen der DB InfraGO AG werden.
  - Der Bereich Plan- und Bauabnahmeprüfung, der heute Teil der DB Engineering&Consulting GmbH ist, wird zukünftig der DB InfraGO AG zugeordnet.

ENTWICKLUNG DER BUNDESHAUSHALTSMITTEL FÜR DIE SCHIENE

Bundeshaushalt 2024

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 verabschiedet. Für die wesentlichen Schienentitel (für Schieneninfrastruktur und Förderung Schienenverkehr) stehen in Summe Mittel i. H. v. über 17 Mrd. € und damit rund 7 Mrd. € mehr zur Verfügung als im Bundeshaushalt 2023 und als in der alten Finanzplanung des Bundes vorgesehen.

- Teil der Mittel für die Schiene ist eine Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Mrd. € für die Infrastruktur, die gegenüber dem Regierungsentwurf um 4,375 Mrd. € erhöht wurde. Die zusätzliche Eigenkapitalerhöhung dient der Kompensation für gegenüber dem Regierungsentwurf vom 9. August 2023 wegfallende Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds.
- Mit einem Zuwachs von knapp 2,8 Mrd. € im Vergleich zu 2023 wurde die Dotierung des Haushaltstitels zur Sanierung des Bestandsnetzes (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) deutlich auf knapp 7,5 Mrd. € angehoben. Durch die Mittelausstattung im Bundeshaushalt 2024 ist der Finanzierungsbedarf für die Generalsanierung und den Erhalt des Bestandsnetzes in 2024 hinterlegt. Außerdem werden die Vorleistungen des DB-Konzerns aus 2023 ausgeglichen.
- Der European-Rail-Traffic-Management-System-(ERTM-) 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.

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. €) beträgt. Der Haushaltstitel zur Einzelwagenverkehrsförderung verbleibt unverändert bei knapp 300 Mio. € und damit auf einem deutlich höheren Niveau als 2023. Zusammen mit der Anlagenpreisförderung i. H. v. 20 Mio. € stand für die Förderung des Einzelwagenverkehrs 2024 damit insgesamt eine Summe von knapp 320 Mio. € zur Verfügung.

Bundeshaushalt 2025

Am 17. Juli 2024 hat die Bundesregierung den Entwurf für den Bundeshaushalt 2025 und den Finanzplan bis 2028 beschlossen. Hierzu hat sie am 16. August 2024 weitere Anpassungen beschlossen und den Entwurf anschließend an Bundestag und Bundesrat für die parlamentarischen Beratungen zugeleitet. Im Regierungsentwurf ist folgende Mittelausstattung für die Schiene vorgesehen:

- Investitionen in die Bundesschienenwege i. H. v. 18,1 Mrd. € in 2025, knapp 2 Mrd. € mehr als 2024 und knapp 9 Mrd. € mehr als der Ist-Wert 2023. Vorgeschlagen wird auch ein Darlehen für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes i. H. v. 3 Mrd. €.
- Größte Einzelposition stellt die Aufstockung des Eigenkapitals der DB AG mit 10,4 Mrd. € (2024: 5,5 Mrd. €) dar. Das Investitionsniveau soll in den kommenden Jahren auf einem hohen Niveau bleiben.
- Bei den Förderthemen für den Schienenverkehr sind Ausgaben von 0,8 Mrd. € geplant. Das entspricht einer Erhöhung um 0,2 Mrd. € gegenüber 2024. Zuwächse gibt es u. a. bei den Trassenpreisförderungen für den Fern- (+105 Mio. € auf 105 Mio. €) und Güterverkehr (+46 Mio. € auf 275 Mio. €). Mit der Anhebung sollen die Belastungen aus Preiserhöhungen aus dem Trassenpreissystem 2025 222 teilweise abgefedert werden. Die Einzelwagenverkehrsförderung wird auf dem Niveau von 2024 fortgesetzt (300 Mio. €), die Anlagenpreisförderung mit 35 Mio. € um 15 Mio. € erhöht.

Mit dem vorgesehenen Mittelvolumen könnten wesentliche Infrastrukturvorhaben finanziert werden, darunter die Bestandsnetzsanierung 2025 inkl. der geplanten Generalsanierungen 162f. Der identifizierte Zusatzbedarf für die Schiene bis 2028 ist damit aber noch nicht vollständig gedeckt.

Durch die vorgezogenen Neuwahlen wurde der Bundeshaushalt 2025 bisher nicht verabschiedet. Damit gilt seit 1. Januar 2025 eine vorläufige Haushaltsführung. Deren Rahmenbedingungen hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) in einem Rundschreiben Mitte Dezember 2024 bekannt gegeben. Demnach bilden die Ansätze und Haushaltsstrukturen des Regierungsentwurfs für den Bundeshaushalt 2025 zuzüglich der vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im Rahmen der begonnenen Beratungen zum Haushaltsentwurf 2025 bereits gefassten Beschlüsse für einzelne Einzelpläne die Grundlage und die Obergrenze der vorläufigen Haushaltsführung 2025. Für die Schiene bilden die oben dargestellten Ansätze die jeweiligen Obergrenzen. Ausgaben für Investitionen können grundsätzlich bis zur Obergrenze geleistet werden, soweit es sich um fortgesetzte Maßnahmen handelt bzw. vertragliche Verpflichtungen bestehen. Für Förderthemen sind Mittel bis zur Höhe von 45 % der Obergrenze verfügbar. Dieser Verfügungsrahmen darf bis zur oben genannten Obergrenze überschritten werden, wenn dies zur Erfüllung einer vor dem 1. Januar 2025 rechtlich begründeten Verpflichtung notwendig ist. Dies ist bei der Trassenpreisförderung im Güterverkehr sowie bei der Anlagenpreisförde-

rung der Fall, da hier bereits Förderbescheide i. H. v. 200 Mio. € bzw. 35 Mio. € aus 2024 vorliegen. Im Übrigen bedarf eine Überschreitung des Verfügungsrahmens der Einwilligung (vorherige Zustimmung) des BMF.

Zur Nutzung von Mitteln für die Aufstockung des Eigenkapitals unter vorläufiger Haushaltsführung haben Bund und der DB-Konzern im Dezember 2024 eine Vereinbarung abgeschlossen, die eine Auszahlung von rund 8,5 Mrd. € in 2025 vorsieht. In Verbindung mit den weiteren Haushaltsansätzen sind damit die notwendigen Bedarfe für den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes 2025 zum größten Teil abgesichert. Auch für Bedarfsplanvorhaben und die Digitalisierung sind wesentliche Bedarfe gedeckt. Finanzierungsunsicherheiten im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung 2025 bestehen v. a. bei den Förderthemen für den Schienenverkehr. Insbesondere ist die Dotierung der Trassenpreisförderung im Fern- und Güterverkehr nicht ausreichend zur Kompensation der Zusatzbelastungen der Zugangsberechtigten aus dem Trassenpreissystem 2025.

UMSETZUNG BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des BMDV ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Kommission gibt umfassende Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes 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. Zur Reduzierung der Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird eine neue Finanzierungsarchitektur empfohlen, die Finanzierungsquellen zusammenfasst und Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut nutzt. Am 24. April 2024 hat das BMDV den zweiten Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Empfehlungen der Beschleunigungskommission vorgelegt. Danach befinden sich 38 Empfehlungen in Umsetzung oder sind bereits vollständig umgesetzt. Die Umsetzung von 32 weiteren Empfehlungen wird vorbereitet. Zahlreiche Empfehlungen bedürfen Änderungen an Gesetzen. Einige Empfehlungen der Beschleunigungskommission wurden bereits in Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt. Dazu zählen die Implementierung des überragenden öffentlichen Interesses für zahlreiche Infrastrukturvorhaben (u. a. alle Vorhaben des Bedarfsplans Schiene und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) im Ende 2023 in Kraft getretenen Genehmigungsbeschleunigungsgesetz. Ebenso wurde die Lkw-Maut ausgeweitet und geregelt, dass deren Einnahmen nun anteilig auch für die Bundesschienenwege verwendet werden.

Mit den Beschlüssen zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) und dem Vierten Bürokratieentlastungsgesetz (BEG IV) wurden weitere gesetzgeberische Empfehlungen der Beschleunigungskommission umgesetzt. Das BEG IV enthält für die Schiene Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung, die auch den Erlass von Verwaltungsvorschriften vorsehen. Eine erste Vorschrift wurde im Februar 2025 durch die Bundesregierung beschlossen. Sie bedarf nun der Zustimmung des Bundesrats. Das von der Beschleunigungskommission zur gebündelten Umsetzung ihrer Vorschläge empfohlene Moderne-Schiene-Gesetz wurde von der aktuellen Bundesregierung nicht mehr umgesetzt.

NOVELLE DES BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZES

Zum 17. Juli 2024 ist die Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes in Kraft getreten. Die nationalen Klimaschutzziele bleiben unverändert: Bis 2030 soll eine Minderung im Vergleich zu 1990 um 65 %, bis 2040 um 88 % und bis 2045 die Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Alle Sektoren werden übergreifend und in einer mehrjährigen, vorwärts gerichteten Gesamtrechnung betrachtet. Sofern die Projektionsdaten in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine Zielverfehlung bei den Jahresemissionsgesamtmengen ausweisen, muss der Bund Maßnahmen zur Zielerreichung erarbeiten.

Personenverkehr

DEUTSCHLAND-TICKET

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gültige Deutschland-Ticket wurde zum 1. Mai 2023 zum Preis von 49 € pro Monat eingeführt. Die Zwischenbilanz nach rund eineinhalb Jahren zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und eine intensive Nutzung mit rund 13 Millionen monatlichen Nutzer:innen. Durch das Ticket sind die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV sowie die Strecke, die zurückgelegt wird, gestiegen. Im vierten Quartal 2024 wurden rund 13 % der Fahrten mit einem Deutschland-Ticket aus anderen Verkehrsmitteln verlagert, davon rund 8 % aus dem motorisierten Individualverkehr. Bundestag und Bundesrat haben am 20. Dezember 2024 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Die Gesetzesänderung war notwendig, um die

Übertragbarkeit der Regionalisierungsmittel zum Ausgleich der Einnahmeverluste aus dem Deutschland-Ticket für die Jahre 2023 bis 2025 zu ermöglichen. Mit Verabschiedung des Gesetzes ist die Finanzierung des Deutschland-Tickets 2025 gesichert. Eine langfristige Finanzierungsperspektive ab 2026 für das Deutschland-Ticket steht aus. Am 23. September 2024 haben die Verkehrsminster:innen der Länder außerdem eine Preiserhöhung beim Deutschland-Ticket ab 1. Januar 2025 beschlossen. Der Preis steigt um 9 € auf 58 € monatlich. Die Preiserhöhung erfolgte, da die je 1,5 Mrd. € jährlich von Bund und Ländern nicht mehr ausreichen, um die Einnahmeausfälle durch das Deutschland-Ticket ab 2025 auszugleichen.

Infrastruktur

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

NOVELLE DES BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZES

Zum 9. Juli 2024 ist das Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) in Kraft getreten. Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege. Mit der Novellierung werden bestehende Investitionshemmnisse beseitigt und die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur gestärkt. Konkret werden neue Finanzierungsoptionen durch die Öffnung der öffentlichen Finanzierung für nicht investive Tatbestände geschaffen. So kann künftig z. B. auch Instandhaltungsaufwand durch den Bund gefördert werden, ebenso einmaliger Aufwand (z. B. Rückbau, IT-Leistungen) und Folgekosten von durch den Bund veranlassten Maßnahmen. Es wurden eine Kostenteilung zu Schienenersatzverkehren im Rahmen der Generalsanierungen, die Fördermöglichkeit der Ausrüstung von Fahrzeugen mit digitalen (ETCS-)Bordgeräten, die Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden (Ausschluss kommerzielle Flächen) und Klarstellungen zur Mittelverwendung im Kontext von Generalsanierungen vereinbart.

DEUTSCHLAND-PAKT ZUR PLANUNGSBESCHLEUNIGUNG

Am 6. November 2023 hatten sich die Regierungschef:innen der Länder mit dem Bundeskanzler auf einen Pakt zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung verständigt. Der Pakt enthält dabei zahlreiche Maßnahmen, die teilweise mit den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene deckungsgleich sind. Zur Umsetzung des Pakts soll dementsprechend weitere Beschleunigungsgesetzgebung erfolgen. Erste gesetzgeberische Maßnahmen des Pakts mit Relevanz für die Schiene wurden im Rahmen der Novelle des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) umgesetzt. Für den DB-Konzern wird damit in Einzelfällen ein vorzeitiger Baubeginn einfacher sein. Im Juni 2024 wurde ein erster Monitoringbericht der Bundesregierung und der Länder zur Umsetzung des Deutschland-Pakts veröffentlicht. Neben dem Moderne-Schiene-Gesetz wurden darin auch für die Schiene relevante Vereinfachungen im Vergaberecht angekündigt. Ein Entwurf zu einem entsprechenden Vergabetransformationspaket, das Vereinfachungen u. a. bei der Losaufteilungspflicht vorsieht, wurden am 27. November 2024 vom Bundeskabinett beschlossen. Eine Verabschiedung dieses Gesetzes ist in der abgelaufenen Legislatur nicht mehr erfolgt.

STÄRKUNG KRITISCHER INFRASTRUKTUREN

Es gibt zwei EU-Richtlinien zur Stärkung der Resilienz, die bis zum 17. Oktober 2024 in nationales Recht hätten umgesetzt werden müssen: Die CER-Richtlinie zum physischen Schutz kritischer Infrastrukturen und die NIS2-Richtlinie zur Stärkung der Cybersicherheit. Aufgrund der Neuwahlen im Februar 2025 ist unklar, wann die Richtlinien in nationale Gesetze umgesetzt werden. Beide Gesetzesvorhaben – das KRITIS-Dachgesetz zur Umsetzung der CER-Richtlinie und das NIS2-Umsetzungsgesetz – bedeuten für die betroffenen DB-Konzernunternehmen steigende Anforderungen und Pflichten wie Registrierungs-, Risikobewertungs-, Nachweis- und Meldepflichten.

Güterverkehr

UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren wird weiterverfolgt. Wichtige Anliegen des Schienengüterverkehrs sind die anteilige Förderung der Trassen- und Anlagenpreise, das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombinierter-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie.

Am 28. Juni 2024 hat das BMDV die rechtliche Grundlage für eine Verlängerung der anteiligen Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr geschaffen. Der neue Zeitraum läuft vom 28. Juni 2024 bis zum 30. November 2028. Im Bundeshaushalt wurden hierfür für 2024 rund 229 Mio. € bereitgestellt.

Am 12. November 2024 hat die Europäische Kommission die Fortführung des Bundesprogramms »Zukunft Schienengüterverkehr« genehmigt. Damit kann die geänderte Richtlinie zum Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr zur Förderung von Innovationen (Z-SGV) zum 1. Januar 2025 mit Laufzeit bis Ende 2029 in Kraft treten. Mit dem Z-SGV sollen Ideen für Modernisierungen im Schienengüterverkehr in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik schneller zur Anwendungsreife und in den Markt gebracht werden.

FÖRDERUNG EINZELWAGENVERKEHR

Die Europäische Kommission hat am 21. Mai 2024 die Betriebskostenförderrichtlinie im Einzelwagenverkehr (EWV) genehmigt. Genehmigt wurden Zuschüsse i. H. v. insgesamt 1,7 Mrd. € über einen Zeitraum von fünf Jahren bis 2029. Für 2024 standen aus dem Bundeshaushalt knapp 300 Mio. € für die Branche zur Verfügung. Seit dem 1. Juli 2024 werden die Verkehre gefördert. Die Zuwendungsbescheide zu den Förderlinien 1 (Bedienungen im Inland) und 2 (Bündelungsverkehre sowie Direktverkehre bis zu 300 km) wurden im Herbst 2024 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) versandt. Die ebenfalls der Stärkung des Einzelwagenverkehrs dienende Anlagenpreisförderung wurde 2024 mit 20 Mio. € dotiert, sodass für die Förderung des Einzelwagenverkehrs im Haushalt 2024 insgesamt knapp 320 Mio. € zur Verfügung standen.

SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZ

Das Gesetz ist zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 in Kraft getreten und löste das bisherige Schienenlärmschutzgesetz ab. Mit dem neuen Gesetz gilt auf den »leiseren Strecken« in Deutschland ein generelles Betriebsverbot für Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen. Diese Züge sind rund 10 Dezibel lauter als solche, die über leise Bremssysteme verfügen. Als »leisere Strecken« gelten alle Strecken, auf denen nachts durchschnittlich mehr als zwölf Güterzüge verkehren. Damit zählen alle Haupteisenbahnstrecken in Deutschland zu den leiseren Strecken.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

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 aktuell weiter im Rat und im Europäischen Parlament behandelt. Ein Abschluss der Gesetzgebungsverfahren ist frühestens 2025 zu erwarten.

Personenverkehr

GESETZGEBUNGSVORSCHLAG SINGLE DIGITAL BOOKING AND TICKETING REGULATION

Der neue EU-Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas hat am 4. November 2024 angekündigt, 2025 den Entwurf einer Single Digital Booking and Ticketing Regulation vorzulegen. Das Vorhaben war bereits Mitte 2024 prominent als einzige schienenpolitische Maßnahme in Ursula von der Leyens Leitlinien für ihre zweite Amtszeit enthalten. Die konkreten Inhalte der angekündigten Gesetzgebung sind bisher nicht bekannt. Als wesentlicher Punkt ist die Buchbarkeit sämtlicher grenzüberschreitender Zugverbindungen auf einer oder mehreren Plattformen zu erwarten, ohne die Bedingung des Vorliegens kommerzieller Vereinbarungen. Außerdem hat der neue Verkehrskommissar eine zweite Regulierung zum Thema Multimodalität in Aussicht gestellt sowie eine mögliche Revision der Fahrgastrechte.

BERÜCKSICHTIGUNG DES SEKTORSTANDARDS OPEN SALES AND DISTRIBUTION MODEL IN DEN TSI TA

Die Europäische Kommission überarbeitet derzeit zusammen mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Telematikanwendungen (TSI TA). Ziel ist es, diese im Rahmen der nächsten Sitzungen des zuständigen Mitgliedstaatenausschusses im Juni 2025 zu verabschieden. Darin werden u. a. auch wichtige Weichen für das Ticketing gestellt, wie z. B. die Festlegung der Tarifdatenstruktur und der Schnittstelle für die Buchung und Bezahlung von internationalen/nationalen Tickets, wofür der Sektor mit der Schnittstelle Open Sales and Distribution Model (OSDM) bereits eine Lösung entwickelt hat.

Die Europäische Kommission hat bislang erklärt, eine ganzheitliche Aufnahme von OSDM in die TSI TA abzulehnen, und beabsichtigt, zeitnah die europäische Normierungsstelle CEN/CENELEC mit der Erarbeitung einer neuen Standardisierungsschnittstelle zu beauftragen.

Wird OSDM nicht oder nicht ausreichend in der TSI TA berücksichtigt, würde dies bedeuten, dass sich der Sektor bei vollendeter Implementierung von OSDM (bis 2025) perspektivisch (2028 bis 2029) mit einer neuen technischen Regulierung auseinandersetzen müsste.

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

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge für eine neue Verordnung für multimodale Passagierrechte sowie einen Vorschlag zur Änderung der europäischen Passagierrechteregelungen zur Stärkung der Rechte der Kund:innen. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Fahrgastrechte in der EU sowohl für Verkehrsunternehmen als auch für die Reisenden klarer formuliert und ihre Umsetzung verbessert werden sollten. Zudem gebe es keine EU-Rechtsvorschriften, die die Rechte von Reisenden garantieren, die verschiedene Verkehrsmittel kombinieren. In ihrem Vorschlag sieht die Kommission nun insbesondere für durchgehende multimodale Beförderungsverträge eine neue Haftung etwa beim Anschlussverlust zwischen zwei Verkehrsmitteln vor. Die Verschärfung der Anforderungen für durchgängige Fahrten könnte dazu führen, dass derartige Angebote künftig eingeschränkt werden. Für den DB-Konzern könnte die neue multimodale Passagierrechteverordnung insbesondere Auswirkungen auf Kooperationen mit Fluggesellschaften haben. Die Verordnung zur Änderung der europäischen Passagierrechteregelungen erhöht die Dokumentationspflichten beim Abschluss von Beförderungsverträgen und führt ein Monitoringsystem für die Erfüllung passagierrechtlicher Anforderungen ein. Der Rat hat am 5. Dezember 2024 eine Allgemeine Ausrichtung zu den Vorschlägen beschlossen.

Infrastruktur

REVISION DER VERORDNUNG ÜBER DIE LEITLINIEN DER EU 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. Die neue Verordnung wurde am 28. Juni 2024 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und ist am 18. Juli 2024 in Kraft getreten. Die neuen Regelungen bestätigen das vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030 (Kernnetz), 2040 (neu eingeführtes erweitertes Kernnetz) und 2050 (Gesamtnetz). Um eine rechtzeitige Fertigstellung zu gewährleisten, sind Durchführungsrechtsakte für die wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte und andere spezifische nationale Abschnitte entlang der europäischen Verkehrskorridore vorgesehen. Vereinbart wurden u. a. Vorgaben für die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System; ERTMS) und die Abschaltung von Class-B-Zugsicherungssystemen, Mindeststreckengeschwindigkeiten von 160 km/h für Personenzüge 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.

Rechtliche Themen

VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGSBEITRÄGE FÜR STUTTGART 21

Der DB-Konzern hat zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Das Gericht hat die Klage am 7. Mai 2024 abgewiesen. Der DB-Konzern hält die Urteilsbegründung nicht für tragfähig und ist nach Prüfung der Entscheidungsgründe weiterhin der Auffassung, dass sich die Projektpartner von Stuttgart 21 an der Finanzierung der Mehrkosten beteiligen müssen, und hat daher am 25. Oktober 2024 die Zulassung der Berufung beantragt.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTURNUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gem. § 315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Am 27. Oktober 2022 hat der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren die Anwendbarkeit des Kartellrechts auf Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte grundsätzlich bejaht, dies allerdings an die Bedingung geknüpft, dass zuvor die Regulierungsbehörde befasst wird, an deren Entscheidung sich die Zivilgerichte orientieren müssen (EuGH, C-721/20 – DB Station & Service).

Mit Urteil vom 7. März 2024 (EuGH, C-582/22 – Die Länderbahn) hat der EuGH die Möglichkeit dieser nachträglichen Überprüfung von Altentgelten bestätigt. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat unterdessen Verfahren zur Überprüfung der in Streit stehenden Altentgelte eröffnet. Ein erstes

Verfahren hat die Behörde mit Beschluss vom 14. November 2024 beendet und dabei die verfahrensgegenständlichen Entgelte nach dem sog. Stationspreissystem 2005 weitestgehend bestätigt. Der Fortgang der weiteren Verfahren ist noch offen.

EUROPÄISCHE KOMMISSION BEENDET BEIHILFEVERFAHREN ZU DB CARGO

Die Europäische Kommission hat das seit 2022 anhängige Beihilfeverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend die DB Cargo AG mit Entscheidung vom 29. November 2024 beendet. Mit ihrem Beschluss hat sie Verlustübernahmen der Jahre 2022–2024 i. H. v. 1,9 Mrd. € durch den DB-Konzern als Umstrukturierungsbeihilfe genehmigt. Die Europäische Kommission hatte den laufenden Transformations- und Umstrukturierungsplan für DB Cargo geprüft. Dieser sieht ein Maßnahmenpaket vor, um die Rentabilität bis Ende 2026 zu erreichen. Grundlage der Genehmigung bildeten darüber hinaus von Deutschland zugesagte Veräußerungen von Tätigkeiten und Vermögenswerten der DB Cargo AG. Der Ergebnisabführungsvertrag zwischen der DB AG und der DB Cargo AG ▷ 199f. wurde gekündigt und gilt seit dem 1. Januar 2025 nicht mehr. Die Umsetzung des Umstrukturierungsplans sowie die Einhaltung der Zusagen werden von der Europäischen Kommission bis Ende 2026 überwacht. Sollte der Umstrukturierungsplan nicht bis zum Ablauf der Frist erfolgreich umgesetzt werden oder sollten die von der Europäischen Kommission auferlegten Maßnahmen und Verpflichtungen einzeln oder insgesamt nicht umgesetzt worden sein, kann die Europäische Kommission weitere Auflagen, die Rückzahlung der Beihilfen und/oder eine Diskontinuität der DB Cargo AG anordnen. Daraus resultiert ein bestandsgefährdendes Risiko für die DB Cargo AG ▷ 193. Die weiteren untersuchten Maßnahmen stellen gem. der Kommissionsentscheidung keine staatlichen Beihilfen dar. Dies gilt auch für den Ergebnisabführungsvertrag als solchen und die Verlustübernahmen vor 2022.

GRI KARTELLRECHTLICHE THEMEN

Insgesamt waren DB-Konzerngesellschaften 2024 an fünf Rechtsverfahren beteiligt, die vermeintliche Verstöße gegen das Kartellrecht zum Gegenstand hatten. Dies betrifft im Wesentlichen:

- Ein seit 2019 durch das Bundeskartellamt (BKartA) geführtes Verwaltungsverfahren, in dem das BKartA am 26. Juni 2023 eine Untersagungsverfügung gegen die DB AG erlassen hat. Hierbei geht es um neuartige rechtliche Fragestellungen zum Online-Vertrieb, zu denen es bislang an gefestigter Rechtsprechung und Behördenpraxis fehlt. Durch die Verfügung wurde die DB AG verpflichtet, kurzfristig Änderungen an ihrem Vertriebssystem vorzunehmen. Ein Bußgeld wurde nicht verhängt. Die DB AG hält den Beschluss für rechtswidrig und hat hiergegen Rechtsmittel eingelegt. Die Gründe für die Rechtswidrigkeit bestehen aus Sicht der DB AG u.a. in einer unvollständigen und fehlerhaften Sachverhaltsermittlung, einer darauf gestützten fehlerhaften Marktabgrenzung und Schadenstheorie, einer fehlerhaften Interessenabwägung, der Unverhältnismäßigkeit der angeordneten Rechtsfolgen sowie der Verletzung rechtlichen Gehörs.
- Ein weiteres Verfahren betrifft angebliche Schadenersatzansprüche eines Anbieters von SPNV-Leistungen gegen DB-Gesellschaften im Anschluss an eine Zusagenentscheidung des BKartA gegen die DB AG aus 2016. Die Klage wurde abgewiesen und die Berufung dagegen zurückgewiesen. Auf die Revision der Kläger hat der Bundesgerichtshof 2023 das Verfahren an das zuständige Oberlandesgericht (OLG) zurückverwiesen.

Daneben führt der DB-Konzern diverse Rechtsverfahren, die die Verfolgung von Schadenersatzansprüchen gegen Kartellbeteiligte zum Gegenstand haben.

- U. a. verfolgt die DB Competition Claims GmbH die gebündelten Ansprüche des DB-Konzerns und Ansprüche der Bundeswehr sowie von mehr als 40 konzernexternen Unternehmen in einem Verfahren vor dem Landgericht München gegen am Lkw-Kartell beteiligte Lkw-Hersteller, die wettbewerbsrechtswidrig im Zeitraum von 1997 bis 2011 Bruttolistenpreise mittelschwerer und schwerer Lkw, die Kostenweitergabe für die Einführung von Emissionssenkungstechnologien an die Kunden sowie den Zeitplan für die Einführung solcher Technologien abgesprochen haben. Inzwischen konnte mit zwei Lkw-Herstellern eine außergerichtliche einvernehmliche Einigung über Schadenersatzzahlungen erzielt werden.
- Eine Schadenersatzklage der DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) und anderer DB-Unternehmen gegen am sog. Schienenkartell beteiligte Schienenlieferanten, u. a. Moravia Steel, befindet sich nach erstinstanzlicher Klageabweisung beim OLG Frankfurt im Rechtsmittelverfahren. Die Verfahren gegen die an dem sog. Luftfrachtkartell beteiligten Fluggesellschaften konnten nach mehreren außergerichtlichen Einigungen 2024 abgeschlossen werden.

STRATEGIE

Unser inneres Anliegen → 53
Mit dem Sanierungsprogramm S3 zurück auf Kurs → 54
Unsere mittel- und langfristigen Ziele → 54
Kapazitätsausbau für eine starke Schiene → 57

Unser inneres Anliegen

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

- **Für das Klima.** Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich und beansprucht durchschnittlich weniger Fläche als der Schienenverkehr. Kein Verkehrsmittel ist gesamthaft so elektromobil und damit treibhausgasarm wie der Schienenverkehr, der den größten Marktanteil an E-Mobilität in Deutschland hält. Auch kann kein anderes Massenverkehrsmittel so schnell einen 100 %-Anteil an erneuerbaren Energien erreichen – bis 2038 wollen wir den DB-Bahnstrommix vollständig auf Ökostrom umstellen. Eine starke Schiene ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Klimaschutzziele des Bundes und der EU, denn ohne einen massiven Ausbau des klimafreundlichen Schienenverkehrs ist eine Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen. Die starke Schiene ist ein zentraler Hoffnungsträger für unser Klima. Konkret bedeutet die angestrebte Verkehrsverlagerung durch eine starke Schiene für das Klima: Einsparungen von jährlich bis zu 10,5 Mio. t CO_2, was dem jährlichen CO_2-Fußabdruck von rund einer Million Menschen in Deutschland entspricht.
- **Für die Menschen.** Bis 2050 werden fast 85 % der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben, im Vergleich zu gut 77 % zu Anfang der 2020er-Jahre. Eine Folge: Der wachsende Personen- und Güterverkehr wird unsere Städte und Ballungszentren noch mehr als schon heute vor logistische, soziale und ökologische Herausforderungen stellen. Anders ist die Situation in vielen ländlichen Räumen: Hier wird der Erhalt individueller Mobilitätschancen zu einer zentralen Herausforderung. Eine starke Schiene kann hier auch in Zukunft ein lebendiges urbanes Miteinander und die Anbindung ländlicher Regionen ermöglichen, denn sie ermöglicht auch in Zukunft echte Bewegungsfreiheit und Reisezeit, die vielseitig genutzt werden kann, ohne dabei wertvolle Lebenszeit zu verschwenden. Konkret bedeuten die Ziele der Starken Schiene für die Menschen: eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr und damit umgerechnet täglich vier Millionen Pkw-Fahrten und 12.000 Flugreisende weniger in Deutschland.
- **Für die Wirtschaft.** Die Nachfrage nach dem Transport von Gütern wird auch in den nächsten Jahrzehnten weiterhin stetig anwachsen. Zugleich werden Arbeitswege als Verkehre aus dem Umland der Metropolen und die Flexibilisierung von Arbeitsorten und -zeiten zu höheren Ansprüchen an beruflich bedingte Mobilität führen. Mit einer starken Schiene ist dieses steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen und ein Wirtschaftswachstum möglich. Eine starke Schiene ist folglich ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands. Sie soll die Position Deutschlands als eine der führenden Exportnationen sichern. Konkret bedeuten die Ziele der Starken Schiene für die Wirtschaft: ein Wachstum des Modalanteils des Schienengüterverkehrs in Deutschland auf 25 %. Das entspricht rund 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.
- **Für Europa.** Deutschland hat eine besondere Verantwortung für die Zukunft Europas. Es ist das bevölkerungsreichste Land sowie das geografische und wirtschaftliche Herz des Kontinents. Deutschland muss aus dieser Rolle heraus Vorbild und Vorreiter sein, um die Verwirklichung der europäischen Ziele voranzutreiben. Klimaschutz, Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum, gesellschaftlicher Wohlstand: Viel hängt davon ab, dass Deutschlands und Europas Verkehrswege zukunftsfähig bleiben. Die Starke Schiene soll dabei das notwendige Bindeglied zwischen Ost und West und Nord und Süd sein. Sie ist hierbei nicht nur ein wichtiges Instrument für die kulturelle Verständigung zwischen den einzelnen Ländern. Sie ist auch ein entscheidender Faktor für das gemeinsame Erreichen der gesetzten Ziele. Konkret bedeutet die starke Schiene für Europa: die Erreichung des Ziels einer gemeinsamen Verwirklichung der europäischen Vernetzung.

Mit dem Sanierungsprogramm S3 zurück auf Kurs

Die Krisen der vergangenen Jahre haben deutliche Spuren bei der Erreichung unserer Starke-Schiene-Ziele v. a. in den Bereichen Verkehrsverlagerung, Kunde und Wirtschaftlichkeit hinterlassen. Deshalb sind wir 2024 weit weg von dem, was wir uns mit der Strategie Starke Schiene 2019 vorgenommen haben. Ein wesentlicher Treiber dafür ist, dass die Infrastruktur »zu alt, zu störanfällig und zu voll« ist. Die daraus folgende schlechte Betriebsqualität gefährdet zunehmend die Umsetzung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und vermindert die wirtschaftliche Tragfähigkeit des DB-Konzerns. Wir haben die Strategie Starke Schiene daher um das Sanierungsprogramm S3 ergänzt, mit dem wir die Infrastruktur, den Betrieb und die Wirtschaftlichkeit bis 2027 sanieren wollen. Ziel ist,

- die Leistungsfähigkeit der Schiene wiederherzustellen,
- das Kundenerlebnis deutlich zu verbessern und

die finanzielle Tragfähigkeit des DB-Konzerns abzusichern. Kurz: Der DB-Konzern soll wieder pünktlicher, verlässlicher und profitabler werden.

Bis Ende 2027 wollen wir den DB-Konzern in drei Handlungsfeldern sanieren:

- **Säule Infrastruktur:** Im Fokus steht die schnelle Bestandssanierung. Dies umfasst die Generalsanierung 162 f. aller kommunizierten Korridore bis 2027 sowie weitere umfangreiche Maßnahmen wie das Ersetzen störanfälliger Anlagen in der gesamten Infrastruktur, den Austausch von alten, störanfälligen Stellwerken oder die Modernisierung von Bahnhöfen.
- **Säule Betrieb:** Im Betrieb hat die Stabilisierung des Fahrplans höchste Priorität. Dazu wird das gesamte Bau- und Instandhaltungssystem in ein sog. vertaktetes System überführt, wodurch die Baubetroffenheit der Züge reduziert werden soll. Ein Schwerpunkt liegt auch auf der punktuellen Entlastung der fünf wichtigsten Knoten (Berlin, Hamburg, Köln, Frankfurt, München). Zusätzlich sollen die Verfügbarkeit und die Qualität der Fahrzeuge verbessert werden.
- **Säule Wirtschaftlichkeit:** Mit Blick auf die wirtschaftliche Lage soll eine Reihe von Maßnahmen dazu beitragen, den DB-Konzern wieder effizienter aufzustellen. Die Personalaufwandsquote soll gesenkt werden. Prioritär wird dafür der Personalbedarf in den Bereichen Verwaltung, Vertrieb und indirekt operativen Funktionen reduziert. Ziel ist eine Reduzierung des Personalbestands um über 10.000 Mitarbeitende bis 2027. Betriebsbedingte Kündigungen sind nicht vorgesehen, die Regelungen zur Beschäftigungssicherung gelten weiter. Wir wollen dabei sicherstellen, dass das notwendige Personal für das operative Eisenbahngeschäft zur Verfügung steht. Deshalb haben wir das Ziel, in vielen Betriebsfunktionen unverändert einzustellen. Als weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit wollen wir die Investitionshochläufe insbesondere in den Transportbereichen gegenüber den bisherigen Planungen reduzieren und die Ertragskraft deutlich erhöhen.

Mit dem Bund hat der DB-Konzern eine regelmäßige Berichterstattung zum Sanierungsfortschritt verabredet. Wir werden künftig regelmäßig ein Kennzahlen-Set an den Aufsichtsrat und das BMDV übermitteln, um den Fortschritt – oder die Bereiche, in denen es Gegensteuerungsbedarf gibt – zu dokumentieren.

Unsere mittel- und langfristigen Ziele

MITTELFRISTIGE SANIERUNGSZIELE

Mit den im Sanierungsprogramm S3 hinterlegten Maßnahmen wollen wir unsere Leistungsfähigkeit zurückgewinnen. Je Säule des Sanierungsprogramms haben wir ein Kennzahlenset definiert, über das wir transparent steuern und Fortschritte erkennbar machen wollen. Zusammenfassend gibt es für jede Säule mindestens eine Top-Kennzahl, die über den Erfolg des Sanierungsprogramms Auskunft gibt.

LANGFRISTIGE STRATEGISCHE ZIELE

Basis unserer langfristigen strategischen Ziele sind zentrale verkehrs- und klimapolitische Rahmenbedingungen:

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

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

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

Mittelfristige Sanierungsziele bis 2027

S3

Säule Infrastruktur

TOP-KPI:
INFRASTRUKTURBEDINGTE VERSPÄTUNGEN
2024: 5.998 Lost Units / Tag
Ziel: < 4.800 Lost Units / Tag

Generalsanierte Streckenkilometer (per 31.12.)
2024: 74 km (kumuliert)
Ziel: 1.481 km (kumuliert)

Anteil erneuerungsbedürftige Anlagen (Hochleistungsnetz) (per 31.12.)
2024: (Erhebung ab 2025)
Ziel: 35 %

Anzahl Langsamfahrstellen Gesamtnetz (davon Hochleistungsnetz / Flächennetz)
2024: 279 Ø / Tag
Ziel: 198 (45 / 153) Ø / Tag

Ersatz alter Stellwerke (per 31.12.)
2024: 0 (kumuliert)
Ziel: 200 (kumuliert)

Hochlauf kleine und mittlere Maßnahmen (per 31.12.)
2024: 105 (kumuliert)
Ziel: 226 (kumuliert)

Modernisierung Bahnhöfe (per 31.12.)
2024: 113 (kumuliert)
Ziel: 400 (kumuliert)

Säule Betrieb

TOP-KPI:
PÜNKTLICHKEIT DB FERNVERKEHR
2024: 62,5 %
Ziel: 75 - 80 %

Pünktlichkeit DB Regio (drittelgewichtet)
2024: 90,7 %
Ziel: 92 - 94 %

Pünktlichkeit DB Cargo
2024: 68,0 %
Ziel: 70 - 75 %

Baubetroffenheit
2024: 2,79 Mio. Züge / Jahr
Ziel: 1,96 Mio. Züge / Jahr

Beginnpünktlichkeit
2024: 84,7 %
Ziel: 91,0 %

Anteil ausgefallene Zugkilometer durch fahrzeugbedingte Störungen DB Fernverkehr
2024: 1,36 %
Ziel: 1,14 %

Anteil ausgefallene komfortrelevante Komponenten DB Fernverkehr
2024: 2,9 %
Ziel: 2,3 %

Verfügbarkeit ICE-Züge
2024: 326 Ø / Tag
Ziel: 336 Ø / Tag

Ausfallkilometer DB Regio (EVU-bedingt)
2024: 8,3 Mio. km
Ziel: 4,0 Mio. km

Säule Wirtschaftlichkeit

TOP-KPI:
EBIT BEREINIGT
2024: - 0,3 Mrd. €
Ziel: ~2 Mrd. €

Personalaufwandsquote bereinigt
2024: 51,6 %
Ziel: 50 %

Personalaufwand bereinigt
2024: 16,3 Mrd. €
Ziel: 18,6 Mrd. €

EBITDA bereinigt
2024: 2,9 Mrd. €
Ziel: 6,5 Mrd. €

Netto-Finanzschulden (per 31.12.)
2024: 32,6 Mrd. €
Ziel: 29,8 Mrd. €

Tilgungsdeckung
2024: 6,0 %
Ziel: 17 %

Tilgungsdeckung DB InfraGO
2024: 8,3 %
Ziel: 15 %

Mitarbeitende in Deutschland [1] (per 31.12.)
2024: 208 Tsd. VZP
Ziel: 196 Tsd. VZP

[1] Ohne DB Zeitarbeit GmbH, DB JobService GmbH und einzelne Tochtergesellschaften aus dem Geschäftsfeld DB Cargo sowie dem Bereich Beteiligungen / Sonstige.

Langfristige strategische Ziele

Deutschland braucht eine Starke Schiene

Mitarbeitende

Steigerung der Mitarbeitendenzufriedenheit	≥ 3,7 ZI
Erhöhung des Anteils von Frauen in Führung	≥ 40 % bis Ende 2035 (Frauenanteil in Führungspositionen gem. Führungspositionen-Gesetz II [FüPoG II])

Verkehrsverlagerung

Verdopplung der Verkehrsleistung im Fernverkehr (bezogen auf 2015)	> 70 Mrd. Pkm
Steigerung der Reisendenzahl im Nahverkehr (Schiene)	> 2,5 Mrd. Reisende
Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (in Deutschland)	Aktuell kein Zielwert
Erhöhung der Kapazität im Schienennetz	> 1,4 Mrd. Trkm
Verbesserung der Zustandsnote im Hochleistungsnetz	≤ 2,5

Klima

Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland	100 % (bis 2038)
Reduzierung der absoluten Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) [1]	– 90 % im Vergleich zu 2019 [1] (bis 2040)

[1] Enthält aus dem Bereich Beteiligungen / Sonstige die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen. Die schwer oder anderweitig nicht vermeidbaren Restemissionen von maximal 10 % wollen wir entsprechend neutralisieren.

Kunde

Erhöhung der Kundenzufriedenheit (Schulnote)	≤ 2,0 (DB Fernverkehr) ≤ 2,0 (DB Regio Schiene) ≤ 2,5 (DB Cargo)
Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit	≥ 80 % (DB Fernverkehr) ≥ 95 % (DB Regio Schiene) ≥ 77 % (DB Cargo in Deutschland)
Verbesserung der Reisendenpünktlichkeit (DB Fernverkehr)	≥ 84 %

Wirtschaftlichkeit

Rendite (ROCE) oberhalb der Kapitalkosten	– [1]
Gewährleistung der finanziellen Stabilität (Tilgungsdeckung)	≥ 15 %

[1] Infolge der deutlich ausgebauten Eigenkapitalfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen durch den Bund und der daraus resultierenden unterschiedlichen Basis für die Ermittlung des Renditeanspruchs der Geschäftsfelder (ROCE versus Eigenkapitalrendite) **entfällt der Ziel-ROCE für den DB-Konzern** 126.

ABWEICHUNGEN ZUR PROGNOSE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024	2023	2024 (Prognose März 2024)	2024 (Prognose Juli 2024)	2024
Verkehrsleistung Fernverkehr in Mrd. Pkm	45,5	~ 47	~ 45	44,1
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mrd.	1,7	~ 1,9	~ 1,8	1,7
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mrd. tkm	51,9	–	~ 49	46,4
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mrd. Trkm	1,12	~ 1,15	~ 1,12	1,10
Zustandsnote Hochleistungsnetz in Schulnote	3,1	2,8	–	3,0
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in Schulnote	2,7	2,6	2,7	2,7
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene) in Schulnote	2,2	2,2	2,2	2,2
Kundenzufriedenheit DB Cargo in Schulnote	2,8	3,0	2,9	2,9
Pünktlichkeit (betrieblich) DB Fernverkehr in %	64,0	~ 70	63–67	62,5
Reisendenpünktlichkeit DB Fernverkehr in %	68,9	~ 74	68–72	67,4
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	91,0	~ 93	90–92	90,3
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	70,5	~ 69	67–70	68,0
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 [1] in Mio. t	3,3	~ 3,2	~ 3,2	3,0
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland [2] in %	68,0	~ 69	~ 69	69,8
Mitarbeitendenzufriedenheit [3] in ZI	–	3,7	3,7	3,8
Frauen in Führung [3] in %	29,4	~ 30	> 30	31,5

[1] Enthält aus dem Bereich Beteiligungen / Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.
[2] Die Daten für 2024 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2025 ab. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.
[3] DB-Konzern inkl. des **nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker** 120.

Die Entwicklung des DB-Konzerns ist in folgenden Bereichen von unserer im Integrierten Zwischenbericht 2024 abgegebenen Prognose für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2024 abgewichen:

- **Leistungsentwicklung:** insgesamt unterhalb unserer Erwartungen aus dem Juli 2024:
  - Die Verkehrsleistung im Fernverkehr und die Zahl der Reisenden im Schienennahverkehr lagen aufgrund der schwachen betrieblichen Qualität sowie infolge von Sonderereignissen (z. B. Streiks der GDL) etwas unterhalb unserer Prognose.
  - Die Verkehrsleistung unseres deutschen Schienengüterverkehrs verfehlte die Prognose deutlich. Zusätzliche Belastungen resultierten v. a. daraus, dass konjunkturelle Impulse schwächer ausfielen als erwartet.
  - Die Betriebsleistung auf dem Netz in Deutschland lag etwas unterhalb unserer Prognose, da die Nachfrage insbesondere konzerninterner Kunden v. a. im Schienenpersonennah- und Schienengüterverkehr schwächer war als erwartet.
- **Zustandsnote Hochleistungsnetz:** Die Prognose für die Entwicklung der Zustandsnote Hochleistungsnetz konnte nicht erreicht werden infolge eines negativen Basiseffekts. Unter Berücksichtigung des Basiseffekts entsprach die Entwicklung unseren Erwartungen.
- **Pünktlichkeit:** Die Prognosen für die betriebliche Pünktlichkeit und die Reisendenpünktlichkeit für DB Fernverkehr 61ff. wurden verfehlt, da die Maßnahmenwirkungen durch in dieser Intensität in der Prognose nicht enthaltene gegenläufige Struktureffekte und pünktlichkeitswirksame Einzelereignisse überkompensiert wurden.
- **Wirtschaftlichkeit:** weitere Informationen siehe Abweichungen zur Prognose (Ergebnisentwicklung) 124.
- **Klimaschutz:**
  - Die absoluten Treibhausgasemissionen im Scope 1 und 2 sind stärker gesunken als erwartet, was überwiegend auf durchgängig geringere Wärmeverbräuche (Erdgas, Fernwärme, Heizöl) aufgrund der milden Witterung 2024, den Rückgang der Betriebsleistungen im Schienengüterverkehr sowie den vermehrten Einsatz von HVO grün. Nr. 164 als Ersatz für konventionellen Dieselkraftstoff zurückzuführen ist.
  - Beim Anteil erneuerbarer Energien resultierte die Anhebung im Vergleich zur Prognose aus der aktuellen Marktlage, die die Kraftwerkseinsatzplanung positiv beeinflusste.
- **Soziales:**
  - Der Rückgang der Mitarbeitendenzufriedenheit ist geringer ausgefallen als prognostiziert. Grund hierfür war insbesondere das gegenseitig wahrgenommene Engagement der Mitarbeitenden vor Ort.

Kapazitätsausbau für eine starke Schiene

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

AUSBAU INFRASTRUKTUR

GRI

Zur Umsetzung der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung muss die Netzkapazität langfristig erhöht werden. Das Wachstum wird nach vorliegenden Prognosen überproportional auf den heute schon hochausgelasteten Schienenwegen stattfinden. Parallel zum Ausbau der Infrastruktur besteht die Notwendigkeit, auch in der Ausbauphase eine hohe Zuverlässigkeit und Kapazität des Netzes sicherzustellen. Durch den Kapazitätsausbau des Schienennetzes wird die Grundlage für nachhaltige Verkehre und wirtschaftliche Entwicklung geschaffen.

Eine hohe Leistungsfähigkeit und Wachstum im Netz können nur gemeinsam mit dem Bund erreicht werden. Hierzu besteht ein Rahmen (z. B. durch die LuFV oder das BSWAG), in dem der DB-Konzern operiert und an dessen Zielvorgaben er gemessen wird. Es findet ein regelmäßiger Austausch mit den wesentlichen Interessengruppen über die Wirksamkeit der Maßnahmen statt, mögliche Umwelteinflüsse werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben fortlaufend bewertet (z. B. Umwelt-, Arten-, Natur- und Gewässerschutz) und Präventiv- und Gegenmaßnahmen zur Minimierung der Umwelteinflüsse laufend weiterentwickelt (z. B. Lärmschutz, Ausgleichsflächen). Die Ergebnisse werden kontinuierlich auf Zielerreichung überprüft.

Mit der LuFV III 278f. soll die Finanzierung des Bestandsnetzes grundsätzlich gewährleistet werden. Seit Inkrafttreten der LuFV III sind massive Preissteigerungen zu verzeichnen, die es den EIU unmöglich gemacht haben, ihre vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV III vollumfänglich zu erfüllen. Vor diesem Hintergrund wurde die Bestandsnetzfinanzierung für 2024 durch den Abschluss des ersten Nachtrags zur LuFV III signifikant erhöht. Durch die Verabschiedung der BSWAG-Novelle wurde die Voraussetzung geschaffen, dass in einem weiteren Nachtrag zur bestehenden LuFV III auch eine Förderung von Instandhaltungsaufwänden sowie Projektaufwand (insbesondere für Bahnhöfe) für 2023 und 2024 vereinbart werden kann. Auch dieser Nachtrag wurde gezeichnet und im Haushaltsausschuss freigegeben. Zusätzlich soll in einem dritten Nachtrag in 2025 dem gestiegenen Mittelbedarf für den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes Rechnung getragen werden.

Darüber hinaus gibt es für die Steigerung der Kapazität des Schienennetzes drei wesentliche Hebel:

- **Neu- und Ausbau:** Die Realisierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen 164ff. ist ein wesentlicher Faktor für zusätzliche Netzkapazität. Notwendige Projekte hierfür sind im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans des Bundes enthalten und sollen sukzessive nach Mittelverfügbarkeit umgesetzt werden. Daneben sind auch kleine und mittlere Maßnahmen wie das 740-m-Netz, das Strecken für längere Güterzüge ermöglicht, ein wesentlicher Hebel für Robustheit und Wachstum.
- **Digitale Schiene Deutschland (DSD):** Mit dem Ausrollen des europäischen Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS) in Verbindung mit elektronischen (ESTW) und digitalen (DSTW) Stellwerken sowie dem digitalen Bahnbetrieb können wir ein Potenzial von zusätzlichen Trassenkilometern heben – ohne neue Gleise zu bauen. 2024 haben wir die DSD-Strategie 68 adjustiert und an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst.
- **Kapazitätsmanagement und kundenfreundliches Bauen:** Mit weiteren Zusatzmaßnahmen wollen wir die Betriebsleistung steigern. Ein wesentlicher Baustein hierfür ist ein verbessertes Kapazitätsmanagement. Darunter sind die Koordinierung der Kapazitätssteigerung, das kundenfreundliche Bauen, die verkehrliche Optimierung und die Reduzierung der Störungen zu verstehen. In der LuFV III existiert darüber hinaus erstmalig eine vertragliche Bezuschussung des kapazitätsschonenden Bauens in Form des Zusatzbedarfs »kundenfreundliches Bauen«.

GRI AUSBAU FLOTTE UND WERKE

Wir investieren kontinuierlich in die Modernisierung und den Ausbau unserer Zugflotte sowie in die Instandhaltungswerke. Wir investieren weiter in wesentliche Zukunftsthemen wie den Ausbau der Instandhaltung von DB Fernverkehr, um Fahrzeugqualität und Pünktlichkeit zu verbessern. Neue Standorte, größere Hallen und erweiterte Werkstätten an Bestandsstandorten sowie neue Wartungseinrichtungen an dezentralen Stützpunkten sollen dafür sorgen, dass die Züge künftig schneller und besser instand gehalten werden können. Bei der Planung der neuen Standorte ist die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wie auch der Menschen vor Ort für uns selbstverständlich.

2024 begannen die Bauarbeiten für das neue, durch u. a. Geothermie- und Photovoltaikanlagen besonders klimafreundliche ICE-Werk grün. Nr. 48 Dortmund-Hafen. Ergänzend zum Ausbau der Werke wollen wir unsere Prozesse optimieren und die Chancen der Digitalisierung und Automatisierung auch für die betriebsnahe Instandhaltung nutzen.

Auch im Regionalverkehr investieren wir zusammen mit den Aufgabenträgern weiter in Flotten und Werke. Diese Aktivitäten setzen wir in den nächsten Jahren mit zum Teil umfangreichen Modernisierungen an weiteren Fahrzeugen fort. So wollen wir den Fahrgästen neben der Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit insbesondere verbesserte Fahrgastinformation und angenehmeren Komfort bieten. Zur Erhöhung der Zugkapazitäten im bestehenden Streckennetz werden Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet. Die Kommunikation zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgt über die üblichen Wege, wie bspw. über Presseinformationen.

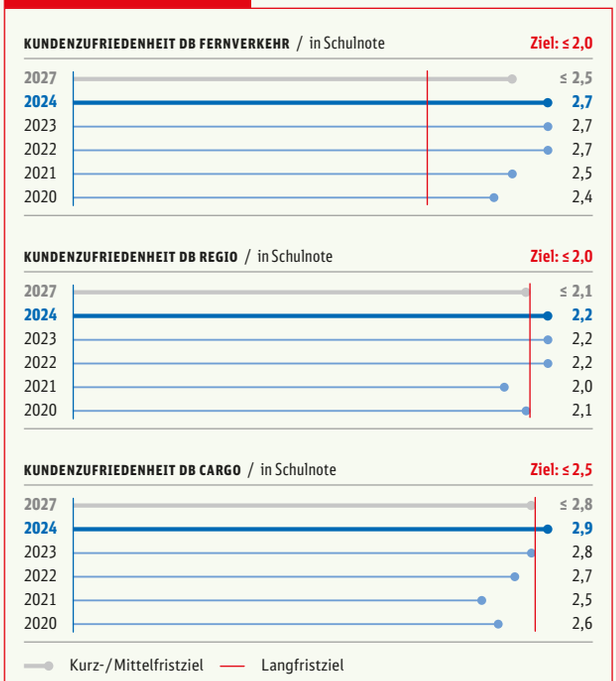
PRODUKTQUALITÄT UND DIGITALISIERUNG

Kennzahlenübersicht (Schiene in Deutschland) → 59
Kunden im Mittelpunkt unseres Handelns → 59
Digitalisierung und Technik → 64
Konzernsicherheit → 69

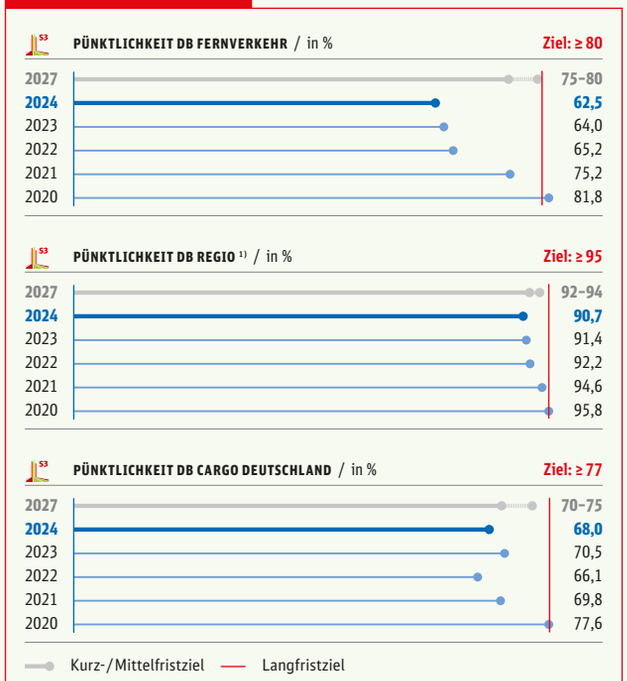
GRI

Kennzahlenübersicht (Schiene in Deutschland)

Kundenzufriedenheit



Pünktlichkeit



1) Angepasst auf drittelgewichtet (S-Bahn Wechselstrom, S-Bahn Gleichstrom, DB Regio Schiene ohne S-Bahnen).

GRI

Kunden im Mittelpunkt unseres Handelns

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Eine hohe Produktqualität ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Umsetzung unserer Strategie Starke Schiene 53. Zu den größten Hebeln zur Steigerung der Produktqualität zählen eine hohe Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Dienstleistungen. Dazu gehören eine hohe Pünktlichkeit, der Einsatz moderner Fahrzeuge, eine verlässliche und umfassende Kunden- und Transportinformation sowie angemessene Beförderungs- und Transportzeiten. Aus diesem Grund investieren wir weiter kontinuierlich in unsere Flotten und die Infrastruktur 57 f. und optimieren die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern und Branchenpartnern. Dabei werden die Chancen der Digitalisierung genutzt.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit hat einen besonders hohen Stellenwert, da sie der maßgebliche Einflussfaktor der Kundenzufriedenheit ist und somit einen positiven Beitrag zur Erfüllung unserer Kundenansprüche auch im Kontext eines steigenden und zuverlässigen Mobilitätsbedarfs leistet. Nur wenn unsere Verkehre nachhaltig mit einem hohen Pünktlichkeitsgrad erbracht werden, werden Reisende lang-

fristig unsere Angebote nutzen und somit zu einer nachhaltigen Verkehrswende beitragen. Mit steigender Unpünktlichkeit sinkt für unsere Kund:innen die Planbarkeit und Durchführung von Geschäfts- und Privatreisen. Verringert sich die Kundenzufriedenheit aufgrund mangelnder Betriebsqualität, kann dies zu rückläufigen Fahrgastzahlen führen. Darüber hinaus ist die Pünktlichkeit der wesentliche Stabilitätsfaktor der Produktionssysteme. V. a. im Fern- und Güterverkehr führen Unpünktlichkeiten zu gestörten Fahrzeug- und Personalumläufen, die sich wiederum negativ auf die Instandhaltungsprozesse auswirken. Aus wirtschaftlicher Sicht minimiert ein hohes Pünktlichkeitsniveau zudem das Risiko von Pönalezahlungen im Nahverkehr sowie Entschädigungen über Fahrgastrechte im Fernverkehr.

Dem Stellenwert der Pünktlichkeit wird dadurch Rechnung getragen, dass sie einer der bestimmenden Faktoren bei der Ermittlung der Höhe der variablen Vergütung der Führungskräfte 110 ist.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit bedarf einer kontinuierlichen internen Steuerung. Diese erfolgt auf Basis von Lost Units (Anzahl Verspätungsfälle) und ergänzender Kennzahlen, die u. a. die Netzkapazität und Verfügbarkeiten berücksichtigen. Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede Zug-/Busfahrt die Ist-Ankunftszeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als sechs bzw. im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wird. Halte von Bussen werden nur dann in die Pünktlichkeitsmessung einbezogen, wenn Echtzeitdaten vorliegen. Endhalte von Bussen werden nicht in die Messung einbezogen. Die Ankunft der planmäßigen bzw. der bis zu der definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Die Pünktlichkeitswerte werden täglich erfasst und zusammen mit den Verspätungsfällen ab 90 Sekunden (Lost Units) sowie weiteren Steuerungskennzahlen intern veröffentlicht. Die Ist-Entwicklung wird dabei den Zielwerten gegenübergestellt, um negative und positive Abweichungen analysieren zu können.

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

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

Der DB-Konzern hat mit der Festlegung von mittel- und langfristigen Pünktlichkeitszielen im Rahmen der Strategie Starke Schiene 53 und des Sanierungsprogramms S3 54ff. eine Verpflichtung zur Weiterentwicklung der Produktqualität abgegeben. Die Top-Maßnahmen zur Sicherstellung der Zielerreichung und deren Finanzierung werden jährlich in der Mittelfrist- und Langfristplanung festgelegt und durch den Vorstand beschlossen.

Neben den unterschiedlichen Facetten der Produktqualität sind die kontinuierlichen Optimierungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses und Produktinnovationen insbesondere in der Digitalisierung 64ff. maßgeblicher Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Unseren Kund:innen bieten wir ein umfassendes Angebot für ihre Informationsbedürfnisse 63f. Ziel ist es, unsere Produkte zu einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten, um die Erwartungen unserer Kund:innen zu erfüllen. Dabei stehen Maßnahmen im Fokus, die die Qualität unserer Leistungen, die Effizienz unserer Prozesse und die Wirtschaftlichkeit steigern.

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

KUNDENZUFRIEDENHEIT
Entwicklung im Berichtsjahr

KUNDENZUFRIEDENHEIT / in Schulnote	2024	2023	2022
DB Fernverkehr	2,7	2,7	2,7
DB Regio (Schiene)	2,2	2,2	2,2
DB Regio (Bus)	2,1	2,0	2,2
DB Cargo	2,9	2,8	2,7
DB InfraGO (Personenbahnhöfe; Reisende/Besucher:innen)	2,6	2,5	2,4

Eines der Top-Ziele des DB-Konzerns 56 ist es, eine dauerhaft hohe Kundenzufriedenheit zu erreichen. Dabei spielen im Personenverkehr neben der Entwicklung von betrieblichen Kennzahlen, wie z. B. Pünktlichkeit und Auslastung, der Ticketkauf, das Angebot, die Platzverfügbarkeit, der Komfort und die Informationsbereitstellung eine wichtige Rolle. Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit ist von großer Bedeutung. In regelmäßigen Performance-Dialogen werden die Ergebnisse des gesamten Reiseerlebnisses betrachtet, mit

dem Ziel, eine Verbesserung der Kundenzufriedenheit sicherzustellen. Die Erhebungen erfolgen jeweils anonym und durch unabhängige Marktforschungsinstitute. Ziel ist eine direkte Befragung im Zusammenhang mit der Reise, um Zusammenhänge von Kaufentscheidungen und Wiedernutzung besser bewerten zu können. Die identifizierten Zufriedenheitstreiber werden dabei untereinander in ein Ranking gebracht. Die Erhebung der Kundenzufriedenheit von DB Cargo erfolgte jeweils im Frühjahr des entsprechenden Jahres.

Details zur Entwicklung der Kundenzufriedenheit in den einzelnen Geschäftsfeldern finden Sie im Kapitel Entwicklung der Geschäftsfelder 137 ff.

PÜNKTLICHKEIT

Entwicklung im Berichtsjahr

PÜNKTLICHKEIT / in %	2024	2023	2022
Schiene DB-Konzern in Deutschland	89,4	90,1	90,9
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	89,5	90,3	91,0
DB Fernverkehr	62,5	64,0	65,2
DB Regio [1]	90,7	91,4	92,2
DB Cargo (Deutschland)	68,0	70,5	66,1
DB Regio (Bus)	85,9	85,2	86,0
DB Cargo	68,2	69,7	66,3
Reisendenpünktlichkeit (DB Fernverkehr)	67,4	68,9	69,3

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

[1] Angepasst auf drittelgewichtete Darstellung (S-Bahn Wechselstrom, S-Bahn Gleichstrom, Regio Schiene ohne S-Bahn).

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich trotz intensiver Steuerung der Betriebsqualität weiter verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- **Schlechter Anlagenzustand:** Die überalterte und überlastete Infrastruktur führt zu einer Vielzahl von Störungen u. a. im Bereich des Oberbaus oder bei Altstellwerken. Insbesondere aus den Oberbaustörungen resultiert eine hohe Anzahl an Langsamfahrstellen, die oft zu Verspätungen über einen längeren Zeitraum führen.
- **Intensive Bautätigkeit und kurzfristige Bauplanungsprozesse:** Auch 2024 wurde wieder ein sehr hohes Bauvolumen umgesetzt. V. a. im hochausgelasteten Engpassnetz führt das Baugeschehen häufig zu kritischen Streckenauslastungen und Beeinträchtigungen der Betriebsqualität. Neben der reinen Baumenge belasteten v. a. kurzfristige Baubedarfe die betriebliche Stabilität. Das führt unterjährig zu einer hohen Anzahl von Zügen, die von Baumaßnahmen betroffen sind (Baubetroffenheit), und Zusatzverspätungen.
- **Hohe Verkehrsdichte:** Das Wachstum von Verkehren findet zum größten Teil in den bereits heute hochbelasteten Verkehrsknoten wie Hamburg, Frankfurt am Main oder Köln statt. Diese punktuellen Überlastungen der Infrastruktur verursachen hohe Verspätungsübertragungen in das gesamte Netz.
- **Personalengpässe:** In einigen betrieblichen Schlüsselfunktionen ist die angespannte Arbeitsmarktlage besonders stark zu spüren, sodass es trotz der Bemühungen beim Recruiting 100 f. und bei der Personalbindung 103 ff. schwierig ist, den operativen Personalbedarf zu decken (z. B. bei Fahrdienstleiter:innen).
- **Fehlende Robustheit im System:** Die betrieblichen Herausforderungen in allen Produktionsprozessen führen zu einer hohen dispositiven Last im gesamten Bahnbetrieb. Aufgrund der Überlagerung von Einzeleffekten führt jeder weitere Störeinfluss zu stärkeren und längeren Auswirkungen auf die Betriebsqualität.
- **Weitere Ereignisse:** Extremwetterereignisse wie das Hochwasser im Süden Deutschlands Anfang Juni 2024, Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb durch Dritte und behördliche Einsätze führten zu weiteren negativen Pünktlichkeitseffekten. Darüber hinaus wirkten auch die Streiks der GDL.

Wesentliche Verbesserungsmaßnahmen in 2024

Um die Betriebsqualität zu verbessern bzw. zu stabilisieren, haben wir 2024 eine Vielzahl an Maßnahmen initiiert und umgesetzt. Diese Maßnahmen greifen auch in die Betriebsprozesse ein und versuchen u. a. über Paradigmenwechsel zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung zu kommen. Das bedeutet auch, dass die Wirkung dieser Maßnahmen häufig erst mittel- bis langfristig eintreten dürfte. Hinzu kommt, dass die Wirkung bereits implementierter Maßnahmen durch negative Struktur- und Einzeleffekte teils überkompensiert wird.

AKTIONSPLAN PÜNKTLICHKEIT

Der zu Jahresbeginn 2024 initiierte Aktionsplan Pünktlichkeit wurde umgesetzt. Aus den zu Beginn definierten Kernmaßnahmen »Zunahme der Planmäßigkeit zum Beginn der Zugfahrt«, »Abbau von außerordentlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen«, »Erhöhung der technischen Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte« sowie »Stabilisierung in den großen Verkehrsknoten« und »Erhöhung Zuverlässigkeit der Information zu Störungsdauern« wurde ein Themenportfolio definiert, um die Qualität der Infrastruktur und des Bahnbetriebs zu verbessern und somit die Pünktlichkeit zu steigern. 2024 haben wir mit dem Aktionsplan Pünktlichkeit viele Maßnahmen weiterentwickelt, um die Voraussetzungen für zukünftige Verbesserungen zu schaffen.

DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND 2024

Der Digitale Produktionsverbund (DPV) 64 soll den Rahmen für die zukünftige digitale Bahnproduktion setzen und damit wesentliche Beiträge zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Kapazität, zur Optimierung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Senkung von Kosten leisten. Das Portfolio umfasste 2024 insgesamt 38 Maßnahmen und beinhaltet Verbund-, Geschäftsfeld- und DB InfraGO-Projekte. Im Bereich Pünktlichkeit konnte 2024 ein Effekt insbesondere bei DB Fernverkehr erzielt werden.

STABILISIERUNG DES BAHNBETRIEBS UND BESSERES BAUEN MIT SB²

Das 2023 gestartete Programm »SB² – Bauen im Takt« verfolgt den Anspruch, Fahren und Bauen besser miteinander in Einklang zu bringen und trotz anhaltend hoher Baubedarfe die Stabilisierung des Betriebs zu gewährleisten. Bauen im Takt bedeutet, für Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen einen getakteten Produktionsstandard in Form von standardisierten Sperrzeiten einzuführen: der sog. Container-Ansatz. Container bezeichnet hierbei eine solche standardisierte Sperrzeit. Dieser Ansatz ist die Voraussetzung dafür, das erforderliche Bauvolumen mit stabilen und v. a. fristgerecht kommunizierten Fahrplanzuständen in Einklang zu bringen.

Die Konzeptionsphase ist für die Instandhaltung (IH) abgeschlossen. Seit dem 15. Juli 2024 finden die Instandhaltungsarbeiten im Vier-Wochen-Takt in den IH-Containern des Typs Strecken statt. Diese IH-Strecken befinden sich in den Netzsegmenten mit hoher und sehr hoher Auslastung sowie auf ausgewählten Strecken des übrigen Netzes, die für baubedingte Umleitungen überregionaler Verkehre im Personen- und Güterverkehr relevant sind. Mehr als 80 % der Instandhaltungsarbeiten wurden vom 15. Juli bis Ende Dezember 2024 auf den Strecken mit IH-Containern taktkonform durchgeführt, d. h. in einer bereits vorhandenen Sperrzeit ohne zusätzliche verkehrliche Belastung. Auch bei kurzfristigen Fehlerbehebungen an den Anlagen ist die Nutzung der IH-Strecken-Container gelungen, sodass erste Stabilisierungswirkungen im Betrieb erreicht wurden. Für 2025 ist für Strecken mit guten Anlagenzuständen eine Erweiterung des Container-Takts von vier auf acht Wochen geplant, um Kapazitätseinschränkungen zu reduzieren und die Belegung der Container weiter zu steigern. Ebenfalls vorgesehen ist die zeitliche Einkürzung der IH-Container von acht auf sieben Stunden.

Im ersten Quartal 2025 soll auch der nächste Umsetzungsschritt von »Bauen im Takt« abgeschlossen werden: Mit dem Roll-out der IH-Container vom Typ »Knoten« und »S-Bahn« komplettieren wir das Portfolio der IH-Container. Ebenfalls im ersten Quartal 2025 ist der Roll-out eines eigenen Container-Typs für Präventionsarbeiten vorgesehen. Die Umsetzung der IH- und Präventions-Container zielt darauf ab, dass wir unsere Anlagen dauerhaft in einem guten und robusten Zustand erhalten können und gleichzeitig für die EVU eine hohe Planbarkeit im Hinblick auf bauliche Einschränkungen gewährleisten können.

Die Invest-Container für größere investive Bautätigkeiten und Sanierungen werden aufgrund der erforderlichen Vorlauffristen planmäßig 2027 erstmals zur Anwendung kommen. Der hierfür angelaufene Planungsprozess hat bereits gezeigt, dass rund 70 % der geplanten Baumaßnahmen innerhalb der definierten Container umgesetzt werden können. Die Invest-Container werden im Netzfahrplan berücksichtigt, sodass die Anzahl der unterjährigen Fahrplanregelungen deutlich sinken wird. Die Abbildung der Invest-Container im Netzfahrplan 2027 ist bereits in Vorbereitung und wird entsprechend den vorgesehenen Fristen abgeschlossen und im Markt konsultiert werden.

Mit »Bauen im Takt« stabilisieren wir nicht nur den Betrieb: Getaktete und standardisierte Zeitfenster für Bauarbeiten im Gleis zielen darauf ab, Bauzeiten und aufzuwendende Ressourcen vorausschauender zu planen. Neben der besseren Langfriststabilität in der Fahrplanerstellung soll dieser Ansatz unseren Partnern in der Bauwirtschaft mehr Vorlauf und Planungssicherheit in der Ressourcenbereitstellung ermöglichen.

VERBUNDPROZESS BEREITSTELLUNG UND ZUGFAHRT DURCHFÜHREN

- **PlanFahrt:** Der Verbundprozess »Bereitstellung und Zugfahrt durchführen« (»PlanFahrt«) ist ein Zusammenschluss der am Bahnbetrieb beteiligten DB-Konzernunternehmen und über 20 regionaler Bahnunternehmen. Im Fokus steht, Herausforderungen in besonders stark frequentierten Knoten gemeinsam in Teams zu lösen. Bessere Schnittstellen und gemeinsame Datenauswertungen zielen darauf ab, Schwachstellen zu identifizieren, gemeinsame Lösungen zu entwickeln und auch die vorausschauende Planung zu verbessern. Im Rahmen des Aktionsplans Pünktlichkeit konnte der Verbundprozess auf diesem Wege 2024 mit über 100 Maßnahmen im Nah- und Fernverkehr die Qualität in den Knoten verbessern.
- **FlexAbfahrten:** Züge mit einer »FlexAbfahrt« können bei Bedarf früher den Bahnsteig verlassen, ohne dabei die offizielle Abfahrtszeit für die Reisenden zu verändern. Grundsätzlich ist für die startenden Züge eingeplant, dass es für die Vorbereitung zur Abfahrt einige Minuten braucht, bis der Zug tatsächlich abfährt. Dieser entspre-

chend als »betriebliche Abfahrt« gekennzeichnete Zeitpunkt liegt rund ein bis zwei Minuten hinter der den Reisenden bekannten »verkehrlichen Abfahrt«. Unter entsprechenden Bedingungen kann dieser Abstand verkürzt werden. Diese Züge verlassen Engpässe schneller und tragen somit dazu bei, Verspätungen auszugleichen. Dadurch erhalten wir einen zeitlichen Puffer, was besonders bei Strecken mit Baumaßnahmen oder unvorhergesehenen Störungen vorteilhaft ist.

- **Schnellwenden:** Fahrzeit sparen durch eine vorzeitige Wende. Um Fahrzeit einzusparen und den Verspätungsübertrag auf nachfolgende Fahrten zu vermeiden, kann der Zug z. B. am Bahnsteig wenden, anstatt ins Werk gefahren zu werden, wo er normalerweise für die nächste Fahrt vorbereitet wird. Dadurch soll es gelingen, dass sich seine Verspätung nicht auf andere Bereiche wie Zugpersonal, Infrastruktur und Disposition auswirkt. Um die Qualität auch bei den vorzeitigen Wenden sicherzustellen, werden u. a. mobile Reinigungsteams eingesetzt.

MASSNAHMEN ALS TEIL DES SANIERUNGSPROGRAMMS S3

Das Sanierungsprogramm S3 54 ff. hat ein besonderes Augenmerk auf die betriebliche Stabilität. Die Kerntreiber bilden die Projektinhalte: Baugeschehen, Fahrzeugqualität und Resilienz im Nahverkehr sowie die betrieblichen Zusammenhänge auf Strecken und in Knoten. Die Pünktlichkeit gehört folglich mit zu den zentralen S3-Zielen. Die Projekte sind:

- **Vertaktetes Bauen – SB²:** Das Programm SB² entwickelt die bereits dargestellten »Container«, die von vornherein im Fahrplan feste Zeiten für Instandhaltungs- und für Investitionsmaßnahmen vorsehen. Bis 2027 sollen so die unterjährigen Baubetroffenheiten um 30 % gegenüber 2023 reduziert werden. Um die Ziele bei der unterjährigen Baubetroffenheit 2025 zu erreichen, wollen wir die im Sommer 2024 eingeführten Instandhaltungscontainer optimieren. Dabei fließen die bisherigen Erfahrungen ein.
- **Fahrzeugqualität Fernverkehr:** Wir optimieren unsere betrieblichen Einsatzkonzepte, modernisieren weiter unsere Fahrzeugflotte und steigern die Leistungsfähigkeit unserer Werke durch gezielte Investitionen in Instandhaltungskapazitäten. Ziel ist, so viele Züge so schnell wie möglich in bestmöglicher Fahrzeugqualität in den Einsatz zu bringen.
- **Resilienzsteigerung Regio:** DB Regio wirkt personalbedingten Fahrtausfällen mit intensiver Rekrutierung und Qualifizierung entgegen. So haben wir die Zahl der personalbedingten Ausfallkilometer 2024 mehr als halbiert. Um die Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen, stärkt DB Regio die Verantwortung in den Regionen: Werke und Flotten sollen nicht mehr zentral, sondern vor Ort aus einer Hand koordiniert werden. Außerdem soll die Fahrzeugvielfalt und damit die Komplexität im Betrieb reduziert werden.
- **Knoten- und Linienmaßnahmen:** Viele Verspätungen entstehen derzeit in den hochbelasteten Knoten wie Hamburg, Frankfurt am Main oder Köln. Beim Start in den Tag gehen insbesondere in den Knoten wertvolle Minuten verloren. Die geplanten Knoten- und Linienmaßnahmen zielen daher darauf ab, pünktliche Starts abzusichern, die Verspätungswirkung von Knoten zu neutralisieren, Staus auf den Strecken etwa durch ungünstige Zugfolgen zu vermeiden und Zugfahrten so weit zu entkoppeln, dass sich Verspätungen im Tagesverlauf auffangen lassen, statt sie im System immer weiter aufzubauen.

REISENDENINFORMATION

GRI

Grundlagen

Die Reisendeninformation ist ein wesentlicher Treiber für die Zufriedenheit unserer Kund:innen im Nah- und Fernverkehr. Wir setzen moderne Technologien ein, um das Reiseerlebnis aus Kundensicht durch konsistente und verlässliche Informationen zu verbessern. Reisende erhalten umfassende Informationen zu ihrer Reise unterwegs, am Bahnhof, in den Zügen sowie durch das Servicepersonal vor Ort.

Die Verfügbarkeit von Reisendeninformationen ist für unsere Kund:innen im Nah- und Fernverkehr essenziell, um unsere Produkte optimal nutzen zu können. In wiederkehrenden Kundenbefragungen analysieren wir negative Reiseerlebnisse und erfassen die größten Ärgernisse im Zusammenhang mit der Reisendeninformation, um diese gezielt eliminieren zu können.

Wir begleiten Reisende mit nutzerzentrierten digitalen Produkten und Services an ihr Ziel. Dies wird durch eine Vielzahl von Anwendungen ermöglicht, die wir diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) anbieten.

Zentraler Bestandteil dieser Anwendungslandschaft ist die Reisendeninformationsplattform (RI-Plattform), die als Datenplattform für Mobilitätsdaten fungiert. Die RI-Plattform verarbeitet die Daten der EVU und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und stellt sie den Kundenkanälen als Single Source of Truth zur Verfügung.

Neben den Kundenkanälen fließen die Daten der RI-Plattform auch in weitere Anwendungen, darunter vielfältige API-(Application Programming Interface-)Services für Datenaustausche, Wagenreihungsinformationen, Kartenfunktionalitäten, Anwendungen für Mitarbeitende, die KI-gestützte Berechnung von Ankunfts-, Abfahrts- und Umstiegsprognosen sowie diverse Fahrgastinformationssysteme.

Weiterentwicklung der Fahrgastinformationssysteme

Der Fokus im Bereich der Reisendeninformation lag 2024 auf der Bereitstellung von Informationen in Störungssituationen, der Optimierung der bestehenden Verfahren zur Prognoseermittlung und der Erneuerung der Fahrgastinformationssysteme. Die Wirksamkeit dieser Aktivitäten wird regelmäßig durch Kundenbefragungen sowie durch Austausche mit dem DB Kundenbeirat bewertet, um Anpassungen und ggf. nötige Gegenmaßnahmen zu identifizieren.

Im Rahmen der Erneuerung der Fahrgastinformationsanlagen wird ein neues, zentrales Steuerungs- und Publikationssystem (Reisendeninformation der Zukunft; IRIS+) ausgerollt. In Kombination mit der RI-Plattform werden über dieses System Informationen für Reisende am Bahnhof ausgespielt. Ende 2024 liefen mehr als 800 Bahnhöfe mit RI-Plattform und IRIS+.

Neben der Umstellung von Bahnhöfen auf IRIS+ stand 2024 auch die Einführung der nächsten Generation des Dynamischen Schriftanzeigers (DSA+) im Vordergrund. Bis Ende 2024 wurden rund 1.000 Geräte der neuen Generation mit einem mehrzeiligen, höher auflösenden LED-Matrixdisplay installiert. Bis spätestens Mitte 2028 soll der Austausch des gesamten Gerätebestands (rund 6.600 Anzeigegeräte) abgeschlossen sein. Die neuen Geräte sind durchgängig mit einem barrierefrei erreichbaren Taster und zusätzlichem Sprachausgabe-Anforderungslautsprecher ausgestattet. Außerdem werden sie mit einem zusätzlichen interaktiven Kundendisplay in energiesparender E-Paper-Technologie ausgerüstet, das aktuelle und demnächst anstehende Fahrplanänderungen übersichtlich zusammengefasst anzeigt und flexibel für aktuelle ortsbezogene Information nutzbar ist (Digitaler Bauaushang). So soll der baustellenbedingt zunehmende Aufwand für die Herstellung und Verteilung von Papieraushängen reduziert werden. Zugleich wird durch die Displays die Aktualität der Informationen erhöht. 2024 wurden rund 600 dieser neuen Kundendisplays installiert. Weitere Innovationen in der Kund:inneninformation waren 2024 z. B. die Einführung der digitalen Ankunftstafel auf Basis von Echtzeitdaten, die Einführung des digitalen Wagenreihungsplans mit Angaben der Klassen, Ordnungsnummern, Qualitätsmerkmale und Auslastungsinformationen sowie die laufende Weiterentwicklung u. a. mit Farben für die Darstellungen von Zugausfällen und Gleiswechseln in den Zuganzeigern.

Digitalisierung und Technik

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

GRI

Unser Ziel ist es, den DB-Konzern durch unsere Aktivitäten im Bereich Digitalisierung und Technik moderner, umweltfreundlicher und attraktiver zu machen.

Folgende Themen stehen dabei im besonderen Fokus:

- Der digitale Bahnbetrieb und die Digitalisierung der Produktion, weil sie uns z. B. durch automatisierte Fahrplanung und Disposition operativ robuster machen sollen.
- Die digitale Instandhaltung, weil sie uns z. B. durch effizientere Materialwirtschaft und vorausschauende Planung schlagkräftiger machen soll.
- Die »grüne« Bahntechnik, weil sie uns z. B. durch einen emissionsärmeren und umweltfreundlichen Bahnbetrieb »grüner« machen soll.

BETRIEB UND PRODUKTION

Digitalisierung der Produktion

DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND

Der Digitale Produktionsverbund (DPV) treibt die Transformation des DB-Konzerns hin zu einer durchgängig digitalen Produktion voran. Ein zentrales Ziel ist die Erhöhung der Pünktlichkeit. Der DPV hat bereits einige Fortschritte erzielt: Der funktional-fachliche Rahmen für die künftige digitale Bahnproduktion wurde maßgeblich weiterentwickelt und die Vernetzung von Inhalten und Menschen im DPV erfolgreich gestärkt. Ein Beispiel dafür ist das sog. DB Lightgate, das die Auslastung von Zügen in Echtzeit erfasst und diese Daten dann an den Folgestationen anzeigt. So erhalten Fahrgäste und Betriebsteams aktuelle Informationen zur Waggonauslastung. Im Hamburger S-Bahn-Netz sind 2024 insgesamt 98 Installationen hinzugekommen.

NEUE IT-LÖSUNG ZUR REDUZIERUNG WITTERUNGSBEDINGTER STÖRFÄLLE

Angesichts der Zunahme von klimabedingten Wetterextremen und der daraus resultierenden Herausforderungen durch witterungsbedingte Störfälle im Bahnbetrieb haben wir verschiedene Wetteranwendungen zusammengeführt. Mit der neuen Software und der Datenzulieferung eines spezialisierten Meteorologiedienstleisters, stehen seit Oktober 2024 nun allen Geschäftsfeldern umfangreiche, bedarfsgerechte Wetterinformationen als ein zentrales Werkzeug zur Verfügung, um vor, während und nach einer schwierigen Wettersituation

den bestmöglichen Informationsstand zu ermöglichen. Die Daten sollen zunehmend direkt in die IT-Systeme und Prozesse des DB-Konzerns integriert werden, um Steuerungs- und Entscheidungsprozesse bei schweren Wetterlagen zu verbessern.

DIGITALE ANWENDUNG ZUR FAHRZEUGBEWEGUNG »STG-STEUERUNG GLEISWECHSEL«

STG ist eine digitale Anwendung zur Abbildung betrieblicher Kommunikationsvorgänge und Fahrzeugbewegungen, die als App und Web-Anwendung eingesetzt wird. Damit können Mitarbeitende im Betrieb immer die Gleisbelegung und Fahrzeugbewegungen in Echtzeit sehen, Entscheidungen schneller treffen und den Kommunikationsaufwand deutlich vereinfachen. STG spielt eine zentrale Rolle bei der Optimierung betrieblicher Prozesse, insbesondere der Fahrzeugbereitstellung.

GRI

Informationssicherheit

Ein zunehmend vernetztes globales Umfeld und die fortschreitende Digitalisierung machen Informationssicherheit zur Priorität. Es ist für Unternehmen essenziell, Informationsrisiken rechtzeitig zu erkennen, Gegenmaßnahmen zu etablieren und auf Vorfälle schnell und entschieden zu reagieren. Unser Ziel ist der zukunftsfähige Schutz der informationstechnologischen (IT, z. B. Apps für Kunden) und operativtechnologischen (OT, z. B. Steuerungssoftware in Weichen) Infrastruktur. Die mit der Informationssicherheit verbundenen Aufgaben und Befugnisse hat der Vorstand an den Chief Information Security Officer (CISO) des DB-Konzerns delegiert. Der CISO ist damit dem Vorstand gegenüber verantwortlich für die Informationssicherheit des DB-Konzerns und berichtet direkt an den Chief Information Officer (CIO)/Chief Digital Officer (CDO) des DB-Konzerns und den Vorstand. Zentrale Aufgabe sind die Weiterentwicklung der Informationssicherheit im DB-Konzern und der Aufbau einer nachhaltigen Informationssicherheitskultur. Dazu gehört die Etablierung zukunftsfähiger Prozesse, Maßnahmen und Lösungen auf Basis international anerkannter und umsetzbarer Standards, die für neue und bestehende IT-/OT-Projekte gelten. Alle Dienstleister, die mit dem DB-Konzern zusammenarbeiten, müssen zudem fest definierte Sicherheitsanforderungen gewährleisten. Auch die nationale und internationale Vernetzung ist eine Kernaufgabe, insbesondere im europäischen Eisenbahnverkehr. Beispiele sind die Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB, großen deutschen DAX-Unternehmen sowie Organisationseinheiten der Bundeswehr.

Künstliche Intelligenz im Kapazitätsmanagement

Wir wollen KI gezielt dort einsetzen, wo sie den DB-Konzern ganz konkret besser machen kann – pünktlichere Züge, schnellere und präzisere Informationen für die Kund:innen, zuverlässigere Qualität. Der Einsatz von KI beginnt bereits bei der Planung und intelligenten Steuerung des Verkehrs und reicht bis zur Digitalisierung der Instandhaltung.

Nach den Pilotphasen möchten wir nun in die konkrete Umsetzung und den flächendeckenden Einsatz von KI gehen. Ziel ist es, einzelne Leuchttürme zu einem intelligenten Netz zu verbinden und Pilotprojekte schnell, standardisiert und geschäftsfeldübergreifend in die Umsetzung zu bringen. Die Gründung einer zentralen »AI Factory« unterstützt dieses Ziel, in Ergänzung zu den bereits bestehenden Initiativen.

Durch das Intelligente Kapazitätsmanagement, das eine Kombination von Tools in den Bereichen Fahrplan, Bahnbetrieb und Ex-Post-Analysen des Betriebs darstellt, wurden 2024 positive Aspekte realisiert. Die Ex-Post-Analysen des Bahnbetriebs zur Identifikation und Quantifizierung von Unpünktlichkeitstreibern sollen die Identifikation von Verspätungstreibern ermöglichen. Dadurch soll ein detaillierter, lückenloser Blick auf die Unpünktlichkeitstreiber als Grundlage der Erhöhung der Steuerungsfähigkeit durch die Ableitung geeigneter Gegensteuerungsmaßnahmen entstehen.

Kurzfristige Änderungen im Betriebsablauf und im Störgeschehen führen zu betrieblichen Fahrplansituationen, die von der Planung abweichen und zu Kapazitätskonflikten führen können. Diesen Konflikten will DB InfraGO mit dem automatischen Dispositionsunterstützungssystem ADA-PMB (Automatische Dispositionsassistenz auf Basis des Produktionsmodells Betrieb) begegnen, das die Disponent:innen in ausgewählten Bereichen bei einer diskriminierungsfreien Lösung mit KI unterstützt.

Bei den S-Bahnen Stuttgart, Rhein-Main und München unterstützt die in unserer »AI Factory« entwickelte Anwendung KI-Dispo bereits im Pilotbetrieb die Leitstellendisponent:innen dabei, den Verkehr im Störungsfall möglichst effizient zu steuern. Daraus kann im eng getakteten S-Bahn-Netz eine signifikante Verbesserung resultieren. Im Rahmen der Pilotierung wird KI-Dispo kontinuierlich weiterentwickelt, um weitere Einflussfaktoren bei der Disposition zu berücksichtigen. Zusätzlich ist eine Ausweitung auf weitere S-Bahnen, z. B. in Berlin, geplant. Eine erste Pilotierung von April bis Dezember 2024 mit dem Regional- und Fernverkehr auf

der Rheintalbahn lieferte Erkenntnisse für weitere Einsatzzwecke der Anwendung. KI-Dispo verarbeitet in Sekundenschnelle die aktuelle Betriebssituation auf Grundlage von rund 500 Informationen pro Minute und generiert daraus Vorschläge für die Leitstellendisponenten:Innen. Die Anwendung simuliert auf Basis des Livebetriebs laufend die Entwicklung der Verkehrslage und meldet mögliche Konflikte frühzeitig. Die Disponent:innen können so eingreifen, bevor eine Verspätung eintritt. 2024 wurde ein neues Frontend eingeführt, um die Disponent:innen besser zu unterstützen. Außerdem wurde die Pilotierungsgruppe auf über 50 Disponent:innen erweitert, und die Integration von Baustellendaten sowie die Möglichkeit von Streckensperrungen wurden implementiert, um die Vorschläge für die Disponent:innen zu verbessern.

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

In der Instandhaltung setzen wir KI u. a. zur visuellen Ermittlung von Schäden bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo ein.

Umstellung auf SAP-S/4HANA-Plattform

Im Rahmen des Programms Argo hat sich der DB-Konzern zum Ziel gesetzt, alle bestehenden SAP-R/3-Systeme auf die SAP-S/4HANA-Plattform zu migrieren sowie Prozess- und Systemoptimierungen unter der Prämisse einer möglichst hohen Nutzung des SAP-Standards vorzunehmen. Viele SAP-Systeme, die unterschiedliche Arbeitsprozesse ermöglichen – vom Berichtswesen über die Buchhaltung bis hin zur Instandhaltung –, werden dabei umgestellt.

2024 haben wir weitere Fortschritte erzielt:

- Das Lagerverwaltungssystem SAP EWM (Extended Warehouse Management) wurde in drei weiteren Instandhaltungswerken eingeführt. Das SAP-EWM-System soll eine verbesserte Materialwirtschaft sowie schnellere Prozesse und mehr Transparenz im Lager ermöglichen.
- Mit dem Konzernsystem SAP BW (Business Warehouse) wurde die erste technische Migration umgesetzt.
- Für den Bereich der Fahrzeuginstandhaltung wurde eine übergreifende Prozesslandkarte erarbeitet. Diese bildet die Grundlage für die Gestaltung einer neuen Instandhaltungsplattform und soll auch dazu dienen, übergreifende Standards in unseren Prozessen umzusetzen.

TECHNIK

Konnektivität

Eine unterbrechungsfreie Mobilfunkversorgung ist von hoher Bedeutung für die Zufriedenheit unserer Kund:innen. Die nahtlose Gleisausleuchtung unseres Streckennetzes umfasst die Gleis- sowie Bahnhofsausleuchtung und auch die Ausleuchtung der Tunnel, soweit von der BNetzA vorgegeben oder mit den öffentlichen Mobilfunknetzbetreibern (öNB) vereinbart. Rund 200 Tunnel an ICE-Hauptverkehrsstrecken sowie rund 200 weitere Tunnel wurden laut Angaben der öNB bereits im Einklang mit der BNetzA-Auflage von 2019 versorgt. Die öNB haben jedoch nicht alle betroffenen Tunnel innerhalb der von der BNetzA vorgegebenen Frist (bis Ende 2024) ausgebaut. Dennoch sind die öNB gem. Auflage weiterhin verpflichtet, den Ausbau der restlichen rund 200 Tunnel durchzuführen. Dabei wirkt der DB-Konzern im Projekt »Masterplan Konnektivität Schiene« im Rahmen von Beauftragungen durch die Mobilfunknetzbetreiber mit. Darüber hinaus kooperieren wir mit der Telekom und Vodafone zur lückenlosen Mobilfunkversorgung großer Teile des Streckennetzes. Die Telekom erreichte 2024 zwei Jahre vor Zieldatum eine Vertragsübererfüllung im Freifeld (ohne Tunnel) und damit eine signifikante Verbesserung der Mobilfunkversorgung auf allen Strecken mit mehr als 2.000 Reisenden täglich und weiteren Nebenstrecken. Die Kooperation mit Vodafone wird weitergeführt.

Mithilfe spezieller Laserbearbeitungsverfahren der Fahrzeugverglasung verbessern wir die Mobilfunkversorgung unserer Kund:innen im Zug. Der Einsatz mobilfunktransparenter Scheiben soll Standard werden bei Neufahrzeugen wie auch bei der nachträglichen Bearbeitung von Bestandsfahrzeugen und damit bei mehr als 3.300 Fahrzeugen. Neben der

Sicherstellung einer unterbrechungsfreien Mobilfunkversorgung für unsere Kund:innen setzen wir uns auch gezielt mit Maßnahmen zur Erreichung von Gigabitkonnektivität entlang des Streckennetzes auseinander. Neben dem Mobilfunkstandard 5G geht es auch um den neuen Bahnfunkstandard Future Railway Mobile Communication System (FRMCS), der bis 2035 verfügbar sein soll. Zur Verfügbarmachung zweier so großer Änderungen bedarf es gemeinsamer Grundlagen mit den öNB, migrationsorientierter technischer Spezifikationen und eines integrierten 5G-am-Gleis-Designs. 2024 konnte die technische Umsetzbarkeit des Designs 5G am Gleis bei gleichzeitiger Erfüllung der Anforderungen des FRMCS-Infrastrukturausbaus im Projekt Gigabit Innovation Track nachgewiesen werden. 2025 wollen wir den Innovationsausbau für Zukunftsfestigkeit weiter fortsetzen und planen den Ausbau der Strecke Hamburg—Berlin zusammen mit den öffentlichen Mobilfunkanbietern. Ein entsprechendes Memorandum of Understanding wurde auf dem Digitalgipfel der Bundesregierung von den Mobilfunknetzbetreibern, weiteren Partnern und dem DB-Konzern gezeichnet. Gleichzeitig sammeln wir weitere Lernerfahrungen beim Aufbau passiver FRMCS-Infrastruktur am Gleis mit gezieltem Fokus auf Ressourceneffizienz und Kostenintegration für den strategischen Aufsatz für eine vollständige FRMCS-Migration.

Digitalisierung der Instandhaltung von Fahrzeugen

Die Digitalisierung der Instandhaltung von Fahrzeugen ist ein zentraler Hebel zur Kapazitätssteigerung, zur Sicherstellung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Optimierung der Kostenstrukturen und Personalproduktivität im DB-Konzern. In diesem Kontext bildet das Programm Digitale Instandhaltung Fahrzeuge (DIFa) die zentrale Basis für den gezielten Ausbau der Zustandsüberwachung von Fahrzeugen, die Umsetzung der digitalen Flottensteuerung, die Digitalisierung der Werkesteuerung und den Roll-out von digitalen Assistenten für Handwerker:innen sowie zur Automatisierung von Routineprozessen in den Werken. 2024 wurde u. a. die Digitale Flottensteuerung in den ersten drei Regionen bei DB Regio eingeführt, die datenbasierte Optimierung der Radsatz-Instandhaltung insbesondere bei DB Fernverkehr und DB Regio vorgenommen sowie die ganzheitliche Digitalisierung der Instandhaltung bei der S-Bahn Hamburg gestartet.

Das Portfolio von DIFa soll 2025 abgeschlossen werden. Seit dem Start in 2021 sollen dabei bis 2026 Einsparungen von insgesamt rund 120 Mio. € realisiert werden mit einem dauerhaften Sockeleffekt von rund 30 Mio. € pro Jahr ab 2026. Aufgrund der Nutzbarmachung und Wirksamkeit wurde in 2024 eine Fortführung und Skalierung mit weiteren Digitalisierungs- und Automatisierungsvorhaben im Rahmen eines neuen Programms »Zugkraft Instandhaltung« beschlossen.

»Grüne Bahntechnik«

Mit dem Programm »Grüne Bahntechnik« wollen wir die grüne Transformation 72 ff. mit dem Fokus auf Bahntechnik vorantreiben. Dabei geht es um rund 330.000 technische Anlagen, rund 10.000 Fahrzeuge und rund 83.000 Güterwagen. Kernaufgabe der »Grünen Bahntechnik« ist es, technische Innovationen nutzbar zu machen, zu erproben und im Gesamtsystem zu skalieren, um Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit im Einklang und kurzfristig wirksam zu verbessern.

2024 hat das Programm wesentliche technologische Nutzennachweise v. a. im Bereich Energieoptimierung, Lärm- und Ressourcenschutz erbracht. Insbesondere im Bereich der Energieeffizienz bei Fahrzeugen und Infrastruktur haben wir Skalierungsvorhaben geplant. Hierzu gehören z. B. selbstöffnende und -schließende Hallentore grün. Nr. 46 und Lacksysteme, die bei Raumtemperatur trocknen. Die Vorhaben sollen den stationären Wärmebedarf reduzieren, Arbeitsabläufe optimieren und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden steigern. Für Einsparungen beim Energiebedarf von Fahrzeugen wird der Verbrauch der Klimaanlagen in Zügen von DB Regio reduziert, indem u. a. eine auslastungsabhängige Steuerung in S-BahnZügen der Baureihen 422 und 423 nachgerüstet wird.

Auf Basis der Erfahrungen aus 2024 wird das interne Programmsteuerungsmodell überarbeitet und fokussiert im nächsten Schritt die Umsetzung und Erweiterung von Maßnahmen im Bereich der Energieeffizienz, -spitzenlastoptimierung und -speicherung sowie konkreten Wirtschaftlichkeitsnachweisen im Bereich des Ressourcenschutzes und Kreislauffähigkeit.

Dieselausstieg Schiene

Das Konzernprogramm Dieselausstieg Schiene (DaS) 77 f. verfolgt das Ziel, den Dieselausstieg zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 73 ff. voranzutreiben. Hierbei stehen der zunehmende Einsatz des Biokraftstoffs HVO grün. Nr. 164 als Brückentechnologie, Klimaschutzsofortmaßnahmen sowie die Erprobung und der Roll-out von alternativen Antrieben im Fokus.

Ökosysteme und Partnerschaften

Die globalen Krisen und eine angespannte wirtschaftliche Lage weltweit erschweren die Marktbedingungen. Auch der Druck für etablierte Marktteilnehmer steigt durch viele Unsicherheiten. Unternehmen neigen dazu, insbesondere Innovationen, die oft mit Unsicherheiten einhergehen, zurückzufahren. Um in diesem Umfeld Effizienzpotenziale zu erschließen und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns sicherzustellen, ist es weiterhin notwendig, als ein ökosystemorientiertes Unternehmen zu agieren.

Der DB-Konzern steht für Innovationsoffenheit, die insbesondere durch Partnerschaften mithilfe von »Beyond1435« und »DB Mindbox« systematisch ausgebaut werden. Dazu werden potenzielle Partner und ihre Lösungen in unverbindlichen Pilotierungen verprobt. Sofern dies erfolgversprechend ist, bietet sich über verschiedene Kooperationsmodelle eine Integration in die Wertschöpfung des DB-Konzerns an, um die Innovationskraft und Kompetenzen dieser Partner langfristig und verbindlich nutzbar zu machen.

Die DB-Innovationsinitiativen zielen auf eine schnelle Effizienzwirkung: So wird bspw. mit KI-Technologien in der Fahrzeuginstandhaltung Ersatzteilsuche und Duplikaterkennung in der Lagerhaltung optimiert.

Auch der produktive Einsatz von generativer KI wird durch Partnerschaften im DB-Konzern ermöglicht. Mit der Initiative DataHub Europe arbeiten der DB-Konzern und die Schwarz-Gruppe zusammen, um u. a. die digitale Souveränität Europas zu stärken. Der DataHub Europe ist eine Plattform, die hochwertige Daten (z. B. von Medien- und Verlagshäusern) bereitstellt und kuratiert, um »KI made in Europe« zu ermöglichen. Der DataHub Europe soll u. a. ermöglichen, dass hochsensible Daten (wie z. B. Revisionsdaten) unter Einhaltung geltender rechtlicher EU-Rahmenbedingungen auf einer geschützten IT-Infrastruktur in Deutschland bereitgestellt werden können, um mit diesen Daten eigene KI-Anwendungen zu bauen.

Digitale Schiene Deutschland

Digitalisierung, Automatisierung und KI sind die zentralen Schlüssel für eine höhere Kapazität und eine optimale Auslastung des Schienennetzes. Die Digitale Schiene Deutschland (DSD) grün. Nr. 145 arbeitet an einem digitalen, hoch automatisierten Bahnsystem. Als Grundlage dienen u. a. digitale Stellwerke (DSTW), das European Train Control System (ETCS) oder auch automatisiertes Fahren (ATO).

Leuchtturmprojekt der Digitalen Schiene Deutschland war 2024 der Digitale Knoten Stuttgart (DKS). Im Raum Stuttgart wird erstmals ein großer Knoten in Deutschland mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik (Digitalen Stellwerken, ETCS Level 2 ohne Signale und weiteren Techniken der DSD) ausgerüstet – jedoch voraussichtlich ein Jahr später als geplant in 2026. Zur Unterstützung der Fahrzeugumrüstung hat das BMDV eine Fahrzeugförderrichtlinie veröffentlicht. In einer ersten Welle sollen insgesamt 491 Regional- und S-Bahn-Triebzüge ausgerüstet werden.

Wichtige Grundlagen und Voraussetzungen für die ETCS-Nutzung sind digitale und elektronische Stellwerke. Im Zuge dessen hat das DSTW Meitingen-Mertingen 164 2024 den Betrieb aufgenommen. 2024 sind zwei weitere Elektronische Stellwerke (ESTW) in Betrieb gegangen. Das ESTW in Baden-Baden ersetzte dabei ein Relaisstellwerk, das mit analoger Alttechnik betrieben wurde. 2024 starteten zudem die ersten Maßnahmen zur Digitalisierung der Strecke zwischen Flensburg und Maschen und der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Halle/Leipzig und Berlin. Auf beiden Strecken werden neben der Ausstattung mit ETCS zahlreiche Stellwerke und Stelleinheiten, wie z. B. Bahnübergänge, digitalisiert.

Neben den Realisierungsprojekten erzielten wir 2024 im Rahmen der DSD auch Fortschritte in der Entwicklung des voll automatisierten, fahrerlosen Fahrens. Hier im Fokus standen 2024 Vorhaben zum automatisierten Auf- und Abrüsten der Züge im Projekt Automated Train. 2024 wurden auch strategische Neuausrichtungen und Adjustierungen der DSD durchgeführt. Grund dafür sind die nicht auskömmlichen Finanzmittel und dadurch notwendigen Priorisierungen. U. a. wurde das Zielbild DSD dahin gehend angepasst, dass ein zentrales Ziel die vollständige Umrüstung aller Stellwerke auf moderne ESTW oder DSTW ist. In Bezug auf die ETCS-Ausrüstung wird ein umfangreiches Portfolio in den nächsten Jahren angegangen, mit den Priorisierungen DKS, Korridor Rhine-Alpine, TEN-Korridor ScanMed, Hochleistungskorridore.

Mit der Notifizierung des Nationalen Umsetzungsplans bei der Europäischen Kommission durch das BMDV im Juli 2024 wurden auch die politischen und gesetzlichen Vorgaben für die Digitale Schiene Deutschland (u. a. Ausrüstungsplanung für ETCS, Funk und ATO) aktualisiert.

Konzernsicherheit

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Sicherheit ist ein Grundbedürfnis aller Menschen. Für unsere Kund:innen ist Sicherheit ein wesentliches Kriterium bei der Auswahl des Verkehrsmittels. Für unsere Mitarbeitenden ist Sicherheit Voraussetzung für verantwortungsvolle und kundenorientierte Arbeit. Wir tragen täglich die Verantwortung für Millionen von Menschen und Gütern, die auf unserer Infrastruktur unterwegs sind. Der Schutz vor Angriffen, Diebstählen und anderen Straftaten entlang von Produktionsabläufen und Reiseketten ist oberstes Anliegen der Sicherheitsorganisation des DB-Konzerns. Die DB-internen Stellen stehen dabei im ständigen Dialog mit den Sicherheitsbehörden. Der Lageaustausch der Konzernsicherheit mit dem Bundespolizeipräsidium ist rund um die Uhr gemeinschaftliche Aufgabe von DB-Konzern und Bundespolizei in unserem Sicherheitszentrum Bahn. Die Lage- und Einsatzzentralen in den Regionalbereichen von DB Sicherheit koordinieren regionale Sicherheitsthemen und sind 24/7 Ansprechpartner für die Geschäftsfelder, konzerninterne und -externe Eisenbahnverkehrsunternehmen und Behörden. Insgesamt sind bundesweit mehr als 6.000 Bundespolizist:innen und rund 4.500 Sicherheitskräfte für den DB-Konzern im Einsatz. DB-Konzern und Bundespolizei stellen kontinuierlich Mitarbeitende ein und erweitern die Ausbildungskapazitäten. Rund 100 Auszubildende begannen im Herbst die Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit im DB-Konzern. Damit sichern bundesweit rund 250 Auszubildende den Bedarf an Nachwuchskräften in diesem Aufgabenfeld. Zur Erfüllung der Pflichten aus dem erwarteten KRITIS-Dachgesetz 49 stellt der DB-Konzern bis zu 500 zusätzliche Sicherheitskräfte ein. Die ersten 250 von ihnen haben seit 2023 die Ausbildung durchlaufen und sind im Schwerpunkt für den Schutz der Infrastruktur im Einsatz. Im besonderen Fokus stehen der Aufbau und die Qualifizierung eigener Ressourcen und die Reduzierung des Einsatzes von Sicherheitskräften beauftragter Unternehmen. Neben der Ausbildung sind kontinuierliche Fortbildung und Training wesentliche Voraussetzungen für eine stabile Sicherheitslage. Alle im DB-Konzern eingesetzten Sicherheitskräfte wurden 2024 den gesetzlichen Vorgaben entsprechend mindestens viermal jährlich mit insgesamt 24 Fortbildungsstunden geschult. Je nach Tätigkeit absolvieren die Mitarbeitenden von DB Sicherheit zusätzlich bis zu 112 Stunden Fortbildung. Fester Bestandteil sind kontinuierliche Schulungen zu Deeskalation und Eigensicherung. Zivil- und strafrechtliche Lehrinhalte dienen der Handlungssicherheit und werden im Kontext zu Grund- und Menschenrechten vermittelt. Zum professionellen und empathischen Umgang mit allen Menschen in Bahnhöfen und Zügen sind soziale und interkulturelle Kompetenzen Teil der Schulungen. Dabei ist die Vielfalt der Perspektiven und Kulturen bereits durch die Teilnehmenden gegeben: Bei DB Sicherheit arbeiten Menschen aus vielen verschiedenen Ländern und Kulturen.

ENTWICKLUNG VON STRAFTATEN

Die Zahl von Straftaten zulasten des DB-Konzerns und seiner Kund:innen liegt 2024 über dem Vorjahresniveau (rund +15 %). Auffällig ist der Anstieg der gefährlichen Eingriffe (rund +42 %) und der Hausrechtsverstöße (rund +37 %). Immer häufiger ergänzt Technik den für Sicherheit unverzichtbaren Faktor Mensch, ob Videotechnik, Drohnen, Sensorik, Auswertung von Daten und Informationen mit KI. Die Zahl der Metalldiebstähle (rund +10 %) ist angestiegen. Ein starker Rückgang ist dagegen bei den Fahrkartenautomatenaufbrüchen (rund −46 %) zu verzeichnen. Auch die Zahl der Graffitistraftaten (rund −10 %) ist zurückgegangen.

SICHERHEIT IN ZÜGEN

Das konzernweite Programm Sicher unterwegs 71 fokussiert Maßnahmen, die eine spürbare Erhöhung der Sicherheit für Mitarbeitende sowie Kund:innen bewirken. DB Fernverkehr hat seit 2019 sukzessive die Unterstützung durch DB Sicherheit an Bord der Fernverkehrszüge durch zusätzliche Sicherheitsleistungen ausgebaut. Den Einsatz zusätzlicher Sicherheitskräfte gibt es insbesondere bei Anlässen wie Fußball-Fanreiseverkehr oder Großveranstaltungen, inzwischen aber auch an frequenzstarken Reisetagen im Regelbetrieb. Mitarbeitende von DB Sicherheit sind sowohl im Nacht- als auch im Tagesreiseverkehr im Einsatz und unterstützen die Mitarbeitenden an Bord der Fernverkehrszüge, steigern das Sicherheitsgefühl der Reisenden und leisten einen wichtigen Beitrag zur Abwehr krimineller Handlungen. Damit erfüllen wir die Bedürfnisse von Kund:innen, Mitarbeitenden und Interessenvertretungen.

AUSBAU VON VIDEOTECHNIK

Ein entscheidender Baustein für mehr Sicherheit ist der Einsatz von Videotechnik. Bis Ende 2024 haben wir die Zahl der Videokameras in Bahnhöfen auf rund 11.000 erhöht. Damit sind auf den Bahnhöfen so viele Videokameras wie nie zuvor verbaut. Dabei ist durch den Ersatz älterer Videoanlagen

der Anlagenbestand inzwischen nahezu einheitlich – insbesondere, was die Bildqualität und die je Kamera erfassten Bereiche betrifft. Zugriff auf die Aufzeichnungen hat ausschließlich die Bundespolizei. Für den DB-Konzern hingegen ist die Betriebsüberwachung und die Gewährleistung der Verkehrssicherungspflichten zentraler Nutzungsaspekt. Zu diesem Zweck haben DB-Mitarbeitende Zugriff ausschließlich auf Livebilder der Kameras.

Auch beim Schutz seiner Mitarbeitenden setzt der DB-Konzern zunehmend auf Videotechnik. Nachdem DB Regio 2023 erstmals Bodycams bei Zugbegleiter:innen eingesetzt hat, steht inzwischen allen Zugbegleiter:innen von DB Regio, bei Vorliegen einer entsprechenden Kriminalitätsentwicklung, die Möglichkeit offen, im Dienst Bodycams zu tragen. Im Praxiseinsatz bei DB Regio bestätigen sich die Erkenntnisse aus den vorangegangenen Tests sowie die seit 2016 gesammelten Erfahrungen mit Bodycams bei Mitarbeitenden von DB Sicherheit: Mit Bodycam ausgestattete Mitarbeitende werden sehr selten angegriffen. Allein die Präsenz der Bodycam hat nach Angaben der am Test Beteiligten zahlreiche potenziell kritische Situationen verhindert. So wurden bspw. Diskussionen um ungültige Fahrausweise beendet, wenn die Dokumentation per Videobild angekündigt wurde.

Auch in den Zügen des Regional- und S-Bahn-Verkehrs steigt die Zahl der Kameras weiter: Inzwischen sorgen rund 52.000 Videokameras im Bedarfsfall für Beweismaterial. Damit ist der Innenraum von mehr als 80 % der Nahverkehrsflotte videoüberwacht.

BEDROHUNGSMANAGEMENT 24/7

Mitarbeitende sollen ohne gesundheitliche Risiken und ohne Belastungen arbeiten können. Viele Mitarbeitende finden in ihrem unmittelbaren Arbeitsumfeld dafür nicht immer die richtige Ansprechperson. Die Expert:innen des Bedrohungsmanagements stehen den Mitarbeitenden rund um die Uhr geschäftsfeldübergreifend als Ansprechpartner:innen bei Bedrohungen und persönlichen Belastungen zur Verfügung. Die Aktivitäten reichen von der anonymen Erstberatung über die Vermittlung von weiterführenden Hilfsangeboten bis zur unmittelbaren Intervention im Arbeitsumfeld oder Anforderung behördlicher Unterstützung. 2024 verzeichnete das Team Bedrohungsmanagement rund 70 Fälle (im Vorjahr: rund 50 Fälle), die eine weitergehende Betreuung erforderten.

PRÄVENTION

Immer wieder kommt es zu Unfällen an Bahnanlagen, weil Menschen die Gefahren von fahrenden Zügen, Geschwindigkeiten und elektrischer Spannung unterschätzen und Schutzabstände nicht einhalten. Halten sich bahnfremde Personen auf Gleisen auf, muss oft der Bahnbetrieb unterbrochen werden. Zum Schutz vor Unfällen und um Unterbrechungen des Bahnbetriebs zu vermeiden, setzt der DB-Konzern auf Aufklärung und Sensibilisierung. 2024 konnte der Aufbau zusätzlicher Präventionskräfte abgeschlossen werden. Bundesweit sensibilisieren jetzt 24 und damit gegenüber 2022 doppelt so viele Expert:innen mit Veranstaltungen an Bahnhöfen und in Schulen vor allem Jugendliche zu den Gefahren an Bahnanlagen.

ZUSAMMENARBEIT MIT DER BUNDESPOLIZEI

Wir erhöhen weiterhin kontinuierlich die Präsenz eigener Sicherheitskräfte. Teils über die verkehrsvertraglichen Vorgaben hinaus werden so die Sicherheitsbedürfnisse in Zügen und Bahnhöfen erfüllt. Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft besteht eine enge Zusammenarbeit mit der Bundespolizei. Im gemeinsam besetzten Sicherheitszentrum Bahn werden alle sicherheitsrelevanten Themen und Lagen erfasst und bewertet. Die kontinuierliche Abstimmung gewährleistet effektive Entscheidungen zu Sicherheitsmaßnahmen und Interventionen im Rahmen der vereinbarten Sicherheitskonzepte. Gemeinsame Übungen, die Vermittlung von Qualifikationen für den Einsatz im Bahnbereich und die gemeinschaftliche Planung und Bewältigung von besonderen Lagen, z. B. beim Fußball-Fanreiseverkehr, sind weitere Bestandteile der Ordnungspartnerschaft.

CORPORATE SECURITY PLATFORM

Die digitale Corporate Security Platform (CSP) zur Erfassung sicherheitsrelevanter Ereignisse in Deutschland ermöglicht für 2024 erstmals die Erstellung eines umfassenden Lagebildes für alle Geschäftsfelder. Rund 128.000 Mitarbeitende haben die Möglichkeit, Meldungen und Ereignisse in der CSP zu erfassen. Darunter sind nahezu alle Mitarbeitenden mit Kundenkontakt, die Ereignisse über geschäftsfeldspezifische Melde- und Berichtssysteme einspeisen können.

Seit Herbst 2024 komplettiert die CSP-App auf den dienstlichen Endgeräten die Eingabemöglichkeiten. Die Einbindung aller Geschäftsfelder, der regelmäßige Austausch mit den initiierenden Mitarbeitenden sowie die kontinuierliche Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen schaffen hohe Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft. Die CSP ermöglicht eine schnellere Kenntnis von Gefahrenlagen, ein schnelleres und gezielteres Reagieren und dass gewonnene Lageerkenntnisse unmittelbar in Sicherheitsmaßnahmen und langfristig in Sicherheitskonzepte einfließen können.

ÜBERGRIFFE AUF MITARBEITENDE

Infolge der schrittweisen Einführung der Sicherheitsplattform CSP als Datenerfassungsgrundlage ist die Vergleichbarkeit einzelner Werte zu Übergriffen auf Mitarbeitende im Vorjahresvergleich eingeschränkt.

Die Zahl der Angriffe auf Mitarbeitende (einschließlich Androhungen und Versuchen) lag 2024 mit 3.324 Fällen (im Vorjahr: 3.144 Fälle) in etwa auf Vorjahresniveau. Die meistbetroffenen Berufsgruppen sind das Zugbegleitpersonal mit 64 % sowie die Sicherheits- und Ordnungsdienste mit 30 %. Häufig entsteht Gewalt gegen Zugpersonal im Zusammenhang mit nicht vorhandenen oder ungültigen Tickets oder bei der Durchsetzung der Hausordnung. Mitarbeitende mit Bodycams sowie Sicherheitskräfte mit Schutzhunden wurden so gut wie nicht angegriffen.

AUSBAUSTEIN »SICHER UNTERWEGS«

Mit dem Mitarbeitendenausbaustein »Sicher unterwegs« haben die Mitarbeitenden Sicherheit mit als ein zentrales strategisches Element definiert. Durch die Zusammenarbeit der Konzernsicherheit mit den Geschäftsfeldern und in Abstimmung mit Mitarbeitenden werden Maßnahmen umgesetzt, die die Sicherheit für Mitarbeitende und Kund:innen erhöhen sollen. Nach dreijähriger Entwicklungszeit mit Testbetrieb und Pilotbetrieb stand 2024 weiter die Entwicklung der konzernweiten Sicherheitsplattform CSP im Mittelpunkt der Aktivitäten.

SICHERHEIT AM BAHNHOF

DB-Konzern und Bundespolizei entwickeln ihre Sicherheitskonzepte kontinuierlich weiter. Der Bahnhof Berlin Südkreuz dient als Standort für die Erprobung neuer Technologien unter Praxisbedingungen. Unter wissenschaftlicher Begleitung wird die verkehrssichernde Anwendung von intelligenter Videotechnik erprobt und weiterentwickelt. Im Fokus stehen dabei eine automatisierte Erkennung von Personen im Gleisbereich, die Untersuchung der Bildung von Menschenansammlungen oder die Detektion von zurückgelassenen Gegenständen.

Die Studie »Sichere Bahnhöfe für alle«, die der DB-Konzern 2023 im Zusammenhang mit dem Sicherheitsbahnhof hat erstellen lassen, beleuchtet unterschiedliche Nutzungsformen verschiedener Akteure im Hinblick auf subjektive und objektive Sicherheit. Eine Erkenntnis ist das Erfordernis einer übergreifenden Zusammenarbeit, die soziale Angebote stärker in den Fokus nimmt und Menschen in sozialen Konflikten mehr Unterstützung bietet.

Die Wirkung von Sicherheitskonzepten mit sozialer Komponente wurde 2023 und 2024 mit sog. Bahnhofsläufer:innen an den Berliner Bahnhöfen Südkreuz und Ostbahnhof erprobt und steht für eine Adaptierung auf andere Standorte, nach Ermessen der Bundespolizei und DB InfraGO bei entsprechenden Voraussetzungen, zur Verfügung. Einer der entscheidenden Faktoren für dieses niedrigschwellige soziale Angebot ist die gesamthafte Betrachtung des Bahnhofs und seines Umfelds. Daher ist der enge Schulterschluss mit den kommunalen Verantwortungsträgern, insbesondere ein gemeinsames Verständnis von Anforderungen und Zielen von Sicherheitsmaßnahmen, Voraussetzung für den erfolgreichen Einsatz von Bahnhofsläufer:innen.

SCHUTZ DER INFRASTRUKTUR

Das erwartete KRITIS-Dachgesetz 49 erfordert große Anstrengungen von Betreibern komplexer Infrastrukturen wie dem DB-Konzern. Bereits in den letzten Jahren entwickelte der DB-Konzern in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) sowie dem BMDV Strategien für den Schutz der Infrastruktur, Schutzkonzepte sowie ein Berichts- und Meldewesen. Umgesetzt wurden die gezielte Anlage von technischen Redundanzen, eine konsequente technische Sicherung von Außenanlagen sowie der Einsatz von 250 der geplanten 500 zusätzlichen Sicherheitskräfte für einen stärkeren Schutz der Eisenbahninfrastruktur.

FUSSBALL-EUROPAMEISTERSCHAFT IN DEUTSCHLAND

Die UEFA-EURO-24-Fußball-Europameisterschaft stellte durch zusätzliche und verlängerte Fernverkehrszüge, zusätzliche Nahverkehrs- und S-Bahn-Züge an den Spielorten und viele Reisende auf dem Weg zu den Stadien und Fanmeilen einen hohen Anspruch an die Sicherheitsorganisation des DB-Konzerns. Für den Zeitraum der UEFA EURO 24 hat der DB-Konzern das Sicherheitspersonal für Züge und Bahnhöfe um rund 20 % aufgestockt.

GRÜNE TRANSFORMATION

Übersicht → 72
Grüne Transformation des DB-Konzerns → 73
Klimaschutz → 73
Naturschutz → 81
Ressourcenschutz → 83
Lärmschutz → 87
Weitere Angaben → 89
EU-Taxonomie → 91

Übersicht

Klimaschutz

WAS HEISST DAS?

Klimaneutralität bis 2040
Net-Zero-Ziel, basierend auf dem Standard der Science Based Targets initiative (SBTi) mit einem 1,5-°C-konformen Reduzierungspfad. D. h. mindestens 90 % Reduzierung der Scope-1- bis -3-Emissionen im Vergleich zu 2019. Die schwer oder anderweitig nicht vermeidbaren Restemissionen von maximal 10 % wollen wir entsprechend neutralisieren.

SCOPE 1 UND 2: ABSOLUTE CO_2E-EMISSIONEN IM VERGLEICH ZU 2019 / in % — Ziel: ≥ – 90 (2040)

Enthält aus dem Bereich Beteiligungen / Sonstige die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

SCOPE 3: ABSOLUTE CO_2E-EMISSIONEN IM VERGLEICH ZU 2019 / in % — Ziel: ≥ – 90 (2040)

Langfristziel

Beinhaltet die wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11.

SCOPE 3 – ZWISCHENZIELE

ZIELJAHR	SCOPE-3-KATEGORIE	ZIEL
2029	3.1 Eingekaufte Waren und Dienstleistungen 3.2 Kapitalgüter	66 % der Lieferanten (gem. Emissionsvolumen) der eingekauften Güter und Dienstleistungen und Investitionsgüter haben wissenschaftsbasierte Emissionsziele.
2034	3.3 Brennstoff- und energiebezogene Aktivitäten	– 40 % der CO_2e-Emissionen aus energie- und brennstoffbezogenen Aktivitäten im Vergleich zu 2019.
2034	3.11 Nutzung verkaufter Produkte	– 63 % der CO_2e-Emissionen aus Gebrauch und Nutzung der verkauften fossilen Kraftstoffe im Vergleich zu 2019.

Neben den Zielen für Scope-1- und -2-Emissionen wurden im Rahmen der Klimazielsetzung des DB-Konzerns auch Zwischenziele für wesentliche Scope-3-Kategorien definiert. Die Scope-3.1-/-3.2-Emissionen werden aktuell finanzflussbasiert über durchschnittliche Emissionswerte entsprechender Branchen berechnet. Eine umfangreiche Erhebung und Berechnung der Scope-3.1-/-3.2-Emissionen über Primärdaten befindet sich im Aufbau. Die wesentlichen absoluten Scope-3-Emissionen werden unter Treibhausgasemissionen und -fußabdruck ▷ 75 ff. abgebildet.

WAS SIND DIE ZENTRALEN HEBEL?
- Erhöhung des Ökostromanteils
- Ausstieg aus dem Diesel
- Umsetzung der Wärmewende
- Steigerung der Energieeffizienz

WAS SIND UNSERE ETAPPENZIELE?
- 100 % Ökostrom ab 2025 für alle unsere durch DB Energie versorgten Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland
- 80 % Ökostrom im DB-Bahnstrommix bis 2030
- 100 % Ökostrom im DB-Bahnstrommix bis 2038

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

In Deutschland. Die Daten für 2024 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2025 ab. Die Daten der Vorjahre entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus den Vorjahresberichten abweichen. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

Ressourcenschutz

WAS HEISST DAS?

Kreislaufwirtschaft bis 2040
Kreislaufwirtschaft bedeutet für uns, Rohstoffe schonend einzusetzen, sie möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten und – sofern es technisch und rechtlich möglich ist – unsere Abfälle zu recyceln, um somit den Bedarf an Primärrohstoffen und das Abfallaufkommen zu verringern. Es fließen im Input damit nur noch technisch notwendige Primärrohstoffe ein und im Output werden sämtliche Abfälle einem Recycling zugeführt, sofern es rechtlich und technisch möglich ist.

WAS SIND UNSERE ETAPPENZIELE?

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

WAS SIND DIE ZENTRALEN HEBEL?

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

RECYCLINGQUOTE / in % — Ziel: ≥95 (2030)

Zeitraum 01.10. bis 30.09. Enthält vom Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG. Bis 2021 inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.
Werte für 2023 und 2022 angepasst.

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

Lärmschutz

WAS HEISST DAS?

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

WAS SIND UNSERE ETAPPENZIELE?

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

WAS SIND DIE ZENTRALEN HEBEL?

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

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

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

Grüne Transformation des DB-Konzerns

In unserer Strategie Starke Schiene ▷ 53 haben wir die grüne Transformation verankert: Im Kern gestalten wir alle unsere Produkte, Dienstleistungen und Betriebsabläufe nachhaltiger. Die grüne Transformation ist ein ganzheitlicher Prozess, den wir in den vier umweltbezogenen Handlungsfeldern Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz vorantreiben. Daneben stellen wir uns auch unserer sozialen Verantwortung ▷ 42.

Das ist grün. grün.

Mit der Umweltmarke Das ist grün. machen wir die grüne Transformation des DB-Konzerns sichtbar: mit ehrgeizigen Zielen und über 150 dahinterliegenden Maßnahmen im Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz. Die einzelnen Maßnahmen zeigen, wie der DB-Konzern Nachhaltigkeit in der operativen Wertschöpfungskette fest verankert.

Klimaschutz

MANAGEMENTANSATZ UND KLIMASCHUTZZIEL

Wir wollen bis 2040 klimaneutral sein. Damit liegt unser angestrebtes Zieljahr fünf Jahre vor dem der Bundesregierung für die Klimaneutralität Deutschlands. Eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist ein wesentlicher Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands. Das reibungsarme Rad-Schiene-System wird auch in einem weitestgehend elektrifizierten Verkehrssektor die effizienteste Form der Energienutzung sein.

Klimaneutrale DB GRI

Um unser Klimaschutzziel zu erreichen, bündeln wir konzernübergreifend die zugehörigen Aktivitäten unter dem Dach »Klimaneutrale DB«. In diesem Rahmen entwickeln wir Maßnahmen zur Steuerungsfähigkeit und Reduzierung der Treibhausgasemissionen, inkl. Treibhausgasreduzierungspfaden, sowie Konzepte zur Neutralisierung der Restemissionen. Dabei werden Treibhausgasemissionen vom Verkehrsbetrieb auf Schiene und Straße, von Gebäuden und stationären Anlagen sowie aus der vor- und nachgelagerten Lieferkette betrachtet. Geschäftsfeldübergreifend werden neue, klimafreundliche Technologien erprobt und pilotiert. GRI

Bei unserer Definition der Klimaneutralität 307 halten wir uns an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi) und folgen damit laut SBTi einem 1,5-°C-Pfad, zu dem wir uns 2022 bekannt haben. Unsere Klimaschutzziele für die Treibhausgasemissionen in den Scopes 1 bis 3 haben wir 2024 bei der SBTi eingereicht. Die Prüfung wurde von der SBTi im Februar 2025 abgeschlossen und unsere Klimaschutzziele bestätigt. Die SBTi ist eine Initiative, die Unternehmen dabei unterstützt, sich wissenschaftlich basierte Klimaziele zu setzen. Die Ziele der SBTi sind weithin als »wissenschaftlich basiert« akzeptiert. Die Methodologie der SBTi unterliegt jedoch inhärenten Unsicherheiten hinsichtlich der zugrunde gelegten wissenschaftlichen Erkenntnisse und zukunftsorientierten Annahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, die zur Erreichung des 1,5-°C-Ziels erforderlich sind.

2023 hatten wir erstmalig unser Klimaschutzziel mit jahresscharfen Treibhausgasbudgets für die Scope-1- und Scope-2-Emissionen für bestimmte Geschäftsfelder hinterlegt. Damit haben wir einen klar definierten Treibhausgasreduzierungspfad für diese Geschäftsfelder und die von ihnen genutzten, eigenen Assets erstellt. Für die Erweiterung dieser Treibhausgasbudgets um die Treibhausgasemissionen aus der vor- und nachgelagerten Lieferkette haben wir 2024 einen Fahrplan zur Steuerung und Reduzierung der Scope-3-Emissionen entwickelt. Dafür wurden grundlegende Treiber, Hebel und Maßnahmen identifiziert, die in den folgenden Jahren umgesetzt werden sollen. Hierfür haben wir aus den insgesamt 15 Scope-3-Kategorien des GHG Protocols die für den DB-Konzern wesentlichen identifiziert:

- **Scope 3.1 und 3.2:** Treibhausgasemissionen aus dem Einkauf von Waren und Dienstleistungen sowie Kapitalgütern (auf Basis der im jeweiligen Jahr ausgelösten Bestellungen) wie z. B. Bautätigkeiten und der Beschaffung von Zügen oder Bussen.
- **Scope 3.3:** Treibhausgasemissionen aus energie- und brennstoffbezogenen Aktivitäten, die nicht in Scope 1 und Scope 2 enthalten sind. Darunter fallen insbesondere Treibhausgasemissionen aus der Gewinnung, Herstellung und dem Transport von Brennstoffen, die in unseren eigenen Fahrzeugen und stationären Anlagen sowie zur Erzeugung von Strom und Fernwärme eingesetzt werden, sowie Treibhausgasemissionen aus dem Verkauf von Strom an Dritte außerhalb des DB-Konzerns.
- **Scope 3.4:** Treibhausgasemissionen aus von uns beauftragten Transporten und Verkehren.
- **Scope 3.11:** Treibhausgasemissionen aus von DB Energie an DB-externe Kunden gelieferten fossilen Brenn- und Kraftstoffen.

2024 haben wir unsere klimabezogenen Ziele für den DB-Konzern weiterentwickelt:

- **Bis 2040:**
  - Klimaneutralität gem. unserer Definition. Dafür haben wir ein Net-Zero-Ziel basierend auf dem Standard der SBTi gesetzt, d. h. eine Reduzierung der Scope-1- bis -3-Emissionen um mindestens 90 % im Vergleich zu 2019. Die schwer oder anderweitig nicht vermeidbaren Restemissionen von maximal 10 % wollen wir ab 2040 neutralisieren.
- **Bis 2029:**
  - 66 % der Lieferanten (gem. Emissionsvolumen) der eingekauften Waren und Dienstleistungen/Investitionsgüter (Scope 3.1/3.2) des DB-Konzerns haben wissenschaftsbasierte Emissionsziele, sog. Supplier Engagement Targets.
- **Bis 2034:**
  - – 66 % der Scope-1- und -2-Emissionen,
  - – 40 % der Scope-3.3-Emissionen (aus Energie- und brennstoffbezogenen Aktivitäten) und
  - – 63 % der Scope-3.11-Emissionen (aus Nutzung der verkauften fossilen Kraftstoffe) des DB-Konzerns im Vergleich zu 2019.

    Das Basisjahr 2019 wurde gewählt, da es das letzte repräsentative Jahr vor der Corona-Pandemie war und gem. SBTi das Basisjahr nicht vor 2015 liegen darf.

ABSOLUTE CO_2e-EMISSIONEN IM VERGLEICH ZU 2019 / in %	2024	2023
Scope-1- und -2-Emissionen [1]	– 19,2	– 11,7
Scope-3-Emissionen [2]	– 17,0	+ 8,2
davon Scope-3.3-Emissionen	– 57,8	– 38,8
davon Scope-3.11-Emissionen	– 68,6	– 24,2

[1] Enthält aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.
[2] Beinhaltet die wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11.

Da der Verkaufsprozess von DB Schenker 120 zum Zeitpunkt des Starts des SBTi-Validierungsprozesses noch nicht ausreichend weit fortgeschritten war, wurden auch für den nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Schenker Klimaschutzziele bei der SBTi eingereicht. Das Klimaneutralitätsziel für 2040 stimmt mit dem des DB-Konzerns ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche überein.

Für Scope 1 bis 3 wurden für DB Schenker eigene Zwischenziele definiert:

- In Scope 1 und 2 wurde das Ziel einer Reduzierung um 63 % der Treibhausgasemissionen bis 2034 festgelegt.
- In Scope 3 wurde für die wesentliche Scope-3-Kategorie 3.4 ein Zwischenziel, ein sog. Supplier Engagement Target, definiert: 70,2 % (gem. Emissionsvolumen) der von DB Schenker beauftragten Logistikunternehmen sollen bis 2029 wissenschaftsbasierte Emissionsziele haben.

Im Fokus des Monitorings der Zielerreichung stehen seit 2024 die absoluten und nicht mehr die spezifischen Treibhausgasemissionen des DB-Konzerns.

Infolge gesunkener Energieverbräuche durch niedrigere Betriebsleistungen und eine milde Witterung in 2024 sowie geringerer verkaufter Mengen an Strom und fossilen Brennstoffen an Konzernexterne hat der DB-Konzern bereits 2024 die Zwischenziele bei Scope 3.3 und 3.11 erreicht.

Auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern setzen wir auf vier starke Hebel:

- Erhöhung des Ökostromanteils,
- Ausstieg aus dem Diesel,
- Umsetzung der Wärmewende und
- Steigerung der Energieeffizienz.

Positiv auf unsere Klimabilanz sollen sich Investitionen in unsere Infrastruktur und Fahrzeuge auswirken. Z. B. simulieren und bewerten wir mit unserem DB Eco Rail Simulator Bahnfahrten mit alternativen Fahrzeugantrieben. Dafür nutzt der Simulator digitale Zwillinge von Fahrzeugen und Infrastruktur und ergänzt diese um Betriebs- und Umfeldinformationen wie Klimadaten. Mithilfe von physikalisch-mathematischen Modellen werden unter Berücksichtigung verschiedener Fahrweisen und Umfeldbedingungen Betriebsabläufe mit Blick auf Energieverbrauch und Leistungsverhalten analysiert. Die Simulationen sind notwendig, da alternative Antriebe hinsichtlich Reichweite und Energienachladedauer noch nicht das Niveau von Dieselfahrzeugen erreicht haben und ihre Infrastruktur wesentlich komplexer ist. Der Simulator unterstützt die Optimierung der Betriebsabläufe sowie der Systemauslegung und leistet somit einen Beitrag zum effizienten Ressourceneinsatz (z. B. Fahrzeuganzahl, Infrastrukturbedarf, Batteriegröße, Anzahl benötigter Reservebatterien).

Bei unserem Ressourceneinsatz lassen sich auf verschiedene Weise Treibhausgasemissionen einsparen. Z. B. pilotieren und testen wir im Rahmen von Innovationspartnerschaften neue Materialien. Dafür kommen innovative Verfahren z. B. in unserem neuen ICE-Werk in Cottbus zum Einsatz. Dort wird CO_2-reduzierter Beton des Unternehmens Sonocrete verwendet. Dieser Beton enthält bis zu 30 % weniger Zementklinker, der in der Herstellung besonders CO_2-intensiv ist, und spart so in der Herstellung Energie und Treibhausgasemissionen ein. Durch den Einsatz einer speziellen Ultraschalltechnologie besitzt der Beton trotz geringeren Zementklinkeranteils die gleichen Eigenschaften wie konventioneller Beton.

Wir arbeiten bspw. auch mit dem Start-up carbonauten zusammen. Dieses produziert Biokohlenstoff aus biologischen Abfallstoffen, der vergleichsweise CO_2-arm ist und in diversen Anwendungsgebieten, wie Industrie und Bauwesen, zum Einsatz kommen kann. Die daraus entstehenden Produkte speichern zum Zeitpunkt ihrer Verwendung bilanziell mehr Kohlenstoff, als bei ihrer Herstellung emittiert wurde. Im Start-up-Programm von DB mindbox wurde der Biokohlenstoff aus Altholzpaletten aus unseren Instandhaltungswerken hergestellt. Daraus wurden Prototypen einer nachhaltigeren ICE-Sitzschale und eines Werkzeugkoffers mit einem Biokohlenstoffanteil von 33 % gefertigt. Diese Zusammenarbeit demonstriert die Machbarkeit großformatiger Kunststoffteile mit einem nachhaltigen und innovativen Material, durch die konventionelle Kunststoffe z. B. in unseren ICE-Sitzen und Werken ersetzt werden können. Die carbonauten streben zum Nachweis des Klimaschutzbeitrags eine Zertifizierung ihrer Produkte an.

Auf unserem Weg hin zur Klimaneutralität stehen wir auch im Austausch mit unseren Stakeholdern und kooperieren bspw. mit ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, u. a. im Rahmen der Initiative Europe's Rail und in Arbeitsgruppen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER). Zudem sind wir Teil der UN-Initiative Race to Zero.

TREIBHAUSGASEMISSIONEN UND -FUSSABDRUCK

GRI

Unser Treibhausgasfußabdruck bildet die Menge der Treibhausgasemissionen ab, die wir in einem Jahr in den Scopes 1 bis 3 verursachen.

- **Scope 1 und 2** enthalten unsere Treibhausgasemissionen aus dem Betrieb der im Besitz des DB-Konzerns befindlichen Fahrzeugflotte für den Schienen- und Straßenverkehr und stationären Anlagen wie z. B. Bahnhöfe oder Werkstätten.
- **Scope 3** enthält unsere indirekten Treibhausgasemissionen 76, wie z. B. aus dem Einkauf von Waren und Dienstleistungen.

ABSOLUTE CO_2E-EMISSIONEN NACH SCOPE 1 – 3 / in Mio. t	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
Scope-1-Emissionen [1]	1,07	1,12	– 0,05	– 4,5	1,48
Anteil an Gesamtemissionen [1] in %	10,6	9,1	+ 1,5	–	32,4
Scope-2-Emissionen [1),2)]	2,72	2,97	– 0,25	– 8,4	2,82
Anteil an Gesamtemissionen [1] in %	27,0	24,1	+ 2,9	–	61,5
Scope-3-Emissionen [1]	6,32	8,23	– 1,91	– 23,2	0,28
Anteil an Gesamtemissionen [1] in %	62,4	66,8	– 4,4	–	6,1
DB-Konzern [1]	**10,11**	**12,32**	**– 2,21**	**– 17,9**	**4,58**
DB-Konzern inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche [3),4)]	19,94	23,59	– 3,65	– 15,5	17,11
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [3),4)]	9,83	11,28	– 1,45	– 12,9	12,53
Scope-1-Emissionen [3]	0,55	1,19	– 0,64	– 53,8	1,44
Scope-2-Emissionen [2),3)]	0,02	0,01	+ 0,01	+ 100	0,05
Scope-3-Emissionen [3),4)]	9,26	10,07	– 0,81	– 8,0	11,04

Scope-3-Kategorien nach GHG Protocol. Umfasst für 2022 in Anlehnung an die ISO 14083 (Treibhausgasemissionen von Transportvorgängen) die Scopes 1, 2, 3.3 und 3.4., vorgelagerte brennstoff- und energiebezogene Emissionen (Scope 3.3) werden für 2022 in Scope 1 und 2 berichtet. Ab 2024 werden die wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11 berichtet, diese werden rückwirkend auch für 2023 berichtet. Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Für nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ohne stationäre Verbräuche.

1) Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 bzw. dem Verkauf von DB Arriva 120 angepasst.
2) Mit marktbasiertem Ansatz ermittelt (»market-based«).
3) DB Arriva ist nur in Scope 1, 2 und 3.3 enthalten. Ohne Vor- und Nachläufe in der Luft- und Seefracht. Rückwirkende Einbeziehung von USA Truck (Vorjahreswerte angepasst).
4) Rückwirkende Korrekturen in den Vorjahren bei DB Schenker aufgrund einer Verbesserung der Hochrechnungsmethodik, die zu niedrigeren Werten führt.

ABSOLUTE CO_2e-EMISSIONEN SCOPE 3 NACH WESENTLICHEN KATEGORIEN / in Mio. t	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Scope-3.1- und -3.2-Emissionen	4,68	5,80	– 1,12	– 19,3
Scope-3.3-Emissionen	0,95	1,38	– 0,43	– 31,2
Scope-3.4-Emissionen	0,40	0,36	+ 0,04	+ 11,1
Scope-3.11-Emissionen	0,28	0,69	– 0,41	– 59,4
DB-Konzern	**6,32**	**8,23**	**– 1,91**	**– 23,2**
DB-Konzern inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche [1]	15,58	18,30	– 2,72	– 14,9
nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [1]	9,26	10,07	– 0,81	– 8,0

Scope-3-Kategorien in Anlehnung an GHG Protocol (Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions). Ab 2024 werden die wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11 berichtet, diese werden rückwirkend auch für 2023 berichtet. Transportbedingte Emissionen im Zusammenhang mit eingekauften Waren und Kapitalgütern sind in Scope 3.1 und 3.2 berücksichtigt.
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1] Inkl. DB Schenker und DB Arriva 120. Ohne stationäre Verbräuche.
DB Arriva nur in Scope 3.3 enthalten.
Ohne Vor- und Nachläufe in der Luft- und Seefracht. Rückwirkende Einbeziehung von USA Truck (Vorjahreswerte angepasst). Rückwirkende Korrekturen in den Vorjahren bei DB Schenker aufgrund einer Verbesserung der Hochrechnungsmethodik, die zu niedrigeren Werten führt.

SPEZIFISCHE CO_2e-EMISSIONEN DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
DB-KONZERN					
Schienenpersonennahverkehr in Deutschland in g / Pkm	39,7	44,1	– 4,4	– 10,0	44,9
Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland in g / Pkm	0,5	0,6	– 0,1	– 16,7	0,9
Busverkehr in Deutschland in g / Pkm	95,4	93,8	+ 1,6	+ 1,7	110,5
Schienengüterverkehr in g / tkm	17,3	18,4	– 1,1	– 6,0	15,9
davon in Deutschland	19,7	20,1	– 0,4	– 2,0	14,5
NICHT FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE [1]					
Schienenpersonennahverkehr in g / Pkm	52,9	57,5	– 4,6	– 8,0	58,6
Busverkehr in g / Pkm	49,0	56,7	– 7,7	– 13,6	62,1
Straßengüterverkehr [2] in g / tkm	87,0	81,5	+ 5,5	+ 6,7	80,8
Luftfracht [3] in g / tkm	676,4	674,2	+ 2,2	+ 0,3	666,9
Seefracht [3] in g / tkm	5,4	5,7	– 0,3	– 5,3	5,7

Well-to-Wheel (WTW). Umfasst in Anlehnung an die ISO 14083 (Treibhausgasemissionen von Transportvorgängen) die Scopes 1, 2, 3.3 und 3.4.
[1] Inkl. DB Schenker und DB Arriva 120.
[2] Rückwirkende Einbeziehung von USA Truck (Vorjahreswerte angepasst). Rückwirkende Korrekturen in den Vorjahren aufgrund einer Verbesserung der Hochrechnungsmethodik, die für 2022 zu einem höheren und für 2023 zu einem niedrigeren Wert führt.
[3] Ohne Vor- und Nachläufe.

2024 ist bei den Scope-1- und -2-Emissionen erneut ein Rückgang zu verzeichnen, der im Wesentlichen auf einen Rückgang der Betriebsleistungen im Schienengüter- und Schienenpersonennahverkehr und somit einen geringeren Energieverbrauch, eine geringere Treibhausgasintensität des in unseren elektrischen Schienenfahrzeugen und stationären Anlagen genutzten Stroms sowie die Erhöhung des Einsatzes des Dieselersatzkraftstoffs HVO zurückzuführen ist.

Wenn für die Bilanzierung nach dem GHG Protocol die jeweiligen nationalen Strommixe zugrunde gelegt werden, betragen nach dem Location-based-Ansatz die Scope-2-Emissionen 3,28 Mio. t CO_2e.

Den größten Anteil an unseren Treibhausgasemissionen im Scope 3 haben die Subunternehmer des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker (Kategorie 3.4). Um diese zu reduzieren, werden zahlreiche Maßnahmen ergriffen:

- In seinem Preferred-Carrier-Programm arbeitet DB Schenker bevorzugt mit Reedereien und Fluggesellschaften zusammen, die moderne Flotten betreiben und auf Nachhaltigkeit Wert legen.
- DB Schenker ist Premiummitglied des Smart Freight Centers sowie auch Teil von dessen Initiativen wie der Clean Cargo Group und des Clean Air Transport Programs, die Industriestandards für die Nachverfolgung und Reduzierung von Treibhausgasemissionen für die Logistik setzen.
- Die Beratung zur klimafreundlichen Logistik für unsere Kunden ist ein integraler Bestandteil des Leistungsportfolios von DB Cargo.

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

Die Verbesserung der spezifischen Emissionen im Schienenpersonennahverkehr ist auf eine höhere Auslastung in den Zügen und in der Folge eine höhere Verkehrsleistung sowie eine geringere Treibhausgasintensität des eingesetzten Traktionsstroms zurückzuführen.

Im Schienenpersonenfernverkehr wirkte sich der zunehmende Einsatz von HVO grün. Nr. 164 anstelle von Diesel positiv aus.

Die Verbesserung im Schienengüterverkehr resultierte aus gesunkenen Energieverbräuchen sowie dem höheren Einsatz von HVO.

Methodik der Treibhausgasbilanzierung

Grundlage für die Treibhausgasbilanzierung und die dargestellten Kennzahlen sind die konzernweit erhobenen und aggregierten Endenergieverbräuche und Leistungsdaten sowie die im DB-Konzern einheitlich verwendeten Emissions- und Energiefaktoren. Quellen für die verwendeten Faktoren und Methoden sind: Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu), Bilanzierungstool EcoTransIT World, Umweltbundesamt (UBA), GHG Protocol, DIN EN ISO 14083 sowie eigene Berechnungen. In der Treibhausgasbilanzierung berücksichtigen wir alle nach dem GHG Protocol wesentlichen Treibhausgase. Im Scope 1, 2 sowie 3.3, 3.4 und 3.11 sind das CO_2, CH_4 und N_2O. In Scope 3.1 und 3.2 werden über den von uns angewendeten spend-based-Ansatz die Treibhausgase CO_2, CH_4 und N_2O, HFCs, PFCs, SF_6, NF_3 berücksichtigt. Die jeweiligen Global-Warming-Potential-Werte basieren auf dem 5. Sachstandsbericht des IPCC (100-year GWP).

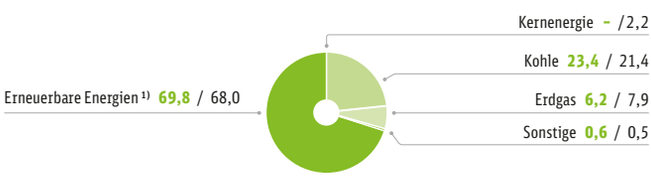
Die berichteten Scope-2-Emissionen berücksichtigen marktbasierte Mechanismen, d. h., alle vertraglich geregelten Instrumente zur Erzeugung von und zum Handel mit Strom

aus erneuerbaren Energien werden einbezogen (»market-based«). Die DB-Gesellschaften werden dementsprechend – wo anwendbar – mit ihrem eigenen Strommix (»market-based«), ansonsten über den jeweiligen Landesmix (»location-based«) berücksichtigt. Gem. dem Scope-2-Leitfaden des GHG Protocols zu dualem Reporting weisen wir zusätzlich auch unsere Scope-2-Emissionen nach dem Standortprinzip (»location-based«) aus. Wir verwenden zur Konsolidierung unserer Treibhausgasemissionen nach dem GHG Protocol das Kriterium der finanziellen Kontrolle.

GRI ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM DB-BAHNSTROMMIX

Um unser Klimaschutzziel zu erreichen, erhöhen wir stetig den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix. Bis spätestens 2038 wollen wir den elektrifizierten DB-Schienenverkehr in Deutschland vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien betreiben.

DB-BAHNSTROMMIX IN DEUTSCHLAND / in % — **2024 (Vorschau)** / 2023



Die Daten für 2024 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2025 ab. Die Daten für 2023 entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG (November 2024) und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus dem Integrierten Bericht 2023 abweichen.
1) Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

2024 wurde der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf Basis vorläufiger Werte erneut gesteigert. Durch den Abschluss weiterer langfristiger Stromabnahmeverträge 173 2024 werden wir den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auch zukünftig ausbauen.

Klimafreundliche Mobilität und Logistik setzen eine klimafreundliche Erzeugung von Energie voraus. DB Energie hat 2024 eine Marktabfrage durchgeführt, um potenzielle Standorte, alternative technische Konzepte und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für klimafreundliche Kraftwerkskapazitäten zu ermitteln. Die aus der Markterkundung gewonnenen Erkenntnisse sollen für die Ausgestaltung zukünftiger Vergabeverfahren genutzt werden. 2024 wurde durch DB Energie die Planung und Installation einer 290-kWp-PV-Anlage auf dem Hallendach des ICE-Werks in Leipzig erfolgreich abgeschlossen. An die Anlage wurde auch ein Second-Life-Batteriespeicher von encore grün. Nr. 120 installiert. Mit der Planung und Betreuung von fünf PV-Anlagen auf Empfangshallen und Bahnsteigdächern von Personenbahnhöfen wurde 2024 begonnen. Die Installation und Inbetriebnahme dieser Anlagen sind für 2025 geplant. Da Reisende im elektrifizierten DB-Fernverkehr in Deutschland unverändert mit 100 % Ökostrom grün. Nr. 1 unterwegs sind, blieb der elektrifizierte DB-Schienenpersonenfernverkehr auch 2024 das klimafreundlichste motorisierte Verkehrsmittel.

Der Ausbau von erneuerbaren Energien in Deutschland bringt aber auch Herausforderungen mit sich. Statt weniger großer, fossiler Kraftwerke, die konstant Energie liefern, müssen wir unsere Infrastruktur für die zunehmend dezentrale Einspeisung von kleineren, erneuerbaren Stromerzeugern, deren Leistung volatil ist, ertüchtigen. Die LuFV III 278f. ermöglicht es uns, notwendige Infrastrukturmaßnahmen im deutschen Bahnstromnetz durchzuführen.

Bis 2030 will DB Energie sieben neue Umrichterwerke errichten, wovon sich zwei bereits im Regelbetrieb, eines im Probebetrieb und eines im Bau befinden. Um die erhöhte Komplexität im Bahnstromnetz auch künftig mit hoher Versorgungssicherheit zu managen, setzen wir außerdem auf Sensorik und KI.

AUSSTIEG AUS DEM DIESEL

Ein wichtiger Hebel, um bis 2040 klimaneutral zu werden, ist der Ausstieg aus dem Diesel. Die weitere Elektrifizierung unseres Streckennetzes ist eine zentrale Maßnahme dafür. Bereits heute werden in Deutschland mehr als 90 % aller Verkehrsleistungen auf der Schiene elektrisch erbracht (basierend auf Leistungstonnen-km; Ltkm). Diesen Anteil wollen wir gemeinsam mit dem Bund weiter steigern.

ELEKTRIFIZIERUNGSGRADE IN DEUTSCHLAND / in %	2024	2023	2022
Elektrifizierung Schieneninfrastruktur (Betriebslänge)	62,3	62,3	61,7
Elektrifizierung Hochleistungsnetz 1)	99,1	99,0	–
Elektrisch durchgeführte Transporte des DB-Konzerns im Schienenpersonen- und -güterverkehr (basierend auf Ltkm) 2)	93,2	93,0	92,7

1) Noch nicht abgeschlossene Elektrifizierung der Fehmarnbeltquerung entspricht rund 1 % des Hochleistungsnetzes.
2) Umfasst von DB Cargo nur die DB Cargo AG. Ohne Start Deutschland GmbH, ohne Rangierfahrten.

2024 wurden die Vorplanungen für die Elektrifizierung von 55 km der Strecke Landshut—Mühldorf abgeschlossen. Nach der parlamentarischen Befassung im Bundestag wird mit einem Ergebnis Mitte 2025 gerechnet, wonach die Planung in den nächsten Leistungsphasen weiter konkretisiert werden kann.

Für den weiteren Ausstieg aus dem Diesel setzen wir auf einen technologieoffenen Ansatz mit alternativen Kraftstoffen und Antrieben.

Im Programm Dieselausstieg Schiene (DaS) arbeiten wir im DB-Konzern geschäftsfeldübergreifend zusammen. Dabei geht es neben der Bündelung und Koordinierung des Hochlaufs des Biokraftstoffs HVO grün. Nr. 164 (Hydrotreated Vegetable

Oil) als Brückentechnologie und Klimaschutzsofortmaßnahme auch um die Erprobung und den Roll-out von alternativen Antrieben im DB-Konzern. Ziel ist es, durch HVO kurzfristig bilanziell merkliche Einsparungen bei Treibhausgasemissionen zu generieren und mit alternativen Antrieben langfristig emissionsarme Schienenverkehre zu realisieren.
Unsere Maßnahmen sowie Untersuchungen und Erprobungen im Bereich »grüne« Technologien schließen auch alternative Antriebe mit ein. Das sind emissionsarme Alternativen zu reinen Dieselantrieben. In unserem advanced TrainLab grün. Nr. 159 erproben wir auch neue Technologien und Kraftstoffe für den Eisenbahnverkehr. In zahlreichen Projekten und Initiativen testen wir, teilweise zusammen mit Partnern, mögliche Umsetzungsvarianten auf ihre Praxistauglichkeit:

- **H2goesRail:** Im Projekt H2goesRail grün. Nr. 53 erprobt der DB-Konzern Lösungen für den Einsatz von grünem Wasserstoff und arbeitet zusammen mit Siemens Mobility an einem innovativen Wasserstoff-Gesamtsystem aus Versorgungsinfrastruktur, Zug und Instandhaltungsinfrastruktur. 2024 wurde der neue Antrieb im Wasserstoffzug Mireo Plus H sowie die H2-Versorgung durch DB Energie im Betriebsalltag getestet. Das Erprobungsprogramm lieferte bereits wichtige Erkenntnisse für eine mögliche flottenweite Anwendung der Technologie und wurde Ende 2024 abgeschlossen.
- **Emissionsärmere Arbeitsmotoren:** Neben alternativen Traktionsantrieben setzen wir auch bei Arbeitsmotoren auf alternative Antriebstechniken grün. Nr. 11, die z. B. Kräne und Hebebühnen auf Gleisarbeitsfahrzeugen antreiben. Dazu wurde bei DB InfraGO ein Projekt gestartet, das die Dieselaggregate auf Oberleitungsbauwagen durch lokal emissionsfreie Technologien wie z. B. Brennstoffzellen oder Batterien ersetzen soll. Dazu wurden energetische Anforderungen der Nebenverbraucher der Bauwagen wie z. B. Kräne oder Hebebühnen ermittelt und die Fahrzeuge vermessen, um die neue Antriebstechnik zu dimensionieren. Der Umbau startet in 2025.
- **Oberleitungsinseln für Akkuzüge:** Seit Ende 2024 sind in Schleswig-Holstein an drei Standorten die ersten Oberleitungsinselanlagen (OLIA) grün. Nr. 45 zum Nachladen von Akkuzügen in Betrieb. Statt der durchgängigen Elektrifizierung jedes Gleiskilometers ist in Kombination mit den neuen batterieelektrischen Triebzügen lediglich die Elektrifizierung kurzer Streckenabschnitte nötig, um die Traktionsbatterien der Fahrzeuge zu laden.
- **Biokraftstoff HVO:** Wir investieren auch in alternative Kraftstoffe, etwa in den verstärkten Einsatz des Biokraftstoffs HVO grün. Nr. 164. Das im DB-Konzern eingesetzte HVO wird ausschließlich aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt. Im Vergleich zum herkömmlichen Diesel werden je nach Rohstoffzusammensetzung bilanziell rund 90 % weniger Treibhausgasemissionen verursacht. 2024 haben wir den HVO-Hochlauf weiter beschleunigt. Sechs zusätzliche Schienentankstellen von DB Energie wurden zur Abgabe von HVO umgestellt, insgesamt sind es somit 21 Tankstellen in Deutschland. Die vertankte HVO-Menge im DB-Schienenverkehr in Deutschland beläuft sich auf rund 19 Mio. l (im Vorjahr: rund 14 Mio. l), was 9,6 % (im Vorjahr: 6,7 %) des Gesamtkraftstoffverbrauchs in diesem Bereich entspricht. Durch Tests und Auswertungen sind bereits 94 % der dieselbetriebenen DB-Schienenfahrzeuge für den klimafreundlichen Kraftstoff HVO freigegeben.

WÄRMEWENDE

Die Wärmeversorgung von DB-Gebäuden klimafreundlicher zu gestalten und möglichst keine fossilen Energieträger mehr zu nutzen, ist ein weiterer Hebel zur Erreichung unseres Klimaschutzziels 2040. 2024 haben wir bei der Wärmewende grün. Nr. 97 Fortschritte erzielt, indem insgesamt 19 alte Heizungsanlagen unserer priorisierten Standorte durch klimafreundlichere Alternativen (wie z. B. Wärmepumpen oder Biomasseheizungen) ersetzt wurden. U. a. haben wir die Bahnhöfe Osnabrück und Hamburg-Stellingen von Heizöl bzw. Erdgas auf Wärmepumpen umgerüstet und Jena West und Pforzheim an die Fernwärme angeschlossen. Darüber hinaus haben wir an über 20 weiteren Standorten mit der Umrüstungsplanung begonnen.

ENERGIEEFFIZIENZ

GRI

Die Steigerung der Energieeffizienz ist ein wichtiger Hebel, der zur Erreichung unseres Klimaschutzziels 2040 beiträgt. Zu unseren Maßnahmen gehören v. a. die fortlaufende Modernisierung unserer Fahrzeugflotte und die Reduzierung unserer Energieverbräuche. In verschiedenen Projekten und Maßnahmen steigern wir die Energieeffizienz des DB-Konzerns:

- Das Konzernprogramm Grüne Bahntechnik 67 ist 2024 gestartet und hat u. a. den Schwerpunkt Energieeffizienz mit 18 Klimaschutzmaßnahmen, z. B. zum effizienteren Temperaturmanagement in Fahrzeugen, energiesparenden Automatisierungen in Werken und Energieanalytik-Programmen für Energieeinsparungen in Fahrzeugen.
- Das Fraunhofer Institut und die TU Darmstadt haben im Rahmen einer vom DB-Konzern beauftragten Studie in einem Pilotprojekt die technische Machbarkeit und Potenzialschätzung von Geothermie im Tunnelbau zur Erhöhung unserer Energieeffizienz untersucht. Die Untersuchungen am Pfaffensteigtunnel (Stuttgart—Ulm) zeigten einen positiven Effekt durch den Bau von Geothermie-

anlagen bei Tunnelbauten auf. So können Kommunen in der Nähe von Eisenbahntunneln durch klimafreundliche Geothermieanlagen mit Wärme versorgt werden. Die Studie wurde 2024 abgeschlossen. In einem nächsten Schritt soll ein Pilotprojekt aufgesetzt werden.

- Weiterhin leisten die Rückspeisung von umgewandelter Bremsenergie grün. Nr. 19 in die Oberleitung und die fortlaufende Modernisierung unserer Fahrzeugflotte auf der Schiene einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz. 2024 hat sich die Rückspeisequote auf 18,7 % (im Vorjahr: 17,9 %) erhöht. Dies hängt mit dem Zuwachs bei der Flotte der rückspeisefähigen Fahrzeuge zusammen, bspw. durch den Zugang von weiteren ICE-Zügen 58.
- Wir schulen und unterstützen unsere Fahrzeugführer:innen im energiesparenden Fahren. Hierfür statten wir fortwährend unsere Fahrzeuge mit Fahrassistenzsystemen grün. Nr. 8 wie LEADER 157 bei DB Cargo und RESY bei DB Regio aus.
- Auch der Einsatz von längeren Zügen bei DB Cargo hilft uns dabei, die Energieeffizienz im Schienengüterverkehr weiter zu erhöhen.

SPEZIFISCHER PRIMÄRENERGIEVERBRAUCH DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
DB-KONZERN					
Schienenpersonennahverkehr in Deutschland in MJ/Pkm	0,62	0,68	– 0,06	– 8,8	0,82
Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland in MJ/Pkm	0,22	0,21	+ 0,01	+ 4,8	0,23
Busverkehr in Deutschland in MJ/Pkm	1,46	1,43	+ 0,03	+ 2,1	1,57
Schienengüterverkehr in MJ/tkm	0,27	0,31	– 0,04	– 12,9	0,28
davon in Deutschland	0,26	0,27	– 0,01	– 3,7	0,26
NICHT FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE [1]					
Schienenpersonennahverkehr in MJ/Pkm	0,93	0,99	– 0,06	– 6,1	0,89
Busverkehr in MJ/Pkm	0,75	0,87	– 0,12	– 13,8	0,94
Straßengüterverkehr [2] in MJ/tkm	1,43	1,28	+ 0,15	+ 11,7	1,22
Luftfracht [3] in MJ/tkm	9,45	9,37	+ 0,08	+ 0,9	9,17
Seefracht [3] in MJ/tkm	0,06	0,08	– 0,02	– 25,0	0,08

Eigene und beauftragte Verkehre.
[1] Inkl. DB Schenker und DB Arriva 120.
[2] Rückwirkende Einbeziehung von USA Truck (Vorjahreswerte angepasst). Rückwirkende Korrekturen in den Vorjahren aufgrund einer Verbesserung der Hochrechnungsmethodik, die für 2023 zu einem niedrigeren Wert führt.
[3] Ohne Vor- und Nachläufe.

Die Verbesserung des spezifischen Primärenergieverbrauchs im Schienenpersonennahverkehr ist auf eine Erhöhung der Zugauslastung und in der Folge der Verkehrsleistung zurückzuführen.

Im Schienengüterverkehr hat sich die Effizienz der Verkehre erhöht, da bei einer rückläufigen Verkehrsleistung der Energieverbrauch überproportional gesunken ist.

Die deutliche Reduzierung beim spezifischen Primärenergieverbrauch in der Seefracht bei DB Schenker resultierte im Wesentlichen aus Anpassungen der Berechnungsgrundlage (Methodik und Daten) im Bilanzierungssystem EcoTransIT World.

Stationäre Energieverbräuche

ABSOLUTER PRIMÄRENERGIEVERBRAUCH DER STATIONÄREN ANLAGEN DES DB-KONZERNS IN DEUTSCHLAND / in Terajoule (TJ)	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
Netzbetrieb	4.684	4.966	– 282	– 5,7	5.128
Personenbahnhöfe	2.336	2.333	+ 3	+ 0,1	2.519
Instandhaltung Schienenfahrzeuge (Werke)	2.653	2.721	– 68	– 2,5	2.978
Sonstige	2.898	3.227	– 329	– 10,2	3.182
Insgesamt	**12.570**	**13.248**	**– 678**	**– 5,1**	**13.807**

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

Mit der Ausweisung des Primärenergieverbrauchs berücksichtigen wir die Energieaufwendungen bei der Umwandlung sog. Primärenergieträger wie z. B. Mineralöl, Erdgas oder Steinkohle in die tatsächlich von unseren Konzerngesellschaften genutzten Sekundärenergieträger wie z. B. Strom, Kraftstoffe oder Fernwärme (sog. Endenergieverbrauch). Unsere rund 5.400 Bahnhöfe (DB InfraGO), unsere Stellwerke, Betriebseinrichtungen, Werke und Gebäude in Deutschland und Standorte von DB Cargo im europäischen Ausland machen 15,3 % des gesamten Primärenergiebedarfs des DB-Konzerns aus (im Vorjahr: 15,5 %).

DB Regio rüstet u. a. im Rahmen eines Projekts der »Grünen Bahntechnik« 67 zahlreiche Tore in Werkhallen auf automatische Hallentore grün. Nr. 46 um. Die Tore werden automatisch geschlossen bzw. geöffnet, wodurch Wärmeverluste verringert, Energie eingespart, Abläufe beschleunigt und die Arbeitsbedingungen verbessert werden. Die Energieeinsparung liegt bei bis zu 15 %. 2024 wurden bereits 45 Tore umgerüstet, u. a. in München-Pasing, Münster und Frankfurt am Main (S-Bahn).

Um die energiebezogene Leistung, d. h. die messbaren Ergebnisse bezüglich Energieeffizienz, Energieeinsatz und Energieverbrauch, durch einen systematischen Ansatz kontinuierlich zu verbessern und damit auch die Treibhausgasemissionen nachhaltig zu senken, betreiben aktuell neun Konzerngesellschaften, darunter die DB Regio AG, die DB Fernverkehr AG und die DB Energie GmbH, ein zertifiziertes Energiemanagementsystem grün. Nr. 78 (EnMS) nach DIN EN ISO 50001. 46 Konzerngesellschaften in Deutschland sind von der Einführungspflicht eines EnMS (oder alternativ Eco Management and Audit Scheme [EMAS]) gem. Energieeffizienzgesetz (EnEfG) betroffen. Die Einführung in den deutschen DB-Gesellschaften wird derzeit umgesetzt und bis zur gesetzlichen Frist im Juli 2025 abgeschlossen sein.

ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Als Betreiber kritischer Infrastruktur und als Flächenorganisation sind wir von den möglichen Auswirkungen des Klimawandels stark betroffen. Deshalb verstärken wir unsere Anstrengungen in Abstimmung mit dem BMDV, um u. a. die Bahntechnik auf die durch den Klimawandel zunehmenden Witterungsextreme vorzubereiten. Wir setzen hierfür u. a. auf die wissenschaftlichen Aussagen der von uns beauftragten Studien des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK), um unser Klimaresilienzmanagement strategisch und operativ weiterzuentwickeln.

Analyse von Klimaszenarien

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

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

Im Ergebnis werden deutlich mehr Hitzetage und weniger harte Winter erwartet. Gleichzeitig werden Wetterextreme wie Starkregen und die Intensität von Sturmereignissen weiter zunehmen. Die Studie wies erstmals auch detaillierte Prognosen zu den klimatischen Auswirkungen in den 34 Verkehrsregionen von DB InfraGO aus.

Darüber hinaus nutzt der DB-Konzern klimatologische Daten des Basisdienstes der Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS-Basisdienst) als anerkannte Datengrundlage für eigene, umfassende Expositionsanalysen in den Geschäftsfeldern. Das bisherige, zwölf Klimaindikatoren umfassende Datenset wurde 2024 signifikant erweitert. Es umfasst nun mehr als 80 Parameter mit einer hohen räumlichen Auflösung von 5 x 5 km für den Referenzeitraum (1971 bis 2000), die nahe Zukunft (2031 bis 2060) und die ferne Zukunft (2071 bis 2100). Dies erlaubt uns detaillierte Einblicke in regionale Klimawandelauswirkungen.

Analyse von Klimarisiken

Die Erkenntnisse der PIK-Studie aus 2021 bilden die Grundlage für eigene, weitergehende Klimarisikoanalysen im DB-Konzern. Bei der Untersuchung der Klimarisiken orientiert sich der DB-Konzern an der anerkannten Methodik des BMDV-Expertennetzwerks. Diese besteht aus den drei Kernelementen Expositionsanalyse, Sensitivitätsanalyse und Kritikalitätsanalyse. Eine initiale Expositionsanalyse mit zwölf Klimaindikatoren wurde bereits 2023 für die Personenbahnhöfe und Haltepunkte von DB InfraGO durchgeführt. Konzernweit wurden 2024 alle Anstrengungen, die für eine verlässliche Bahntechnik im Zeichen der Herausforderungen des Klimawandels erforderlich sind, im Programm Klimaresiliente Bahntechnik gebündelt. Die Maßnahmenanalyse des Programms ist entlang des RCP-8.5-Szenarios ausgerichtet. Ziel ist es, auf Basis eines eigens entwickelten Vorgehensmodells erforderliche Maßnahmen zu identifizieren, um Fahrzeuge, Infrastruktur und Gebäude technisch resilient auszugestalten. Zu diesem Zweck wurde 2024 u. a. eine umfassende Klimarisikoanalyse zur Exposition, Sensitivität und Kritikalität der bahntechnischen Anlagen der am Programm Klimaresiliente Bahntechnik beteiligten Geschäftsfelder und Serviceeinheiten durchgeführt. Hierdurch konnte ein umfassendes Bild der klimawandelbedingten Risiken für die untersuchten Anlagen ermittelt werden.

Diese ganzheitliche Betrachtung bildet die Grundlage für die Entwicklung gezielter und effektiver Anpassungsmaßnahmen, um die Resilienz des Bahnsystems zu stärken.

Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen, wurden für ausgewählte Anlagengruppen Pilotprojekte initiiert. In den Detailuntersuchungen wurden bspw. historische Wetter- und Störfalldaten analysiert, um statistisch signifikante Wirkzusammenhänge zu identifizieren sowie wirksame Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln und zu erproben.

Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel

Bei DB InfraGO befasst sich die Abteilung Naturgefahrenmanagement mit Extremwetterereignissen und Klimafolgenanpassung in den Kernbereichen Sturmrisikomanagement, Hitzeprävention, Wintermanagement sowie Starkregen- und Hochwasserresilienz.

Im Rahmen der Sturmschadensprävention arbeitet DB InfraGO z. B. mit dem Projektkonsortium des Forschungsvorhabens »RailVitaliTree« zusammen, koordiniert vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF). Ziel ist die Entwicklung eines Vitalitätsmonitors, der Vitalitätsveränderungen von Bäumen im Gleisumfeld mithilfe von Satellitendaten in hoher zeitlicher und räumlicher Auflösung darstellt. Untersuchungen an etwa zwölf Standorten in Deutschland umfassen Studien zum Wachstum von Bäumen auf Basis von Jahresringanalysen, sog. dendroökologische Studien, mikroklimatische Messungen und Drohnenbefliegungen. Es sollen die Faktoren, die die Baumvitalität im Waldbereich an den Gleisen negativ beeinflussen, besser verstanden und Maßnahmen gegen Astbrüche und Baumstürze entwickelt werden. Erste Proben wurden 2024 entnommen und zwei Wetterstationen zur Datenerhebung aufgestellt. Die Ergebnisse des Projekts werden Ende 2026 erwartet.

Zum Schutz sensibler Leit- und Sicherungstechnik hat DB Systemtechnik zusammen mit DB InfraGO 2024 knapp 100 sog. Achszählpunkte mit Temperaturloggern ausgestattet,

die bis Ende 2025 Temperaturschwankungen in deren Innengehäusen messen. Es soll untersucht werden, ob eine Korrelation von Lufttemperatur und weiteren Standortfaktoren mit der Innentemperatur besteht. Im Anschluss soll nach einem Abgleich mit prognostizierten Temperaturspitzen untersucht werden, ob und welche der in 2022 und 2023 erprobten Technologien zum Schutz sensibler Leit- und Sicherungstechnik vor immer längeren und intensiveren Hitzewellen an welchen Standorten geeignet sind.

Die Anpassung an den Klimawandel rückt auch bei Neu- und Ausbauprojekten zunehmend in den Fokus. Seit Juli 2024 ist gem. den Europäischen Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von künftigen Infrastrukturprojekten, die von sog. gemeinsamem europäischen Interesse sind, ein verpflichtendes Climate Proofing durchzuführen, das sowohl Klimaschutz- als auch Klimaresilienzbelange berücksichtigt. Der DB-Konzern führte bereits 2023 freiwillig ein umfassendes Climate Proofing für ausgewählte Großprojekte durch, darunter an den Strecken Karlsruhe—Basel und Hamburg—Lübeck—Puttgarden. Die Analyse umfasste 25 klimarelevante Gefahren wie Hitzewellen und Starkregen sowie deren Auswirkungen auf verschiedene Projektkomponenten wie bspw. Fahrweg und Gebäude bis 2100. Für identifizierte Risiken wurden spezifische Anpassungspläne entwickelt. Seit 2024 unterstützen qualifizierte Gutachterbüros das Climate Proofing für künftige Projekte.

DB InfraGO arbeitet an der Entwicklung klimaresilienter Bahnhofsumfelder. Ziel ist es, den Komfort und die Sicherheit der Reisenden zu erhöhen sowie die Widerstandsfähigkeit der Bahnhöfe gegenüber Extremwettereignissen zu stärken. In Kooperation mit Kommunen sollen lebenswerte und klimaangepasste öffentliche Plätze geschaffen werden. Zur Bewertung der Anfälligkeit der Bahnhöfe und Haltepunkte hinsichtlich der Folgen des Klimawandels wurden 2024 umfassende Analysen bezüglich Hitze, Starkregenereignissen sowie Wind und Kälte durchgeführt und in ersten Pilotprojekten konkrete Anpassungsmaßnahmen, wie klimaangepasste Bepflanzungen oder der Einsatz versickerungsfähiger Böden, erprobt. Dies trägt nicht nur zu Verbesserung der Klimaresilienz bei, sondern stärkt zudem die Biodiversität und wertet die Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld auf.

Wir unterstützten auch 2024 wieder die Arbeiten des BMDV-Expertennetzwerks durch Bereitstellung von Daten sowie unserer Expertise in mehreren verkehrsträger- und bundesbehördenübergreifenden Projekten.

Naturschutz

GRI

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur lassen sich Eingriffe in die Natur nicht immer vermeiden. Wesentliche Auswirkungen entstehen durch unsere Geschäftstätigkeit insbesondere beim Bau und bei der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur. Dabei kommt es häufig zu Landnutzungsänderungen, bei denen Naturlandschaften in Verkehrsflächen umgewandelt werden. Dies kann negative Auswirkungen auf die Lebensräume von Tier- und Pflanzenarten sowie auf den Umfang und Zustand von Ökosystemen haben.

Der Schutz von Natur und Biodiversität ist für uns eine zentrale Aufgabe, die wir von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb unserer Anlagen berücksichtigen.

Dazu entwickeln wir eine Biodiversitätsstrategie, die über die Kompensation negativer Auswirkungen hinausgeht und einen nachhaltigen Mehrwert für die Natur schafft. Um dem Verlust von Biodiversität und Ökosystemen entgegenzuwirken, handeln wir nach dem Prinzip der Mitigationshierarchie: Zunächst sind negative Auswirkungen auf die Natur so weit wie möglich zu vermeiden. Wo Eingriffe unvermeidbar sind, setzen wir Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen um. Für verbleibende Beeinträchtigungen schaffen wir geeignete Ausgleichsflächen, um diese gem. den naturschutzrechtlichen Vorgaben vollständig zu kompensieren.

Mit unseren Rahmenrichtlinien im Umweltschutz wie z. B. »Naturschutzrechtliche Kompensationsverpflichtungen«, »Qualifikation Umweltfachkraft / Umweltfachlicher Bauüberwacher grün. Nr. 127 nach Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes« sowie dem »Integrierten Pflanzenschutz« setzen wir für alle DB-Unternehmen in Deutschland die Anforderungen und Leitlinien in diesen Themen um. Z. B. regelt die Richtlinie zu naturschutzrechtlichen Kompensationsverpflichtungen seit 2017 den Umgang mit selbigen von der Planung über die Umsetzung bis hin zur Unterhaltung und legt die Grundlagen der gesetzlich vorgeschriebenen Berichterstattung an die Genehmigungsbehörden und die Nutzung des Fachinformationssystems Naturschutz und Kompensation (FINK) grün. Nr. 59 fest.

Alle unsere Infrastrukturprojekte durchlaufen ein umfassendes behördliches Genehmigungsverfahren, in dem die Umweltauswirkungen geprüft werden und das u. a. eine Abstimmung mit den Naturschutzbehörden erfordert. Durch die Beteiligung von Behörden und Bürger:innen sowie durch Bereitstellung von Umweltberichten im Rahmen von Genehmigungsverfahren werden mögliche Auswirkungen eines Projekts auf die Umwelt frühzeitig erkannt und bei der Projektentscheidung berücksichtigt. Hierfür stehen verschiedene Instrumente, wie die Umwelt- und Flora-Fauna-Habitat-(FFH-) Verträglichkeitsprüfung, die spezielle artenschutzrechtliche

Prüfung und die Eingriffsregelung zur Verfügung. Ziel ist es, mögliche negative Auswirkungen auf die Natur so weit wie möglich zu vermeiden. Festgestellte tatsächliche negative Auswirkungen kompensieren wir vollständig. Die Wirksamkeit von Kompensationsmaßnahmen und die Sicherstellung einer vollständigen Kompensation unserer Eingriffe in Natur und Landschaft wird mit dem in der Bundeskompensationsverordnung und den jeweiligen Landeskompensationsverordnungen verankerten Biotopwertverfahren bewertet. Als Messgröße dienen Biotopwertpunkte, die die ökologische Bedeutung und den Zustand eines Biotops quantifizieren und dabei helfen, den Wert für die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild integrativ zu bewerten. Sie ermöglicht es, den Nachweis zu erbringen, dass durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mindestens so viele Biotopwertpunkte geschaffen werden, wie durch Eingriffe verloren gehen. Die Vollzugskontrolle und Überwachung der naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 83 obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt.

Wir stehen in regelmäßigem Austausch 30ff. mit den zuständigen Genehmigungsbehörden sowie mit Umweltorganisationen zu unseren Naturschutzaktivitäten.

NATURSCHUTZAKTIVITÄTEN

Über unsere Kompensationsverpflichtungen hinaus führen wir freiwillige Projekte für den Erhalt der Biodiversität in Deutschland durch:

- Wir haben mit dem Verein Bergwaldprojekt e. V. und durch zahlreiche Spenden, u. a. von Reisenden im BahnBonus-Programm und in der DB-Bordgastronomie, von 2009 bis Ende 2024 insgesamt rund 548.000 Bäume gepflanzt grün. Nr. 26 und so 220 ha naturnahe Waldfläche wiederhergestellt.
- Mit dem mehrjährigen Forschungsprojekt BALIN grün. Nr. 61 werden die Auswirkungen verschiedener Beleuchtungseinrichtungen bzw. Leuchtmittel an Bahnhöfen auf Insekten untersucht. Im Ergebnis sollen daraus Handlungsempfehlungen abgeleitet und unsere Regelwerke angepasst werden. Im Rahmen der Studie wurden sechs Bahnhöfe auf insektenfreundliche Beleuchtung umgerüstet und deren Auswirkungen auf die Insektenfauna untersucht. Der Abschluss der 2024 fortgeführten Probenanalysen und -auswertung wird Mitte 2025 erwartet.
- Um geschützte Arten bei Bauprojekten schnell und zuverlässig erfassen zu können, bilden wir in Begleitung von Universitäten und Hochschulen im Kompetenzzentrum Artenkartierung unsere Artenspürhunde grün. Nr. 162 aus. Seit 2021 erhielten bereits zehn Hunde eine Zertifizierung. Fünf weitere Hunde befanden sich Ende 2024 in Ausbildung. Vor Baubeginn sind die Artenspürhunde bei der Begehung des Baugeländes (sog. Artenkartierung) im Einsatz. Sie können bspw. im Winter auch bei Minustemperaturen die Lage von Eidechsenquartieren zuverlässig bestimmen. 2024 wurden die Artenspürhunde in 46 Projekten eingesetzt.
- Seit mehr als 20 Jahren bringt »Fahrtziel Natur« grün. Nr. 37 Menschen mit der Bahn in die Natur. Die Kooperation von BUND, NABU, VCD und DB-Konzern engagiert sich dafür, dass Biosphärenreservate, Natur- und Nationalparks in ganz Deutschland, Österreich und der Schweiz autofrei und nachhaltig bereist werden können.

VEGETATIONSKONTROLLE IM GLEIS

Für uns haben sowohl ein sicherer Bahnbetrieb als auch der Umweltschutz eine herausragende Bedeutung. Die Vegetationskontrolle im Gleis hat auf beide Aspekte maßgebliche Auswirkungen. Unter Umweltschutzgesichtspunkten ist der Ausstieg aus der Anwendung von Glyphosat in Deutschland ein besonderes Anliegen für uns. Gleichzeitig muss eine effiziente Vegetationskontrolle auch aus Sicherheitsgründen gewährleistet werden. Seit 2023 verzichten wir vollständig auf den Einsatz von Glyphosat in Deutschland. Stattdessen setzen wir auf ein gesamthaftes nachhaltiges Vegetationsmanagement grün. Nr. 116, das ein koordiniertes Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen vorsieht. Um unsere Erfahrungen hierzu zu teilen, stehen wir auch im Austausch mit anderen europäischen Bahnen (DACH-Austausch, Mitarbeit im UIC). In den letzten Jahren wurden alternative, umweltverträgliche Verfahren und Anwendungsstrategien im Bereich des mechanischen Vegetationsmanagements weiterentwickelt und erprobt. Solche Verfahren stehen aktuell für die Betriebsaufnahme jedoch noch nicht oder nur begrenzt zur Verfügung. Daher müssen wir, um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten, auch auf zugelassene alternative Herbizide zurückgreifen. Grundsätzlich kommen bei der chemischen Vegetationskontrolle ausschließlich Wirkstoffe zum Einsatz, die vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit speziell für den Gleisbereich zugelassen sind.

Wir arbeiten eng mit Industrie und Wissenschaft zusammen, um innovative Lösungen für ein nachhaltiges Vegetationsmanagement im Gleis voranzutreiben. Zusätzlich erfolgt eine kontinuierliche Erfassung der Vegetation, um eine aktive Steuerung von Bewuchstoleranzen zu ermöglichen. Zu den aktuellen Maßnahmen im Rahmen der Vegetationskontrolle gehören u. a. die digitale und effiziente Planung der Vegetationskontrolle sowie der Einsatz neuer mechanisch-manueller Verfahren (wie z. B. technologisch weiterentwickelte Mähapparate) sowie weiterhin die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln (z. B. Pelargonsäure). Die Ausbringungsmenge von Herbizidwirkstoffen lag 2024 bei 19,4 t (im Vorjahr: 21,4 t). Bei einer Gleislänge von rund 61.000 km wurden rund 15 % (im Vorjahr: rund 14 %) der Gleise behandelt. Dies entspricht rund 2,09 kg Wirkstoff pro Kilometer behandeltes Gleis.

VERANTWORTUNG FÜR TIER- UND PFLANZENWELT

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

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Alle Daten zu unseren Kompensationsverpflichtungen dokumentieren wir im webbasierten Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) grün. Nr. 59. Damit erfassen wir fortlaufend den jeweiligen Stand der Kompensationsverpflichtungen und können somit die gem. Bundesnaturschutzgesetz festgelegte Berichtspflicht an das EBA erfüllen. 2024 wurden 932 Projekte und 6.948 Kompensationsmaßnahmen (davon 3.256 zum Artenschutz) im System neu hinterlegt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Wir haben von 2014 bis 2024 10.130 Projekte mit insgesamt 67.035 Kompensationsmaßnahmen im System hinterlegt. Darunter sind 25.590 Maßnahmen zum Artenschutz. Die Zahl der Projekte mit naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist wie im Vorjahr um rund 10 % gestiegen.

Im Januar 2024 wurde die naturnahe Umgestaltung des Flusses Elz bei Riegel und Köndringen im Großprojekt Karlsruhe—Basel als »Hervorragendes Beispiel« von der UN-Dekade zur Wiederherstellung von Ökosystemen ausgezeichnet. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte zwischen 2015 und 2017, heute finden sich im revitalisierten Abschnitt auf einer Gesamtlänge von 3,5 km zahlreiche Vogel- und weitere Tierarten, darunter auch viele bedrohte Arten.

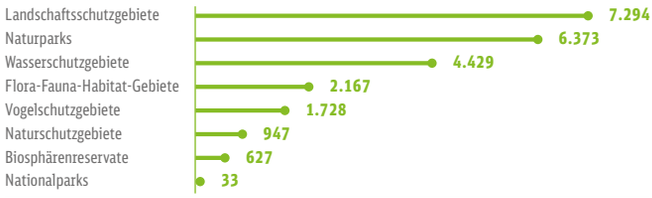
Vogelschutzmaßnahmen

2023 ist ein mehrjähriges Forschungsprojekt beim Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung gestartet, das mögliche kamerabasierte Methoden zur Bewertung der Notwendigkeit und des Erfolgs von Vogelschutzmaßnahmen an den Oberleitungsanlagen untersucht. Im Rahmen des Projekts wurden 2024 an zwei Standorten Kameras zur automatisierten Aufnahme und Auswertung digitaler Bild- und Videoaufnahmen für die Untersuchung unterschiedlicher Gefährdungsursachen installiert.

2024 haben wir rund 3.470 Kurzschlussereignisse an Oberleitungsanlagen durch Tiere erfasst. Davon stehen rund 94 % im Zusammenhang mit Vögeln und rund 6 % mit kleinen Säugetieren. Im Rahmen der Vollinspektion der Oberleitungen werden zur Verbesserung Vogelschutzmaßnahmen grün. Nr. 33 an den Isolatoren durchgeführt. Auch Bahnstromleitungen werden in Gebieten mit einer hohen Gefahr für Vogelkollisionen sicher gemacht.

IT-Systeme zur Dokumentation von Schutzgebieten

BERÜHRUNG VON DB-STRECKEN MIT SCHUTZGEBIETEN IN DEUTSCHLAND / in km — 2024



Schutzgebiete können sich überschneiden.

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

Ressourcenschutz

GRI

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

GRI

In der Schieneninfrastruktur besteht insbesondere durch unsere Bautätigkeiten ein sehr hoher Ressourcenbedarf in unserer vorgelagerten Wertschöpfungskette. Wir streben an, bis 2040, mit besonderem Fokus auf Deutschland, eine Kreislaufwirtschaft zu etablieren. Kreislaufwirtschaft bedeutet für uns, Rohstoffe schonend einzusetzen, sie möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten und – sofern es technisch und rechtlich möglich ist – unsere Abfälle zu recyceln, um somit den Bedarf an Primärrohstoffen und das Abfallaufkommen zu verringern. Es fließen im Input damit noch technisch notwendige Primärrohstoffe ein und im Output werden anfallende Abfälle einem Recycling zugeführt, sofern es rechtlich und technisch möglich ist. Dies zahlt auch auf eine Verringerung unserer Scope-3-Emissionen ein.

Für die Instandhaltung und den Ausbau unserer Infrastruktur benötigen wir große Mengen an Material – v. a. Schienenstahl, Gleisschotter und Betonschwellen. Mit unserem Bedarf an den dafür benötigten Primärrohstoffen tragen wir zum Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen bei. Diese drei Hauptressourcen machen gem. eigenen Erhebungen rund 75 % des Gewichts unseres Gesamtmaterialeinsatzes (im DB-Konzern in Deutschland) aus. Hier wollen wir den Recyclinganteil in den kommenden Jahren deutlich erhöhen und haben uns bis 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2019 verbindliche Ziele gesetzt:

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

RECYCLINGANTEIL HAUPTRESSOURCEN / in % — **2024** / 2030 (Ziel)

Zudem wollen wir unsere Recyclingquote auf einem sehr hohen Niveau von mindestens 95 % halten. Insbesondere bei Bau und Instandhaltung von Schieneninfrastruktur und bei unserer Fahrzeugflotte fallen Abfälle an, die wertvolle Ressourcen wie Metalle und mineralische Baustoffe enthalten. Diese werden schon heute überwiegend einem Recycling zugeführt und stehen dem Wirtschaftskreislauf damit weiterhin zur Verfügung.

Mit einer internen Stoffstrombilanz dokumentieren und bewerten wir jährlich die verwendeten Ressourcen. Dabei konzentrieren wir uns zunächst auf eine Bilanz von Schotter, Beton, Stahl, Kupfer, Aluminium für den DB-Konzern in Deutschland und damit auf unser Kerngeschäft. Die Gewichtsmengen der Ressourcen werden im In- und Output für das jeweilige Berichtsjahr erfasst. Hier fokussieren wir uns auf den Bau der Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge sowie auf Fahrzeugersatzteile. Unsere Stoffstrombilanz werden wir ab 2025 sukzessive in unser digitales Ressourceninventar überführen. Dazu erheben wir herstellerspezifische Produkt- und Materialdaten, um schrittweise eine ganzheitliche Ressourcentransparenz für das Kerngeschäft des DB-Konzerns in Deutschland zu schaffen.

Um die Entwicklungen von recycelten und recyclingfähigen Produkten voranzutreiben, bauen wir die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Lieferanten auf und aus. Über die aktive Mitarbeit in nationalen und internationalen Verbänden und Gremien wie dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), der International Union of Railways (UIC) und dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) sind wir bereits mit verschiedenen Akteuren zum Thema Kreislaufwirtschaft vernetzt. Im Rahmen unserer mehrjährigen partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der Bauindustrie und Planern in der Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB) bringen wir uns u. a. im ZIB-Cluster »Grünes Planen, Bauen und Betreiben« ein. In einer gemeinsamen Erklärung hat sich die ZIB 2024 zu ihrer Verantwortung für das Erreichen der Klimaschutzziele in Übereinstimmung mit dem Pariser Klimaschutzabkommen bekannt.

Ein Hebel auf dem Weg zum klimafreundlichen Bauen ist die Sanierung, denn im Vergleich zum Neubau werden dabei weniger Rohstoffe verbraucht und CO_2e-Emissionen eingespart. 2024 wurde im Rahmen der ZIB die Sanierung von Brücken grün. Nr. 42 als Maßnahme für Klima- und Ressourcenschutz betrachtet. Im DB-Streckennetz befinden sich heute rund 5.800 Gewölbebrücken. In der Vergangenheit wurden insbesondere kleinere Gewölbebrücken am Ende ihrer Lebensdauer meist abgerissen und durch ein komplett neues Betonrahmenbauwerk ersetzt. Gemeinsam haben DB InfraGO und die TU Dresden ein Verfahren zur Sanierung und Erhaltung dieser Brücken entwickelt. Die ersten kleineren einbögigen Gewölbebrücken im Bestand des DB-Konzerns wurden bereits saniert. Auf der Bahnstrecke von Ihrhove nach Groningen wurde im Juli 2024 mit der Sanierung der Gewölbebrücke bei Müggenburg begonnen.

MATERIALKREISLÄUFE – RESSOURCENMANAGEMENT IM INPUT

GRI

Für das Schienennetz bilden Schienenstahl, Gleisschotter und Betonschwellen die Grundlage. Insgesamt befinden sich rund 6,6 Mio. t Schienenstahl, rund 225 Mio. t Gleisschotter und rund 74 Millionen Betonschwellen im deutschen Schienennetz.

MATERIALEINSATZ IN DER SCHIENENINFRASTRUKTUR	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
Schienenstahl in Tsd. t	247,1	280,4	– 33,3	– 11,9	259,0
Recyclinganteil [1] in %	25,6	24,9	+ 0,7	–	–
Schotter in Tsd. t	3.236	3.880	– 644	– 16,6	3.471
Recyclinganteil in %	11,1	12,0	– 0,9	–	11,4
Betonschwellen in Tsd.	3.053	3.475	– 422	– 12,1	2.089
Recyclinganteil in %	8,5	8,7	– 0,2	–	13,3

Bis 2023 abgebildeter Zeitraum 01.10. bis 30.09.
[1] Datenerhebungsprozess für Recyclinganteil Schienenstahl in 2023 etabliert.

Für die Erhöhung des Recyclinganteils im Schienenstahl wurden zwei Hebel identifiziert:

- die Schienenaufarbeitung von Altschienen und
- die Beschaffung von emissionsärmerem Stahl. Maßgeblich für eine signifikante Steigerung des Recyclinganteils ist dabei der Einsatz von grünem Stahl. An den notwendigen Voraussetzungen für dessen Einsatz arbeiten wir.

Für das Gleisnetz ergreifen wir Maßnahmen, um den Bedarf an Neumaterial zu senken und genutzte Materialien möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten. Dafür haben wir Materialkreisläufe für Gleisschotter grün. Nr. 51 und Betonschwellen grün. Nr. 73 etabliert:

- 2024 wurden 2,7 Mio. t (im Vorjahr: 3,2 Mio. t) abgenutzter Gleisschotter aus dem Gleisnetz ausgebaut, gereinigt, wieder scharfkantig gemacht oder ersetzt. Die Steine werden für die interne Wiederverwendung zu Recyclingschotter oder zur weiteren Nutzung als Splitt bzw. Brechsand für den Straßenbau aufgearbeitet. Dies geschieht entweder direkt vor Ort durch mobile Aufbereitungsanlagen oder in externen, zertifizierten Anlagen. Dadurch werden die benötigte Menge an Neuschotter sowie die damit verbundenen transportbedingten Treibhausgasemissionen deutlich reduziert. 2024 wurden bspw. im Rahmen der vom Instand-

haltungsvolumen abhängigen Bettungsreinigung, bei der Schotter aufgenommen, gesiebt, gereinigt und wieder ins Gleis zurückgelegt wird, 1,2 Mio. t (im Vorjahr: 1,6 Mio. t) Gleisschotter gereinigt, wovon rund die Hälfte, 0,6 Mio. t (im Vorjahr: 0,8 Mio. t), direkt wieder in das Gleisnetz zurückgeführt werden konnten. Gemeinsam mit der HTW Dresden, der TU München, dem EBA und Anlagenbauern untersuchen wir seit 2023 ein neues Verfahren zur schonenderen Aufbereitung von Gleisschotter. Ziel ist es, den Anteil von Recyclinggleisschotter zu erhöhen. 2024 konnten die erforderlichen Laboruntersuchungen zum Nachweis der Wirksamkeit des Verfahrens positiv abgeschlossen werden. Damit ist der Weg für die zweijährige Betriebserprobung des so aufbereiteten Gleisschotters geebnet. Der Recyclinganteil von Gleisschotter ist zurückgegangen. Hintergrund sind Mehrkosten für die Beschaffung von recyceltem Gleisschotter und die Reduzierung des Angebots auf dem Markt durch geänderte rechtliche Rahmenbedingungen. Die Einführung der Ersatzbaustoffverordnung des Bundes führte aufgrund gestiegener Analyseanforderungen zu einer Verknappung der Laborkapazitäten und zur Zurückhaltung sowohl bei den Aufarbeitungsfirmen als auch bei ihren Auftraggebern. Das reduzierte Angebot an recyceltem Gleisschotter hatte erhöhte Bestellungen von Neuschotter zur Folge und hat somit den Anteil an recyceltem Gleisschotter verringert.
- Beim Gesamtmaterialeinsatz wurden rund 240.000 aufgearbeitete Betonschwellen in das Gleisnetz eingebaut (im Vorjahr: rund 300.000 Betonschwellen). 2024 wurden rund 645.000 t nicht mehr nutzbare Betonschwellen ausgebaut (im Vorjahr: rund 532.000 t). Die Veränderungen sind maßgeblich durch das Schadschwellenaustauschprogramm begründet. Betonschwellen werden, soweit zulässig, für den Wiedereinsatz im Gleisnetz aufgearbeitet. Hierfür ungeeignete Betonschwellen werden über zertifizierte Entsorgungsunternehmen recycelt und bspw. im Straßen- oder Wegebau eingesetzt. Die Sperrung von Betonschwellen bestimmter Jahrgänge von ausgewählten Firmen für die Aufarbeitung hat zu einem Rückgang der potenziell aufarbeitungsfähigen Ausgangsmenge für das Recycling geführt. Weiterhin hat das Schadschwellenaustauschprogramm die Menge an neuen Betonschwellen anteilig am Gesamtbetonschwelleneinsatz erhöht und somit den prozentualen Anteil an recycelten Schwellen verringert.

Weitere Ressourcenschutzaktivitäten

Unsere Maßnahmen zum Ressourcenschutz sind vielfältig:
- U. a. tragen wir durch den Einsatz innovativer 3D-Druck-Verfahren grün. Nr. 149 zu einer effizienten und ressourcenschonenden Bauteilproduktion in der Fahrzeuginstandhaltung bei. Überflüssige Lagerbestände werden vermieden, bei der Herstellung wird nur das tatsächlich benötigte Material verbraucht und wir verlängern die Lebenszyklen der Fahrzeuge, da wir Bauteile fertigen, die beim Hersteller nicht mehr erhältlich sind. Seit 2015 haben wir bereits mehr als 150.000 (Ersatz-)Teile in mehr als 700 unterschiedlichen Anwendungen mit zwölf verschiedenen 3D-Druck-Technologien gefertigt. Da aber selbst in diesem ressourcenschonenden Verfahren nicht jeder Druck auf Anhieb gelingt und Abfälle entstehen, haben wir mit der Firma Recycling Fabrik für alle DB-Standorte deutschlandweit einen Recyclingkreislauf für 3D-Druck-Abfälle der meistverwendeten Druckmaterialien entwickelt.
- In Zorneding (Bayern) grün. Nr. 6 eröffneten wir Ende 2023 das erste Bahnhofsempfangsgebäude, das komplett aus Holz gebaut wurde (sog. Kleiner Grüner Bahnhof). Nach der Eröffnung dieses Pilotstandorts ist im Juli 2024 in Haar (Bayern) der zweite seiner Art in modularer Holzbauweise eingeweiht worden. Weitere Standorte sind deutschlandweit in Planung.
- Im Rahmen des DB mindbox-GreenTec-Programms haben wir gemeinsam mit dem Start-up StrongbyForm ein Wetterschutzhaus aus innovativer Holzleichtbauweise entworfen und für eine temporäre Ausstellungsphase getestet. Das bionische Design aus Holzverbundwerkstoffen erlaubt eine schlanke und materialreduzierte Dimensionierung und senkt so die Treibhausgasemissionen der Baumaterialien. Zur Evaluierung im Kundenbetrieb wird das Wetterschutzhaus aktuell am Bahnhof Berlin-Südkreuz getestet.
- Ebenso Teil des DB mindbox-Programms ist Minviro, das gemeinsam mit DB Fernverkehr einen ganzheitlichen Lebenszyklusanalysen- oder Life-Cycle-Assessments-(LCA-)Ansatz verfolgt. Dabei werden verschiedene Komponenten und Phasen von ICE-Sitzen analysiert. Das Ziel ist: Transparenz durch Szenario- und Potenzialanalysen zu schaffen sowie Handlungsempfehlungen für nachhaltigeres Handeln zu entwickeln. Gemeinsam werden Materialien verglichen und Prozesse verbessert, um die Zukunft der Mobilität nachhaltiger zu gestalten.

RECYCLINGQUOTE – RESSOURCENMANAGEMENT IM OUTPUT

GRI

Im Rahmen unseres Umweltmanagementsystems grün. Nr. 131 gem. DIN ISO 14001 sind für den DB-Konzern in Deutschland klare Regelungen zur Kreislaufwirtschaft festgelegt. So wird bei Materialien und Stoffen, die nicht mehr benötigt werden, geprüft, ob sie recycelt werden können und über welchen Weg sie den DB-Konzern verlassen. Wir treten grundsätzlich als Abfallerzeuger auf und steuern und verantworten dadurch

aktiv die rechtskonforme und ökologische Abfallentsorgung über Dritte bis zur endgültigen und ordnungsgemäßen Entsorgung. Für externe Entsorgungsleistungen werden Entsorgungsfachbetriebe beauftragt, die im Sinne von § 56 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrwG) über die entsprechenden abfallfachlichen und -wirtschaftlichen Eignungen verfügen. Betrachtet werden alle im DB-Konzern anfallenden Abfälle, die gem. bestehenden Entsorgungsverträgen oder im Rahmen der in Deutschland geltenden kommunalen Überlassungspflicht einer Abfallentsorgung zugeführt werden.

Mit unserem internen Abfallmanagement erfassen und entsorgen wir nahezu jede Abfallart getrennt nach Einzelfraktionen. Dadurch können wir die Abfälle wieder dem Kreislauf zuführen und für spezifische Abfälle Erlöse erzielen. Die gefährlichen und nicht gefährlichen Abfälle werden mittels eines zentralen IT-Systems erfasst. Somit besteht Transparenz über die Abfallströme und die Entsorgungswege. Bei DB Schenker ist im umfangreichen Global-Environmental-Management-System verankert, dass die jeweils lokal anwendbaren Rechtsgrundlagen für die Abfallentsorgung als Mindestvoraussetzungen anzusehen sind. Entsprechende vertragliche Regelungen werden auf lokaler Ebene getroffen und überwacht.

ABFALLMENGE (GESAMT) UND RECYCLINGQUOTE	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
Abfallmenge (gesamt) in Tsd. t	8.182	7.904	+ 278	+ 3,5	8.112
Recyclingquote in %	96,0	96,7	– 0,7	–	96,9

Zeitraum 01.10. bis 30.09.
Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG. Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.
Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Auch 2024 haben wir unsere Recyclingquote auf einem hohen Niveau von mehr als 95 % gehalten. Insbesondere bei Bau und Instandhaltung unserer Schieneninfrastruktur und bei unserer Fahrzeugflotte fallen Abfälle an, die wertvolle Ressourcen wie Metalle und mineralische Baustoffe enthalten. Diese werden bereits heute überwiegend einem Recycling zugeführt und stehen dem Wirtschaftskreislauf weiterhin zur Verfügung.

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

Wenn wir einen neuen Tunnel bauen oder anderweitig in ein Gelände eingreifen, fördern wir dabei große Mengen an Aushubmaterial aus der Erde. Die vielen Tonnen Sand, Kies, Ton und Naturstein geben wir zurück in den Kreislauf. Das Corporate Start-up Erdpool grün. Nr. 163 bietet Serviceleistungen rund um die nachhaltige Vermarktung mineralischer Rohstoffe. Erdpool unterstützt dabei, Material- und Standortdaten, insbesondere von Materialüberschuss und -bedarf, zu erfassen und ermöglicht im Umkreis die Abnehmersuche bei Materialüberschuss und die Anbietersuche bei Materialbedarf sowie eine automatische Potenzialeinschätzung eines anfallenden Materials vorzunehmen. Dadurch kann mehr Material wiederverwendet, Transportwege können verkürzt, Entsorgungskosten und Umweltschäden reduziert und so Infrastrukturprojekte nachhaltiger gestaltet werden. Mit der Vermarktung reduzieren wir den Abbau mineralischer Rohstoffe und schonen auch Deponiekapazitäten. Erdpool sorgt gleichzeitig dafür, dass das Aushub- sowie Ausbruchmaterial entsprechend den geltenden Umweltanforderungen geprüft wird.

ABFALLMENGE NACH ABFALLARTEN UND ENTSORGUNGSVERFAHREN / in Tsd. t	2024	2023	2022
Bauabfälle	7.749	7.493	7.657
Recycling	7.458	7.272	7.449
Thermische Verwertung und Beseitigung	290	221	208
Schrott [1]	341	319	361
Recycling [1]	340	319	361
Thermische Verwertung und Beseitigung [1]	0,4	0,2	0,2
Elektronikschrott [1]	1,8	1,3	1,1
Recycling	1,7	1,1	0,9
Thermische Verwertung und Beseitigung [1]	0,1	0,2	0,2
Siedlungsabfälle und Kunststoff [1]	50,6	60,2	65,9
Recycling [1]	28,0	31,6	32,6
Thermische Verwertung und Beseitigung [1]	22,6	28,7	33,3
Papier [1]	9,6	9,3	9,4
Recycling [1]	9,5	9,2	9,4
Thermische Verwertung und Beseitigung [1]	0,1	0,1	0,0
Altöl [1]	8,7	2,5	1,9
Recycling	8,5	2,2	1,8
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,1	0,3	0,1
Sonstige [1], [2]	22,3	17,9	16,2
Recycling [1]	11,9	10,9	9,6
Thermische Verwertung und Beseitigung [1]	10,4	7,0	6,6
DB-Konzern [1]	**8.182**	**7.904**	**8.112**
Recycling [1]	7.858	7.647	7.864
Thermische Verwertung und Beseitigung [1]	324	257	248
DB-Konzern inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) [3]	8.244	7.974	8.187
davon DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) [3]	61,7	70,1	74,8

Zeitraum 01.10. bis 30.09.
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo die DB Cargo AG.
Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.
[1] Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.
[2] Z. B. Farben, Lacke, Schlämme und weitere Abfälle der Instandhaltung.
[3] DB Schenker 01.01. bis 31.12. des jeweiligen Vorjahres.

- 2024 lag das Abfallaufkommen annähernd auf dem Vorjahresniveau. Den größten Anteil hatte wieder das Bauabfallaufkommen mit rund 95 %. Die Recyclingquote lag bei 96,0 %. Durch gezielte Maßnahmen, wie den selektiven Rückbau und die vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen, konnten wir den Anteil der wiederverwendbaren Abfälle hoch und den Anteil der zu beseitigenden oder zu verbrennenden Abfälle auf einem sehr niedrigen Niveau halten.
- Zu verbrennende Abfälle führen wir grundsätzlich der thermischen Abfallbehandlung zu. Dort wird die beim Verbrennen freigesetzte Energie als elektrische Energie, Wärme und/oder Prozessdampf genutzt.
- Siedlungsabfälle haben nur einen kleinen Anteil an unserem Gesamtabfallaufkommen, sind aber die sichtbarste Fraktion in unseren Zügen und an unseren Bahnhöfen. Unseren Ansatz zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe weitestgehend zu recyceln, haben wir fortgeführt. Alle recyclingfähigen Siedlungsabfälle geben wir zur Sortierung in moderne Vorbehandlungsanlagen, sodass aus den darin enthaltenen Wertstoffen mindestens 85 % sauber getrennt für ein Recycling zur Verfügung stehen.

ABFALLMENGE VON GEFÄHRLICHEM UND NICHT GEFÄHRLICHEM ABFALL / in Tsd. t	2024	2023	2022
Gefährlicher Abfall [1]	579	378	384
Anteil Recycling [1] in %	68,0	61,8	62,1
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung [1] in %	32,0	38,2	37,9
Nicht gefährlicher Abfall [1]	7.603	7.526	7.728
Anteil Recycling [1] in %	98,2	98,5	98,7
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung [1] in %	1,8	1,5	1,3
DB-Konzern	**8.182**	**7.904**	**8.112**
DB-Konzern inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) [2]	8.244	7.974	8.187
davon DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) [2]	61,7	70,1	74,8
Gefährlicher Abfall [2]	1,0	0,6	0,6
Nicht gefährlicher Abfall [2]	60,7	69,5	74,3

Zeitraum 01.10. bis 30.09.
Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.
[1] Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker ▷ 120 angepasst.
[2] DB Schenker 01.01. bis 31.12. des jeweiligen Vorjahres.

Von dem 2024 angefallenen Abfall wurden rund 93 % (im Vorjahr: rund 95 %) als nicht gefährlich eingestuft. Dies umfasst bspw. Siedlungsabfälle und den größten Teil der Bauabfälle. Die restlichen rund 7 % umfassen Abfälle, die eine Gefahr für Gesundheit und Umwelt darstellen – wie bspw. Altöl, kontaminiertes Altholz oder verunreinigte Boden- und Bauabfälle. Spezielle Verfahren gewährleisten, dass diese Abfälle sicher entsorgt werden. Wir berücksichtigen auch hierbei einen schonenden Umgang mit Ressourcen sowie Möglichkeiten für das Recycling oder die thermische Verwertung der Abfälle.

Abweichungen zur Prognose

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024	2023	2024 (Prognose März 2024)	2024 (Prognose Juli 2024)	2024
Recyclingquote in %	96,5	> 95	> 95	95,9

Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.

WASSERNUTZUNG

GRI

Wasser wird in verschiedenen Bereichen des DB-Konzerns wie Betrieb, Sanitär, Bau, Instandhaltung und Produktion genutzt. Die Gesellschaften des DB-Konzerns beziehen den Großteil ihres Wassersbedarfs aus dem öffentlichen Versorgungsnetz, kleinere Mengen aus Grund- und Regenwasser.

Als Wassernutzung gilt im DB-Konzern der Bezug aus der öffentlichen Versorgung. Im DB-Konzern ist die Wassernutzung um 7,8 % gestiegen. Dies ist teilweise auf Bautätigkeiten sowie auf Nachzahlungen durch Havarien zurückzuführen.

GENUTZTES WASSER AUS ÖFFENTLICHER VERSORGUNG / in Mio. m³	2024	2023	2022
DB-Konzern	6,74	6,25	6,32

Kennzahlenerhebung ist u. a. finanzbasiert.
Ohne DB Cargo-Auslandsgesellschaften.
Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker ▷ 120 angepasst.

Lärmschutz

GRI

MANAGEMENTANSATZ UND LÄRMSCHUTZZIEL

Die Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene.

Deshalb arbeiten wir zusammen mit dem Bund weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels. Bis 2030 wollen wir mehr als 800.000 betroffene Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm entlasten. Das sind mehr als die Hälfte aller Anwohner:innen, die derzeit an belasteten Strecken wohnen. Bis 2050 wollen wir für alle betroffenen Anwohner:innen den Lärm durch die Schiene gemindert haben.

Unsere Ziele sowie die Anforderungen und Gesetze zum Lärmschutz in Deutschland setzen wir u. a. mit unseren Richtlinien und Arbeitsanweisungen zur Umsetzung von Projekten und Lärmschutzmaßnahmen inkl. der Öffentlichkeitsbeteiligung um. Die Ermittlung der Betroffenheit und Auslegung sowie Umsetzung unserer Lärmschutzmaßnahmen erfolgen rechnerisch in Schallgutachten nach immissionsschutzrechtlicher Bewertung. Unsere Stakeholderkommunikation bei den jeweiligen Projekten informiert und beteiligt die Betroffenen im Rahmen von Planrechtsverfahren, z. B. in Erörterungsterminen zu Neu- und Ausbauvorhaben, bei Öffentlichkeitsveranstaltungen zu Lärmsanierungsprojekten, oder mit

einem Beirat wie im hochbelasteten Mittelrheintal 32, bei dem wir im regelmäßigen Austausch mit Politik und Gesellschaft stehen.

Zur Erfüllung unserer Ziele setzen wir auf unsere Zwei-Säulen-Strategie: die Umsetzung von Maßnahmen zum einen an der Infrastruktur und zum anderen an den Fahrzeugen.

Lärmschutz an der Infrastruktur

Gemeinsam mit dem Bund arbeiten wir seit 1999, dem Beginn des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen des Bundes, an der Sanierung unserer hochbelasteten Bestandsstrecken. Die Grundlage dafür ist das Gesamtkonzept der Lärmsanierung, in dem die nach Förderrichtlinie zu sanierenden belasteten Streckenabschnitte nach dem Grad der Sanierungsbedürftigkeit aufgelistet sind. Das Gesamtkonzept und die Förderrichtlinie werden vom Bund regelmäßig fortgeschrieben und aktualisiert.

Mit Lärmschutzmaßnahmen an der Infrastruktur entlasten wir die Anwohner:innen nachhaltig und spürbar von Schienenverkehrslärm. Konkret mindern wir durch ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. den Bau von Schallschutzwänden an der Strecke grün. Nr. 25 (aktive Maßnahmen), die Ausrüstung von Wohnungen mit Schallschutzfenstern grün. Nr. 101 oder auch Schalldämmlüftern (passive Maßnahmen) die Lärmbelastung für die Anwohner:innen. Als lärmsaniert gelten Streckenabschnitte aus dem Gesamtkonzept der Lärmsanierung, wenn sie nach immissionsschutzrechtlicher Bewertung des Schallgutachtens und Umsetzung aktiver und/oder passiver Maßnahmen auf den Auslösewert gem. der Förderrichtlinie Lärmsanierung saniert wurden.

Unsere Ziele für das Lärmsanierungsprogramm des Bundes lauten:

- Insgesamt wollen wir bis Ende 2030 die Hälfte der gesamten lärmbelasteten Bestandsstrecken – also 3.250 Streckenkilometer – durch Lärmschutzmaßnahmen an der Infrastruktur von Schienenverkehrslärm entlasten.
- Bis 2050 werden wir das Lärmsanierungsprogramm abschließen und somit alle Anwohner:innen an lärmbelasteten Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlastet haben.

Voraussetzung für die Zielerreichung ist die auskömmliche Mittelbereitstellung für ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen durch den Bund im Haushaltstitel Lärmsanierung.

Lärmschutz an den Fahrzeugen

Die Güterwagen von DB Cargo in Deutschland sind bereits seit 2020 komplett auf leise Bremsen grün. Nr. 5 umgerüstet. Die Lärmminderung durch die »Flüsterbremse« konnte das EBA mit seinen 19 bundesweiten Monitoring-Messstationen erfolgreich nachweisen. Die Ergebnisse stehen auf der Lärm-Monitoring-Seite des EBA zur Verfügung. Unser Ziel, dass bis 2025 auch die elektrischen Streckenlokomotiven von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs sind, haben wir 2024 vorzeitig erreicht. Darüber hinaus verfolgen wir weitere Maßnahmen:

- Bis 2030 wollen wir die älteren Diesellokomotiven der Baureihen 232 und 233 von DB Cargo mit lauten Grauguss-Klotzbremsen ausmustern. Lediglich Lokomotiven der Baureihe class 77 mit weniger als 2 % der Streckenleistung (in Ltkm) von DB Cargo werden dann noch mit diesen Bremssystemen fahren.
- DB Fernverkehr plant, alle Rangierlokomotiven mit Dieselantrieb durch leisere und klimafreundlichere Hybrid-Rangierlokomotiven grün. Nr. 44 zu ersetzen. Somit trägt Lärmschutz gleichzeitig zum Klimaschutz bei. Die Auslieferung der Hybrid-Rangierlokomotiven dürfte infolge von Lieferengpässen bis 2028 erfolgen.

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE IN DEUTSCHLAND	2024	2023	2022
LÄRMSANIERUNG (BESTANDSNETZ)			
Mittelabruf Bundeshaushalt in Mio. €	176	135	115
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	69,1	46,8	37,7
Wohnungen mit passiven Maßnahmen [1]	2.056	1.750	1.484
Lärmsanierte Strecke gesamt [2] per 31.12. in km	2.324	2.255	2.202
Durch Lärmvorsorge entlastete Lärmsanierungsbereiche gesamt per 31.12. in km	57,6	52,8	52,1
LÄRMVORSORGE (NEU- UND AUSBAUSTRECKEN)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	15,2	40,2	33,2
Wohnungen mit passiven Maßnahmen [1]	581	1.060	714

[1] Bei Mehrfamilienhäusern wird die Anzahl der Wohnungen mit Maßnahmen gezählt. Bei der Lärmsanierung entspricht ein Einfamilienhaus zwei Wohnungen.
[2] Eine Strecke gilt als lärmsaniert, auch wenn einzelne Anwohner:innen Angebote zur Sanierung der Wohnung nicht in Anspruch nehmen.

Neben den Projekten der Lärmsanierung und Lärmvorsorge setzen wir mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt auch Sonderprogramme zum Lärmschutz um. Besonders gefördert wird zusätzlicher Lärmschutz an stark befahrenen Verbindungen wie im Inntal, Elbtal und Mittelrheinthal 32 sowie in Berlin.

LÄRMSCHUTZAKTIVITÄTEN

Um neue Erkenntnisse für Schallschutzmaßnahmen an der Infrastruktur zu gewinnen, engagieren wir uns in verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsprojekten und erproben innovative Produkte. So haben wir gemeinsam mit dem Start-up Phononic Vibes eine innovative Lösung für eine transparente Schallschutzwand entwickelt. Das MetaWindow grün. Nr. 54 fügt sich optisch in die Umgebung ein und weist vergleichbare schallabsorbierende Eigenschaften wie herkömmliche Schallschutzwände auf. Erstmals kommen die transparenten Wände entlang der Strecke der S4 in Hamburg in einer Betriebserprobung zum Einsatz.

Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) und unseren Partnern aus der Industrie wollen wir die Forschung und Entwicklung von Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen für Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge weiter vorantreiben. Auf der InnoTrans 2024 haben das EBA und DB InfraGO eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet, die eine langfristige Zusammenarbeit zur Errichtung und zum Betrieb einer innovativen Erprobungsschallschutzwand im offenen digitalen Testfeld des DZSF vorsieht. Diese Anlage soll maßgeblich dazu beitragen, neue Schallschutztechnologien zu erforschen und zu erproben.

Für Anwohner:innen von Bahnanlagen ist der laute Funktionstest der Makrofone unserer Lokomotiven und Triebfahrzeuge störend. Dieser musste bisher aufgrund von Sicherheitsanforderungen täglich durchgeführt werden. Gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erarbeiten DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo ein Verfahren zur Einstellung der akustischen Funktionsprüfung des Makrofons. Auf diesem Wege konnten DB Regio und DB Fernverkehr bereits 2024 ermitteln, dass durch den Wegfall des akustischen Makrofontests im Vorbereitungsdienst (außer ICE 2) keine unbeherrschbaren Risiken auftreten. Auf dieser Basis entfallen die täglichen akustischen Funktionstests der Makrofone grün Nr. 34. DB Cargo arbeitet intensiv an der umfangreichen Prüfung zur Umsetzung des gleichen Vorgehens bei gleichzeitiger Sicherstellung der notwendigen Sicherheitsstandards.

Auch an unseren Fahrzeugen setzen wir auf die Weiterentwicklung von Lärmschutzmaßnahmen. Daher haben wir die im Rahmen des BMVI-Projekts »Innovativer Güterwagen« erprobten innovativen Radsätze mit Absorberringen mit dem Hersteller erfolgreich weiterentwickelt und einer weiterführenden Betriebserprobung unterzogen. Dabei hat sich gezeigt, dass die geforderte Betriebsfähigkeit erfüllt wird, die erwartete Wirksamkeit in der praktischen Anwendung jedoch nicht nachgewiesen werden konnte. Daher wird die Maßnahme nicht umgesetzt.

Abweichungen zur Prognose

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024	2023	2024 (Prognose März 2024)	2024 (Prognose Juli 2024)	2024
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.255	2.320	2.320	2.324

Die Entwicklung der lärmsanierten Strecken entspricht unserer Prognose im Integrierten Bericht 2023.

Weitere Angaben

GRI

LUFTREINHALTUNG

ABSOLUTE PARTIKELEMISSIONEN PER 31.12. / in t	2024	2023	2022
Personenverkehr [1]	200	213	155
Güterverkehr [1]	190	236	222
Sonstige Verkehre	19	10	4
Stationäre Anlagen [1]	109	94	89
DB-Konzern [1]	**518**	**553**	**469**
DB-Konzern inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche [2]	3.528	3.739	3.764
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	3.010	3.186	3.295

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.
[1] Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 bzw. dem Verkauf von DB Arriva 120 angepasst.
[2] Nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ohne stationäre Verbräuche. Vorjahreswerte angepasst.

ABSOLUTE STICKOXIDEMISSIONEN (NO_x) PER 31.12. / in t	2024	2023	2022
Personenverkehr [1]	5.922	6.186	5.918
Güterverkehr	5.699	6.238	7.420
Sonstige Verkehre [1]	452	172	173
Stationäre Anlagen	1.150	731	724
DB-Konzern [1]	**13.222**	**13.328**	**14.234**
DB-Konzern inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche [2]	74.561	84.192	90.678
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	61.338	70.864	76.444

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.
[1] Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 bzw. dem Verkauf von DB Arriva 120 angepasst.
[2] Nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ohne stationäre Verbräuche. Vorjahreswerte angepasst.

SCHWEFELDIOXIDEMISSIONEN (SO_2) PER 31.12. / in t	2024	2023	2022
Personenverkehr [1]	2.404	2.339	1.014
Güterverkehr [1]	1.067	1.223	1.322
Sonstige Verkehre	252	197	42
Stationäre Anlagen [1]	927	737	1.024
DB-Konzern [1]	**4.651**	**4.496**	**3.403**
DB-Konzern inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche [2]	18.848	20.602	18.969
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	14.198	16.106	15.567

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.
[1] Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 bzw. dem Verkauf von DB Arriva 120 angepasst.
[2] Nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ohne stationäre Verbräuche. Vorjahreswerte angepasst.

ABSOLUTE KOHLENWASSERSTOFFEMISSIONEN (NMHC) PER 31.12. / in t	2024	2023	2022
Personenverkehr [1]	659	663	493
Güterverkehr [1]	601	618	686
Sonstige Verkehre	99	68	57
Stationäre Anlagen [1]	132	126	251
DB-Konzern [1]	**1.490**	**1.475**	**1.487**
DB-Konzern inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche [2]	13.720	6.914	7.447
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	12.230	5.439	5.960

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.
[1] Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 bzw. dem Verkauf von DB Arriva 120 angepasst.
[2] Nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ohne stationäre Verbräuche. Vorjahreswerte angepasst.

Unsere wichtigste Maßnahme zur Verminderung von Luftschadstoffemissionen ist die stetige Modernisierung unserer Fahrzeugflotte. Einen wichtigen Beitrag leistet auch der hohe Anteil des elektrisch betriebenen Schienenverkehrs, da bei elektrisch angetriebenen Schienenfahrzeugen bis auf Abriebe keine lokalen Luftschadstoffemissionen entstehen, sondern nur bei der Stromerzeugung. Grundlage für die Berechnung sind Kraftstoffverbräuche und die Zusammensetzung unserer Fahrzeugflotte. Seit Mitte 2018 setzen wir auf unseren innerstädtischen Baustellen ausschließlich emissionsarme Baufahrzeuge und -maschinen grün. Nr. 11 ein. Die verbrennungsbedingten Schadstoffemissionen (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) werden durch die Seefracht dominiert, bei Rußpartikeln machen sie rund 62 % aus.

Abgasnormen unserer Fahrzeuge

Der Großteil (rund 95 %) der im nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Schenker für Langstrecken eingesetzten eigenen Lkw hat die höchsten Euro-Normen V und VI, und nahezu die komplette Pkw-Flotte (99,9 %) des DB-Konzerns (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) verfügt über die Abgasnorm Euro 6 bzw. fährt elektrisch.

Im Schienenverkehr fahren nur noch rund 14 % der Fahrzeuge unserer Flotte mit der niedrigsten Schadstoffstufe UIC 0. Der Anteil an Schienenfahrzeugen mit schadstoffarmer Elektrotraktion stieg auf rund 66 % und bleibt damit auf einem hohen Niveau. Bei den Bussen des DB-Konzerns (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) gab es eine Steigerung des Anteils der Fahrzeuge mit Euro-Norm V und VI auf rund 99 % (im Vorjahr: rund 97 %).

Methodik zu Luftschadstoffemissionen

Basis für die Bilanzierung sind die konzernweit erhobenen und aggregierten Endenergieverbräuche und Leistungsdaten sowie relevante Emissionsfaktoren (EFA). Für die Berechnung der EFA wird die Verteilung unserer Flotten nach Schadstoffnorm berücksichtigt. Des Weiteren werden Grenzwerte für Schienenfahrzeuge (EU-RL 97/68/EG, EU-RL 2004/26/EG, EU-Verordnung 2016/1628), das Emissionsberechnungsmodell TREMOD, das Bilanzierungstool EcoTransIT World sowie eigene Berechnungen herangezogen. Die Bilanzierung der stationären Emissionen erfolgt unter Zugrundelegung von EFA, die für den DB-Konzern vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) bereitgestellt werden.

UMWELTMANAGEMENT

Umweltmanagementsystem

ANTEIL UNTERNEHMEN DES DB-KONZERNS MIT ZERTIFIZIERTEM UMWELTMANAGEMENTSYSTEM NACH ISO 14001 PER 30.11. / in %	2024	2023	2022
DB-Konzern [1]	21	16	19
In Deutschland [1]	18	16	17
In Europa (ohne Deutschland) [1]	25	15	22
Übrige Welt [1]	33	–	–
Nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	57	43	46
In Deutschland	28	20	21
In Europa (ohne Deutschland)	57	47	51
Übrige Welt	97	79	75

[1] Werte für 2023 und 2022 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 bzw. dem Verkauf von DB Arriva 120 angepasst.

Unsere Umweltziele werden durch ein konzernweites Umweltmanagementsystem nach DIN ISO 14001 unterstützt. Das Umweltmanagementsystem ist in unserem Konzernregelwerk 201 ff. verankert. Darauf aufbauend setzte der DB-Konzern 2024 in rund 70 % (im Vorjahr: rund 45 %) seiner 110 umweltrelevanten Konzerngesellschaften ein entsprechendes Umweltmanagementsystem grün. Nr. 131 ein. Im nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Schenker sind alle umweltrelevanten Gesellschaften zertifiziert. 2024 wurden keine signifikanten Bußgelder oder anderen Strafen wegen Umweltvergehen gegen Konzerngesellschaften erlassen.

MITARBEITENDE FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Wir bieten unseren Mitarbeitenden Umweltfachschulungen grün. Nr. 90 zu Themen aus den Handlungsfeldern der grünen Transformation an. Im Klimaschutz haben Mitarbeitende z. B. die Möglichkeit, sich im Energiemanagement nach DIN 50001 schulen zu lassen. Im Naturschutz reichen die Kursangebote von Grundlagenkursen bis hin zu Spezialkursen zu bestimmten Tierarten auf Baustellen des DB-Konzerns. 2024 fanden 127 Veranstaltungen (im Vorjahr: 103 Veranstaltungen) mit rund 2.600 Teilnehmenden (im Vorjahr: rund 1.970 Teilnehmenden) in Deutschland statt.

EU-Taxonomie

Als eines der zentralen Elemente des European Green Deal wurde im Juli 2020 die Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-VO) verabschiedet. Die Taxonomie ist ein einheitliches Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten auf Grundlage der sechs EU-Umweltziele. Gem. Art. 9 der Taxonomie-VO lauten die sechs Umweltziele der EU:

- Klimaschutz (Climate Change Mitigation; CCM)
- Anpassung an den Klimawandel (Climate Change Adaptation; CCA)
- Wasser- und Meeresressourcen (Water and Marine Resources; WMR)
- Kreislaufwirtschaft (Circular Economy; CE)
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (Pollution Prevention and Control; PPC)
- Biologische Vielfalt und Ökosysteme (Biodiversity and Ecosystems; BIO)

Gem. EU-Taxonomie-Verordnung sind

- im ersten Schritt die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten eines Unternehmens zu ermitteln. Dies sind Aktivitäten, die durch die EU-Taxonomie abgedeckt werden und damit potenziell einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der EU-Umweltziele leisten. Die Bewertung der Wirtschaftsaktivitäten im DB-Konzern umfasst sowohl diejenigen Tätigkeiten, die gem. Delegierter Verordnung (EU) 2021/2139 und nach der ergänzenden Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 den ersten beiden Umweltzielen (»Klimaschutz« und »Anpassung an den Klimawandel«) zugeordnet werden können, als auch diejenigen Aktivitäten, die im Einklang mit der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 in Verbindung mit den verbleibenden Umweltzielen stehen.
- Im zweiten Schritt sind die ermittelten Wirtschaftsaktivitäten auf ihre Taxonomiekonformität zu prüfen. Eine Aktivität gilt dann als taxonomiekonform, wenn sie die technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem EU-Umweltziel erfüllt. Zugleich darf sie keines der übrigen EU-Umweltziele wesentlich beeinträchtigen und muss den in der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 festgelegten sozialen Mindeststandards (sog. Mindestschutz) genügen. Diese fordern insbesondere die Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten. Die Analyse der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten im DB-Konzern erfolgte auf Grundlage der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 sowie unter Anwendung der ergänzenden Delegierten Verordnungen (EU) 2023/2485 und (EU) 2023/2486.

Die Berichterstattung zu den finanziellen Taxonomiekennzahlen erfolgt sowohl auf Konzernebene als auch auf Ebene einzelner Wirtschaftsaktivitäten berichtspflichtiger Unternehmen.

Die Prüfung der Do-No-Significant-Harm-Kriterien (DNSH-Kriterien) wurde konzernübergreifend durchgeführt und um geschäftsfeldspezifische Aspekte ergänzt. Die Überprüfung der Anforderungen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des EU-Umweltziels »Anpassung an den Klimawandel« fand mithilfe einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse statt. Die Einhaltung der DNSH-Kriterien zu »Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft« wird im Wesentlichen über Umweltmanagementsysteme bzw. Prozesse zur Abfallbewirtschaftung sichergestellt. Die Einhaltung der Vorgaben im Rahmen der Minimum Safeguards wurde durch eine konzernübergreifende Informationsabfrage validiert. Diese Abfrage bestand aus einer eingehenden Prüfung aller relevanten internen Richtlinien, Prozessvorgaben und Abhilfemaßnahmen in den Kernbereichen der menschenrechtsbezogenen Sorgfaltspflichten (einschließlich Arbeitnehmerrechten), des konzernweiten Compliance Management Systems (Bekämpfung von Korruption, Betrug und Untreue), des fairen Wettbewerbs sowie der steuerlichen Pflichterfüllung.

Die folgenden Wirtschaftstätigkeiten des DB-Konzern wurden als einschlägig eingestuft:

- 6.1 Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr
- 6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr
- 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen
- 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr
- 6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur
- 6.15 Infrastruktur für einen CO_2-armen Straßenverkehr
- 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Diese Wirtschaftsaktivitäten lassen sich vollständig dem EU-Umweltziel »Klimaschutz« (CCM) zuordnen.

Das Geschäftsmodell des DB-Konzerns umfasst eine Vielzahl von Wirtschaftsaktivitäten, denen im Rahmen der Taxonomie-VO jeweils eigene Kriteriensets mit spezifischen Konformitätsvorgaben zugeordnet werden. Soweit auf Aktivitäten innerhalb eines EU-Umweltziels mehrere Wirtschaftstätigkeiten zutreffen, findet die Zuordnung auf Basis der Zieltätigkeit aus dem Kerngeschäft und somit der umsatzrelevanten Tätigkeit statt. Nur in Fällen, in denen eine solche Zuordnung nicht möglich war, erfolgte die Zuordnung der Aktivitäten nach den Kriterien der weiteren Wirtschaftstätigkeiten (insbesondere CCM 7.7). Um bei der Taxonomieprüfung eine angemessene Verhältnismäßigkeit zu wahren, wurde sowohl bei

der Herleitung der Kennzahlen als auch bei der Betrachtung einzelner Wirtschaftsaktivitäten eine finanzielle Wesentlichkeitsschwelle definiert:

- Für den Abdeckungsgrad der jeweiligen Bemessungsgrundlage auf Konzernebene (Umsatz, Investitionen, Betriebsausgaben) wurde für die einzelnen Taxonomiekennzahlen ein Schwellenwert von ≥95 % definiert. Die Taxonomieprüfung deckt für alle Kennzahlen daher mindestens 95 % der auszuwertenden Grundgesamtheit des DB-Konzerns ab.
- Die Wesentlichkeitsschwelle für einzelne Wirtschaftsaktivitäten wurde bei < 0,1 % der jeweiligen Bemessungsgrundlage auf Konzernebene (Umsatz, Investitionen, Betriebsausgaben) festgelegt. Falls diese Schwelle für einzelne Aktivitäten unterschritten wird, werden diese Tätigkeiten nicht separat analysiert.

TAXONOMIEKENNZAHLEN

Nach der Analyse aller taxonomierelevanten Wirtschaftsaktivitäten des DB-Konzerns wurden im Einklang mit Art. 8 der Verordnung (EU) 2020/852 jeweils die »ökologisch nachhaltigen« Umsatzerlöse, Investitionen (Capital Expenditures; Capex) und Betriebsausgaben (Operational Expenditures; Opex) ermittelt. Die Herleitung der finanziellen Kennzahlen basiert auf den Definitionen in Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178.

Infolge des Verkaufs von DB Schenker 120 wurde DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich bei der Herleitung der Taxonomiekennzahlen zum Umsatz nicht mit einbezogen. Die Betriebsausgaben wurden analog zum Vorgehen beim Umsatz behandelt. Die Investitionen des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker sind bis zum Datum der Unterzeichnung der Verkaufsvereinbarung einbezogen worden.

Durch das Vorgehen bei der Berechnung der Taxonomiekennzahlen wurde sichergestellt, dass es zu keinen Doppelzählungen bei der Zuordnung der Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben zu einzelnen Wirtschaftsaktivitäten gekommen ist. Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben wurden, soweit möglich, auschließlich der jeweils umsatzrelevanten Tätigkeit zugeordnet.

TAXONOMIEKENNZAHLEN / in %	2024
TAXONOMIEFÄHIGE ANTEILE	
Umsatz	90,3
Investitionen (Capex)	94,5
Betriebsausgaben (Opex)	78,4
TAXONOMIEKONFORME ANTEILE	
Umsatz	67,2
Investitionen (Capex)	70,1
Betriebsausgaben (Opex)	62,5

Umsatz

Die Herleitung des taxonomiefähigen und -konformen Umsatzes erfolgte auf Basis des Umsatzes des DB-Konzerns (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche). In Relation dazu wurde dann der Anteil des Umsatzes ermittelt, der mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist.

Für 2024 wurden rund 90 % der Umsatzerlöse des DB-Konzerns als taxonomiefähig und rund 67 % als taxonomiekonform eingestuft. Die Differenz zwischen Taxonomiefähigkeit und -konformität ist zu überwiegenden Teilen auf nicht taxonomiekonforme Aktivitäten von DB Regio und DB Cargo zurückzuführen (z. B. Nutzung dieselbetriebener Züge).

Der Großteil der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten des DB-Konzerns ist den Kriteriensets CCM 6.1 (Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr), CCM 6.2 (Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr) und CCM 6.14 (Schienenverkehrsinfrastruktur) zuzuordnen. Die taxonomiefähigen Umsatzerlöse können in den meisten Geschäftsfeldern mithilfe des Umsatzkontenplans ermittelt werden. Zur Herleitung der taxonomiekonformen Umsätze wurden Schlüsselungsansätze entwickelt, um Umsatzerlöse zu klassifizieren und zuzuordnen:

- Bei den Schienenverkehrsaktivitäten (CCM 6.1 und 6.2) kam eine Schlüsselungsmethodik auf Basis der elektrifizierten Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometern bei DB Fernverkehr zur Ermittlung der Umsatzerlöse aus elektrifiziertem Personentransport, Fahrzeugeinheitenkilometern bei DB Regio zur Differenzierung zwischen Traktionsarten und Stromäquivalenten bei DB Cargo zur Zuteilung aller Aktivitäten nach Traktionsarten im Anschluss an die vorherige Reduzierung um den Umsatzanteil aus dem Transport fossiler Brennstoffe) zum Einsatz.
- Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (CCM 6.3) bilden die anteiligen Nutzkilometer-Leistungen der Busse mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb die Grundlage für die Ermittlung der taxonomiekonformen Umsatzerlöse.
- Für Aktivitäten im Bereich der Schieneninfrastruktur (CCM 6.14) wurden Umsatzerlöse anhand der zentralen Streckenmerkmalsliste elektrifizierten und nicht elektrifizierten Netzteilen und Trassenabschnitten innerhalb und außerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zugeordnet. Mithilfe dieser Liste konnte ein Konformitätsgrad ermittelt werden, der die elektrifizierten Netzbestandteile und – unter dem hier einschlägigen Übergangskriterium bis 2030 – die nicht elektrifizierten Netzabschnitte außerhalb des TEN-V-Netzes (abzüglich der Hauptbahnstrecken) berücksichtigt.

Investitionen (Capex)

Die Herleitung der taxonomiefähigen und -konformen Investitionen erfolgte auf Basis aller Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten vor Abschreibungen und Neubewertungen (einschließlich Zugängen aus Unternehmenszusammenschlüssen) sowie abzüglich von Investitionszuschüssen. Die Investitionen umfassen ebenfalls Zugänge aus Leasingverträgen. In Relation dazu wurde dann der Anteil der Investitionen ermittelt, der als taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform einzustufen ist. Die Netto-Investitionen des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker sind bis zum Datum der Unterzeichnung der Verkaufsvereinbarung einbezogen worden.

Für 2024 wurden rund 95 % der Investitionen des DB-Konzerns als taxonomiefähig und rund 70 % als taxonomiekonform eingestuft. Die Differenz zwischen Taxonomiefähigkeit und -konformität ist zu überwiegenden Teilen auf DB InfraGO (z. B. Investitionen in nicht taxonomiekonforme Netzbestandteile) und den Bereich Beteiligungen/Sonstige zurückzuführen. Der Konformitätsgrad wurde 2024 außerdem aufgrund der anteiligen Berücksichtigung des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker reduziert.

Der weit überwiegende Anteil der taxonomiekonformen Investitionen des DB-Konzerns ist den Kriteriensets CCM 6.1 (Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr), CCM 6.2 (Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr) sowie CCM 6.14 (Schienenverkehrsinfrastruktur) zuzuordnen. Die Kategorisierung einzelner Investitionen nach Taxonomiefähigkeit und -konformität erfolgte grundsätzlich auf Einzelpostenbasis. Falls mit dieser Methodik keine vollständige Zuordnung möglich war, kamen geeignete Schlüsselungsverfahren zum Einsatz:

- Investitionen in Werke und operative Produktionsstätten (CCM 6.1 und 6.2) sowie andere betrieblich notwendige Investitionsaufwendungen wurden größtenteils mithilfe der Fertigungsstunden geschlüsselt, die für Schienenfahrzeuge anfielen. Investitionen in Verbindung mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Zweikraftlokomotiven wurden dabei als taxonomiekonform eingestuft.
- Anlagenzugänge im Bereich der Personenwagen (CCM 6.1) und Güterwagen (CCM 6.2) wurden mithilfe eines Schlüssels zur Berücksichtigung der anteiligen Nutzung von elektrischen Antrieben als teilweise taxonomiekonform eingestuft. Im SPNV (CCM 6.1) können Investitionen in Fahrzeuge über die Baureihe oder das befahrene Teilnetz der verwendeten Traktionsart zugeordnet werden.
- Investitionen in die Schieneninfrastruktur (CCM 6.14) wurden analog zum Umsatz mithilfe eines Konformitätsgrads geschlüsselt, in dessen Berechnung die jeweiligen Anteile elektrifizierter Netzabschnitte und nicht elektrifizierter Netzsegmente außerhalb des TEN-V-Netzes (abzüglich der Hauptbahnstrecken) einfließen.
- Bei Investitionen in Busse (CCM 6.3) und Personenkraftwagen (CCM 6.5) wurde außerdem ein Schlüsselungsverfahren verwendet, um die Bereifung der Fahrzeuge in die Ermittlung des Anteils taxonomiekonformer Investitionen einfließen zu lassen.

Betriebsausgaben (Opex)

Die Herleitung der taxonomiefähigen und -konformen Betriebsausgaben erfolgte auf Basis aller direkten und nicht aktivierten Aufwendungen (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing und für Wartung und Reparatur sowie direkter Ausgaben für die Wartung und Instandhaltung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens, die zur Gewährleistung einer kontinuierlichen und effektiven Betriebsbereitschaft erforderlich sind. Außerdem wurde der Teil des Personalaufwands einbezogen, der in direktem Zusammenhang mit der Wartung und Instandhaltung von Vermögenswerten des DB-Konzerns (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) steht. In Relation dazu wurde dann der Anteil der Betriebsausgaben ermittelt, der mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist.

Für 2024 wurden rund 78 % der Betriebsausgaben des DB-Konzerns als taxonomiefähig und rund 63 % als taxonomiekonform eingestuft. Die Differenz zwischen Taxonomiefähigkeit und -konformität ist zu überwiegenden Teilen auf Aktivitäten von DB Regio und DB Cargo zurückzuführen (z. B. Wartung und Instandhaltung dieselbetriebener Züge).

Der Großteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben des DB-Konzerns steht in Verbindung mit den Kriteriensets CCM 6.1 (Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr), CCM 6.2 (Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr) sowie CCM 6.14 (Schienenverkehrsinfrastruktur).

Die Zuordnung taxonomierelevanter Betriebsausgaben nach den technischen Bewertungskriterien erfolgt überwiegend mithilfe einer geeigneten Schlüsselungsmethodik:

- Personalaufwendungen in mehreren Geschäftsfeldern und relevanten DB-Gesellschaften wurden anhand des Anteils der Fertigungsstunden zugeteilt, die unmittelbar in Verbindung mit der Wartung und Instandhaltung von elektrischen Fahrzeugen stehen. Taxonomiefähige Aufwendungen für die Wartung und Instandhaltung der Schienenfahrzeuge mit Dieseltraktion wurden grundsätzlich als nicht taxonomiekonform klassifiziert.
- Im Bereich der Energieinfrastruktur und -versorgung konnte eine Auswertung der relevanten Instandhaltungs- und Personalaufwendungen für die Wartung von Vermögenswerten des DB-Konzerns mithilfe des Anteils der erfassten Leistungsstunden vorgenommen werden, die in den

UMSATZANTEIL VON WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIEKONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND (2024)				Kriterien wesentlicher Beitrag						DNSH-Kriterien									
WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN[1]	Code(s) (2)	Umsatz, GJ 2024 (3)	Umsatzanteil, GJ 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomiekonformer (A.1) oder -fähiger (A.2) Anteil des Umsatzes, (GJ 2023) (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten (19)	Kategorie Übergangstätigkeiten (20)
	Kriterienset	in Mio. €	in %	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 ÖKOLOGISCH NACHHALTIGE TÄTIGKEITEN (TAXONOMIEKONFORM)																			
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1	12.167,2	46,4%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	2.778,8	10,6%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	6,7	0,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	65,2	0,2%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	2.432,3	9,3%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–	E	
	CCM 6.14	165,2	0,6%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–	E	T
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**17.615,4**	**67,2%**	**67,2%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**		**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**–**		
davon ermöglichende Tätigkeiten		2.597,5	9,9%	9,9%	0%	0%	0%	0%	0%		J	J	J	J	J	J	–	E	
davon Übergangstätigkeiten		165,2	0,6%	0,6%							J	J	J	J	J	J	–		T
A.2 TAXONOMIEFÄHIGE, ABER NICHT ÖKOLOGISCH NACHHALTIGE TÄTIGKEITEN (NICHT TAXONOMIEKONFORM)																			
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1	2.142,9	8,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	1.480,9	5,7%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	1.427,5	5,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	459,2	1,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	4,6	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	526,9	2,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		**6.041,9**	**23,1%**	**23,1%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**								**–**		
Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		**23.657,4**	**90,3%**	**90,3%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**								**–**		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		**2.545,8**	**9,7%**																
Gesamtsumme (A + B)		**26.203,1**	**100,0%**																

[1] Fußnote: siehe Tabelle Betriebsausgaben ▷ 96.

INVESTITIONSANTEIL AUS WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIE-KONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND (2024)				Kriterien wesentlicher Beitrag						DNSH-Kriterien									
WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN[1]	Code(s) (2)	Capex, GJ 2024 (3)	Capex-Anteil, GJ 2024 (4)	Klima-schutz (5)	Anpassung an den Klima-wandel (6)	Wasser- und Meeres-ressourcen (7)	Kreislauf-wirtschaft (8)	Umweltver-schmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klima-schutz (11)	Anpassung an den Klima-wandel (12)	Wasser- und Meeres-ressourcen (13)	Kreislauf-wirtschaft (14)	Umweltver-schmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindest-schutz (17)	Taxonomie-konformer (A.1) oder -fähiger (A.2) Anteil des Capex, (GJ 2023) (18)	Kategorie ermög-lichende Tätigkeiten (19)	Kategorie Übergangs-tätigkeiten (20)
	Kriterienset	in Mio. €	in %	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J; N; EL; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 ÖKOLOGISCH NACHHALTIGE TÄTIGKEITEN (TAXONOMIEKONFORM)																			
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1	1.108,1	11,8%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Güterbeförderung	CCM 6.2	51,5	0,5%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		T
im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	192,0	2,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	4,6	0,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	5,4	0,1%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	0,4	0,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	4.699,3	49,9%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–	E	
	CCM 6.14	429,0	4,6%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–	E	T
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	113,7	1,2%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J			
Investitionsausgaben / Capex ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**6.604,0**	**70,1%**	**70,1%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**		**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**–**		
davon ermöglichende Tätigkeiten		5.128,3	54,4%	54,4%	0%	0%	0%	0%	0%		J	J	J	J	J	J	–	E	
davon Übergangstätigkeiten		480,5	5,1%	5,1%							J	J	J	J	J	J	–		T
A.2 TAXONOMIEFÄHIGE, ABER NICHT ÖKOLOGISCH NACHHALTIGE TÄTIGKEITEN (NICHT TAXONOMIEKONFORM)																			
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1	193,2	2,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	54,8	0,6%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	102,8	1,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	267,5	2,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	47,3	0,5%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	4,1	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	1.075,2	11,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Infrastruktur für einen CO_2-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	301,5	3,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Personen- und Frachtluftverkehr	CCM 6.19	3,5	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	252,4	2,7%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Capex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		**2.302,3**	**24,4%**	**24,4%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**								**–**		
Capex taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		**8.906,3**	**94,5%**	**94,5%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**								**–**		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
Capex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		**517,3**	**5,5%**																
Gesamtsumme (A + B)		**9.423,6**	**100,0%**																

[1] Fußnote: siehe Tabelle Betriebsausgaben ▷ 96.

BETRIEBSAUSGABENANTEIL VON WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIE-KONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND (2024)				Kriterien wesentlicher Beitrag						DNSH-Kriterien									
WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN[1]	Code(s) (2)	Opex, GJ 2024 (3)	Opex-Anteil, GJ 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser- und Meeresressourcen (7)	Kreislaufwirtschaft (8)	Umweltverschmutzung (9)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser- und Meeresressourcen (13)	Kreislaufwirtschaft (14)	Umweltverschmutzung (15)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (16)	Mindestschutz (17)	Taxonomiekonformer (A.1) oder -fähiger (A.2) Anteil des Opex, (GJ 2023) (18)	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten (19)	Kategorie Übergangstätigkeiten (20)
	Kriterienset	in Mio. €	in %	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 ÖKOLOGISCH NACHHALTIGE TÄTIGKEITEN (TAXONOMIEKONFORM)																			
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1	1.413,8	18,9 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	415,7	5,6 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	0,4	0,0 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–		
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	2.586,0	34,6 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–	E	
	CCM 6.14	250,6	3,4 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	–	E	T
Betriebsausgaben / Opex ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**4.666,5**	**62,5 %**	**62,5 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**		**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**–**		
davon ermöglichende Tätigkeiten		2.836,6	38,0 %	38,0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		J	J	J	J	J	J	–	E	
davon Übergangstätigkeiten		250,6	3,4 %	3,4 %							J	J	J	J	J	J	–		T
A.2 TAXONOMIEFÄHIGE, ABER NICHT ÖKOLOGISCH NACHHALTIGE TÄTIGKEITEN (NICHT TAXONOMIEKONFORM)																			
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1	367,6	4,9 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	240,3	3,2 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	104,3	1,4 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	2,3	0,0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	474,0	6,3 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								–		
Opex taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		**1.188,5**	**15,9 %**	**15,9 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**								**–**		
Zwischensumme (A.1 + A.2)		**5.855,0**	**78,4 %**	**78,4 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**								**–**		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
Opex nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		**1.613,0**	**21,6 %**																
Gesamtsumme (A + B)		**7.468,0**	**100,0 %**																

[1] Die Spalten (2) bis (20) basieren auf der Struktur der standardisierten Berichtstabellen gem. Anhang II der Verordnung (EU) 2021/2178. Der Code in Spalte (2) stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann (CCM: Klimaschutz / Climate Change Mitigation, CCA: Anpassung an den Klimawandel / Climate Change Adaptation, WTR: Wasser- und Meeresressourcen / Water and Marine Resources, CE: Kreislaufwirtschaft / Circular Economy, PPC: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung / Pollution Prevention and Control; BIO: Biologische Vielfalt und Ökosysteme / Biodiversity and Ecosystems).

Abkürzungen: J = Ja, N = Nein, EL = taxonomiefähig (eligible), N/EL = nicht taxonomiefähig (not eligible), E = ermöglichende Tätigkeit (enabling activity), T = Übergangstätigkeit (transitional activity).

Bereichen Bahnstrom, stationäre Energie und S-Bahn-Netze anfielen. Diese Betriebsausgaben sind vollständig taxonomiekonform, weil sie den störungsfreien Betrieb des Energieversorgungssystems der DB-Schieneninfrastruktur gewährleisten.

- Für die Schieneninfrastruktur wurde – analog zur Herleitung des taxonomiekonformen Umsatzes und der taxonomiekonformen Investitionen – ein Konformitätsschlüssel hergeleitet, der die elektrifizierten Anteile des Trassennetzes und – im Rahmen des Übergangskriteriums bis 2030 – die nicht elektrifizierten Netzabschnitte außerhalb des TEN-V-Netzes (abzüglich der Hauptbahnstrecken) einschließt.

Weitere relevante Aufwendungen konnten größtenteils direkt einzelnen Wirtschaftsaktivitäten zugeordnet werden.

ANALYSE DER ANLAGENZUGÄNGE

ANLAGENZUGÄNGE / in Mio. €	6.1	6.2	6.3	6.5	6.6	6.14	7.7	Summe
Sachanlagen	1.079,0	161,8	4,5	5,4	0,4	5.068,9	–	**6.320,1**
Immaterielle Vermögenswerte	19,5	43,9	–	–	–	58,3	–	**121,7**
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	–	–	–	–	–	–	–	**–**
Nutzungsrechte an Vermögenswerten	9,6	37,7	0,1	–	–	1,1	113,7	**162,2**
Summe	**1.108,1**	**243,5**	**4,6**	**5,4**	**0,4**	**5.128,3**	**113,7**	**6.604,0**
davon aus Unternehmenszusammenschlüssen	–	–	–	–	–	–	–	**–**

ANTEILE JE UMWELTZIEL

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM [1]	67,2%	90,3%
CCA [2]	0,0%	0,0%
WTR [3]	0,0%	0,0%
CE [4]	0,0%	0,0%
PPC [5]	0,0%	0,0%
BIO [6]	0,0%	0,0%

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM [1]	70,1%	94,5%
CCA [2]	0,0%	0,0%
WTR [3]	0,0%	0,0%
CE [4]	0,0%	0,0%
PPC [5]	0,0%	0,0%
BIO [6]	0,0%	0,0%

	Taxonomiekonform je Ziel	Taxonomiefähig je Ziel
CCM [1]	62,5%	78,4%
CCA [2]	0,0%	0,0%
WTR [3]	0,0%	0,0%
CE [4]	0,0%	0,0%
PPC [5]	0,0%	0,0%
BIO [6]	0,0%	0,0%

Das Tabellenformat basiert auf der Struktur der standardisierten Berichtstabellen gem. Anhang II der Verordnung (EU) 2021/2178. Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann.

[1] Klimaschutz (Climate Change Mitigation).
[2] Anpassung an den Klimawandel (Climate Change Adaptation).
[3] Wasser- und Meeresressourcen (Water and Marine Resources).
[4] Kreislaufwirtschaft (Circular Economy).
[5] Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (Pollution Prevention and Control).
[6] Biologische Vielfalt und Ökosysteme (Biodiversity and Ecosystems).

MELDEBOGEN GEM. ANHANG XII DER VERORDNUNG (EU) 2021/2178

ZEILE	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	
1.	Der DB-Konzern ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein
2.	Der DB-Konzern ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein
3.	Der DB-Konzern ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme — auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung — sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein

ZEILE	Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas	
4.	Der DB-Konzern ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	ja
5.	Der DB-Konzern ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein
6.	Der DB-Konzern ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	nein

Es sind keine Umsatzerlöse, Capex oder Opex entstanden. Daher wird auf die Angabe der Meldebögen 2 – 5 des Anhangs XII verzichtet.

MITARBEITENDE

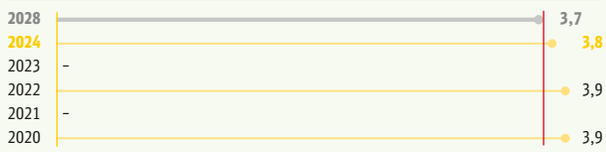
Kennzahlenübersicht → 98
Managementansatz und Ziele → 98
Personalplanung → 100
Personalgewinnung → 100
Qualifizierung, Führung und Transformation → 101
Arbeit der Zukunft → 106
Weitere Mitarbeitendenkennzahlen → 115

GRI

Kennzahlenübersicht

Mitarbeitende

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT / in ZI — Ziel: ≥3,7



2020 und 2022 inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche.
2024 inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

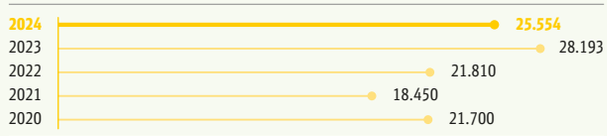
KOMPASSINDEX / in %

Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120. In den Zwischenjahren der Mitarbeitendenbefragung wird für den DB-Konzern in Deutschland der Kompassindex, auf einer Skala von 0 % bis 100 %, im Rahmen der Stichprobenerhebung Kulturbarometer ermittelt.

ANTEIL VON FRAUEN IN FÜHRUNGSPOSITIONEN PER 31.12. / in % — Ziel: ≥40 (2035)

Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120. Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom Zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) betroffenen Gesellschaften auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände / Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene, bezogen auf die zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres gültige Organisationsstruktur.

EXTERNE NEUEINSTELLUNGEN IN DEUTSCHLAND (OHNE NACHWUCHSKRÄFTE) / in NP



Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.
Mitarbeitende, die bereits ihren ersten Arbeitstag im DB-Konzern absolviert haben.

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

GRI

Managementansatz und Ziele

Der DB-Konzern sorgt für Mobilität und Logistik in Deutschland. Unsere Mitarbeitenden sind dabei das Rückgrat. Unser Ziel ist es, das Sanierungsprogramm S3 54ff. erfolgreich umzusetzen und mit der Strategie Starke Schiene 53 die Verkehrswende in Deutschland nachhaltig mitzugestalten. Hierfür muss es uns gelingen, einerseits ausreichend Personalkapazitäten zur langfristigen Sicherung unseres operativen Eisenbahngeschäfts sicherzustellen und andererseits die Personalaufwandsquote zu verringern. Dies erfolgt über die Reduzierung unserer Personalbedarfe in den Bereichen Verwaltung, Vertrieb und indirekte operative Funktionen. Ziel ist eine Reduzierung des Personalbestands um über 10.000 Mitarbeitende bis 2027. Die strategischen Themenfelder im Ausbaustein »100.000 Mitarbeitende« fest im Blick, wollen wir die Grundlage für eine moderne, zukunftsgerichtete und effiziente Personalarbeit legen:

- Vorausschauende Personalplanung: Wir versuchen, Personalengpässe und -überhänge möglichst frühzeitig zu erkennen und nachhaltig auszusteuern, um die Leistungserbringung des DB-Konzerns kurzfristig wie auch langfristig zu sichern. Hierfür entwickeln wir unsere Personalplanungssysteme kontinuierlich weiter.

- Innovatives Recruiting: Wir wollen auch auf einem umkämpften Arbeitsmarkt engagierte Mitarbeitende für den DB-Konzern gewinnen und gleichzeitig strukturelle Risiken in unserer demografischen Altersstruktur abdämpfen.
- Ganzheitliche Führung, Qualifizierung und Transformation: Die Entwicklung unserer Mitarbeitenden wollen wir daran ausrichten, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen und gleichzeitig die Ziele des Sanierungsprogramms S3 54ff. zu erreichen. Personalüberhänge managen wir mittels Transformationsinstrumenten und in enger Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen. Wir unterstützen Mitarbeitende auch bei Veränderungsprozessen, sodass sie die Transformation des DB-Konzerns hin zu einem modernen, nachhaltigen und digitalisierten Mobilitäts- und Logistikanbieter mitgestalten können. Um das Potenzial unserer Mitarbeitenden zu entwickeln und auch notwendige Zukunftskompetenzen aufzubauen, bieten wir zielgerichtete Qualifizierungsangebote im Rahmen unseres Lernökosystems 103 an, das allen Mitarbeitenden offensteht. Im konzernweiten Performance-Management 105 steht unsere Leistungsfähigkeit im Mittelpunkt. Führungskräfte wollen wir hierbei in ihrer besonderen Verantwortung als Multiplikator:innen und Wegweiser:innen in der Transformation mit Weiterbildungsangeboten 104f. unterstützen.
- Starkes Miteinander: Wir wollen eine wertschätzende und ergebnisorientierte Zusammenarbeit fördern. Grundlage ist der Kompass für ein Starkes Miteinander 104 als kulturgebendes Element. Neue Managementpraktiken sollen im Rahmen von S3 für mehr Effizienz sorgen. Die Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden und den aktuellen Zustand unserer Unternehmenskultur und verschiedener organisationaler Rahmenbedingungen messen wir konzernweit regelmäßig mit unserer Mitarbeitendenbefragung 105f. und in Deutschland mit unserem Kulturbarometer 105f.
- Arbeit der Zukunft: Im Rahmen dieses strategischen Themenfelds wollen wir unsere Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen weiterentwickeln, um als Arbeitgeber auch zukünftig attraktiv zu sein und unserer sozialen Verantwortung nachzukommen. Hierfür explorieren wir HR-Zukunftsthemen im Rahmen der Konzerninitiative Menschen. Machen. Zukunft. 113f.
- Diversity und Chancengleichheit: Wir wollen unterschiedliche Perspektiven, Werte und Erfahrungen unserer vielfältigen Belegschaft wertschätzen und versuchen stets, als DB-Konzern Zeichen für mehr gesellschaftlichen Zusammenhalt zu setzen. Hierfür betreiben wir ein aktives Diversity-Management 113ff. mit Akteur:innen auf allen Ebenen.
- Arbeitssicherheit: Gesundheitliche Unversehrtheit unserer Mitarbeitenden und sichere Arbeitsbedingungen sind selbstverständliche Aspekte unseres Handelns und Basis des betrieblichen Gesundheitsmanagements 110ff. im DB-Konzern. Wir unterstützen unsere Mitarbeitenden in ihrem eigenverantwortlichen Bemühen um Gesundheit und gestalten die Arbeitsbedingungen gesundheits- und altersgerecht und unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung.

Ziel unserer Bestrebungen ist es auch, potenzielle negative Auswirkungen der Arbeit im DB-Konzern auf Mitarbeitende zu minimieren, bspw. hinsichtlich der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, positive Auswirkungen wie die Kompetenzentwicklung zu stärken und mögliche finanzielle Risiken, z. B. aus Streiks, für den DB-Konzern zu minimieren. Im Vorstand verantwortet das Vorstandsmitglied für Personal und Recht Mitarbeitendenthemen im DB-Konzern und wird hierbei von den HR-Gruppenfunktionen in der Konzernleitung unterstützt. Die konzernweite Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den Geschäftsfeldern und weiteren Konzerngesellschaften und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, nationaler, internationaler, örtlicher und markenspezifischer Besonderheiten. Konzernweit geltende Grundsätze und Standards sind durch die Konzernrichtlinie Personalmanagement geregelt. Die betriebsverfassungsrechtliche Mitbestimmung erfolgt im partnerschaftlichen und vertrauensvollen Austausch mit unseren Interessenvertretungen und Sozialpartnern.

Auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen und internen Regelwerke werden die Grundsätze der Chancengleichheit, Sozialpartnerschaft, HR-Compliance sowie der Vielfalt und Integration im DB-Konzern gewährleistet. Anwendungsanweisungen der Gesetze und der arbeitsgerichtlichen Rechtsprechung sind in den internen Regelwerken verankert. Als einer von Deutschlands größten Arbeitgebern leben wir unsere unternehmerische und gesellschaftliche Verantwortung. In unserem DB-Verhaltenskodex für Mitarbeitende und Führungskräfte (Konzerngrundsätze Ethik 201ff.) und dem DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner 203f. verpflichten wir zur Einhaltung unserer weltweit geltenden Standards und Erwartungen mit dem Ziel, unsere Geschäftstätigkeit ethisch einwandfrei zu gestalten. Der DB-Konzern achtet im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit die international anerkannten Menschenrechte und Grundfreiheiten gem. seiner Grundsatzerklärung und den in der Internationalen Menschenrechtscharta sowie in den ILO-Kernarbeitsnormen festgehaltenen Grundsätzen. Der DB-Konzern hat sich den zehn Prinzipien des UN Global Compact 304 verpflichtet. Wir orientieren uns zudem an den Grundsätzen der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGP) und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

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

AUSBAUSTEINE DER MITARBEITENDEN

Die Ausbausteine der Mitarbeitenden sind der größte Mitmachprozess des DB-Konzerns. Seit 2019 engagieren sich insgesamt über 1.600 Mitarbeitende als Ausbauer:innen für eine bessere Bahn, indem sie Herausforderungen ansprechen und gemeinsam Lösungen entwickeln. Dies geschieht hierarchie- und geschäftsfeldübergreifend deutschlandweit. Bis Ende 2024 wurden bereits acht Ausbausteine der Mitarbeitenden umgesetzt.

2024 wurden Lösungsideen für die Themen Digitalisierung und Bauen entwickelt. Diese Themen sind für die Verbesserung der Stabilität des Betriebs von Bedeutung. Im Dezember 2024 wurde »Digital arbeitsfähig« als neunter Ausbaustein der Mitarbeitenden beschlossen.

TRANSFORMATIONSPROJEKT SMART HR

Der DB-Konzern hat 2024 sein bisheriges Personalmanagementsystem durch eine neue, cloudbasierte Lösung ersetzt, mit der Mitarbeitende und Führungskräfte nun jederzeit und ortsunabhängig auf HR-Produkte zugreifen, standardisierte Prozesse selbstständig anstoßen und workflowbasiert bearbeiten können. Bis Ende Januar 2025 läuft die sog. Hypercare-Phase, um das System zu stabilisieren. Auftretende Fehler werden kontinuierlich analysiert und behoben, um die Akzeptanz und Zufriedenheit der Nutzer:innen zu erhöhen.

Personalplanung

Um den DB-Konzern zukunftssicher und widerstandsfähig aufzustellen, ist eine zielgerichtete und effiziente Personalplanung und -steuerung über den gesamten Human-Resource-(HR-)Wertschöpfungsprozess hinweg unerlässlich. Dieser Prozess erstreckt sich von der differenzierten Personalplanung über die Rekrutierung, Qualifizierung und Funktionsausbildung bis hin zur Berücksichtigung der Leistungsergebnisse der Mitarbeitenden. Ein wichtiger Bestandteil eines umfassenden Ressourcenmanagements ist es, bestehende Kapazitäts- und Kompetenzlücken zu schließen und die Mitarbeitenden bestmöglich einzusetzen.

Vor dem Hintergrund des Sanierungsprogramms S3 54 ff. erlangt die Personalplanung und -steuerung eine besondere Bedeutung. Ergänzend zu den bisherigen Ansprüchen gilt es nun, durch eine performante Personalplanung und -steuerung Personalüberhänge zu erkennen und abzubauen. Dafür sind der Personalbedarf und -bestand sowie der Personalaufwand in den Clustern »Overhead«, »indirekte operative Funktionen« sowie »Produktion« die relevanten Zielgrößen.

Personalgewinnung

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Auch 2024 haben wir Fortschritte in der Personalgewinnung erzielt. Mit einem Fokus auf moderne Tools und Prozesse, digitale Lösungen und gezielte Maßnahmen zur Förderung von Vielfalt und der Verbesserung der Bewerbungserfahrung konnten wir unsere Attraktivität für verschiedene Zielgruppen weiter ausbauen.

- Eine wesentliche Maßnahme war die Optimierung unseres Einstellungsprozesses, u. a. durch den Verzicht auf ein klassisches Anschreiben. Bewerber:innen können nun relevante Informationen in einem Freitextfeld angeben. Dies erhöht auch die Barrierefreiheit. Unsere barrierefreie Karriereseite und die Möglichkeit, sich jederzeit zum Stand der Bewerbung zu informieren, sollen den Bewerbungsprozess so kandidat:innenfreundlich wie möglich gestalten.
- Unsere Aktivitäten zur Förderung von Vielfalt und Inklusion wurden weiter gestärkt: Die Erweiterung des Angebots unseres Inklusionszentrums für Fachkräfte sowie kaufmännische und IT-Akademiker:innen erleichtert die Integration von Menschen mit Behinderung. Durch das Inklusionszentrum geben wir allen Bewerber:innen mit Behinderung, d. h. mit Sozialgesetzbuch-(SGB-)IX-Merkmal, die eine Absage im Regelprozess erhalten, eine zweite Chance. Sie werden durch geschulte und erfahrene Recruiter:innen unseres Inklusionszentrums beraten und begleitet.
- Die gezielte Ansprache älterer Bewerber:innen im Rahmen der Age-Diversity-Recruiting-Strategie soll zu einer umfassenderen Ausschöpfung des Arbeitsmarktes beitragen. Diese Initiative wurde auch mit dem QUEB Award (2. Platz) des Bundesverbands für Employer Branding, Personalmarketing und Recruiting e. V. ausgezeichnet.
- Mit Schulkooperationen können wir junge Talente frühzeitig ansprechen und in den Berufseinstieg begleiten. Mehr als 20 Community-Recruiter:innen sind an unseren Partnerschulen aktiv. Ihre Aufgabe ist es, v. a. ländliche Regionen zu erschließen und an Schulen und in Vereinen für den DB-Konzern zu werben. Darüber hinaus aktivieren wir Mitarbeitende des DB-Konzerns, sich als aktive Schulpat:innen zu engagieren. Diese Bemühungen führten mit zu einem neuen Höchstwert von über 6.100 Einstellungen von Auszubildenden und dual Studierenden. Unsere gezielte Ansprache im Rahmen der Kampagne »Der Geheime Bund« wurde als »Beste Schüler:innen Kampagne« mit einem Trendence Award ausgezeichnet. Der Effie Awards in Silber für unsere Employer-Branding-Kampagne »Was ist dir wichtig?« würdigte die Qualität und Wirkung unserer gezielten Ansprache.

Auch die Digitalisierung spielte 2024 eine zentrale Rolle in unserer Personalgewinnungsstrategie. Mit digitalen Tools wie dem DB-Job-Kompass – einer Orientierungshilfe für Ausbildungssuchende und Quereinsteiger:innen – sowie mit Karriere-Events wollen wir das Bewerber:innenerlebnis weiter verbessern. Hervorzuheben ist unsere selbst entwickelte Online-Plattform »db.jobs experience«, die interessierten Menschen die Möglichkeit bietet, den DB-Konzern und seine Berufe virtuell kennenzulernen. Sie wurde als »Beste Candidate Experience« mit einem Trendence Award sowie einem 2. Platz beim Deutschen Preis für Onlinekommunikation (DPOK) gewürdigt. Ergänzend dazu wurde der DB-Job-Kompass mit dem Deutschen Fachkräftepreis ausgezeichnet.

Nachhaltigkeit ist ein integraler Bestandteil unserer Aktivitäten. Das vielfältige Angebot »grüner« Berufsbilder, wie Wasserbau- oder Forstingenieur:innen, und die Integration nachhaltiger Praktiken in den Arbeitsalltag, wie z. B. die Aktionswoche #DBpackt an, bei der sich Mitarbeitende in über 100 Aktionen für gemeinnützige Projekte engagierten, tragen zur Ausrichtung des DB-Konzerns auf eine zukunftsfähige Arbeitswelt bei. Das Traineeprogramm Nachhaltigkeit grün. Nr. 100 erfreut sich bei jungen Bewerber:innen großer Beliebtheit. Die Green-Empowerment-Recruiting-Strategie, die Nachhaltigkeitsprojekte fördert und das Umweltbewusstsein unserer Mitarbeitenden stärkt, erhielt für ihren innovativen Ansatz den St. Galler Leadership Award.

Auch Projekte, die spezifische Zielgruppen adressieren, fanden breite Anerkennung. So wurde das Programm »Aus dem Studium aussteigen und in die Bahn einsteigen«, das Studienaussteigende gezielt unterstützt, mit einem weiteren Trendence Award prämiert.

Unsere stabile Platzierung im Trendence-Arbeitgeberranking 2024 mit dem 10. Platz in der Gesamtwertung zeigt, dass unsere Ansätze und Maßnahmen wirken und wahrgenommen werden.

Wir sehen Zuwanderung als einen essenziellen Teil der Lösung, um den Fachkräftemangel zu bewältigen. Dabei sind wir uns der zusätzlichen Herausforderungen bewusst, wie etwa der Anerkennung von Berufsabschlüssen oder sprachlicher Hürden. Doch genau in diesen Bereichen haben wir Erfahrungen gesammelt und Recruitingmaßnahmen etabliert.

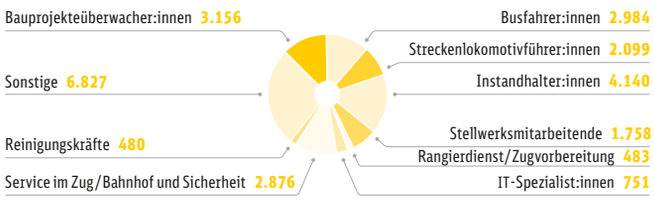
Mit unserem Cross-Border-Recruiting haben wir strategische Rahmenbedingungen für internationale Personalgewinnung geschaffen. Seit 2023 konnten wir über 450 Einstellungszusagen aussprechen. Die Aufgaben umfassen die systematische Analyse von Zielländern, internationales Personalmarketing und die enge Begleitung bei Visa- und Berufsanerkennungsprozessen. Zudem koordinieren wir die sprachliche und bei Bedarf fachliche Qualifizierung sowie das Preboarding der Kandidat:innen in ihren Heimatländern.

Neueinstellungen

GRI

2024 haben im DB-Konzern in Deutschland über 31.600 neue Mitarbeitende (inkl. Auszubildender und dual Studierender) ihren ersten Arbeitstag absolviert (im Vorjahr: rund 33.900). Zu den Neueinstellungen zählen mehr als 6.000 Instandhalter:innen, rund 3.000 Streckenlokomotivführer:innen sowie rund 2.700 Stellwerksmitarbeitende. Das sind in diesen Berufsgruppen deutlich mehr Einstellungen als im Vorjahr. Dadurch wollen wir den Betrieb stabilisieren und die Qualität für die Kunden verbessern.

EXTERNE NEUEINSTELLUNGEN IN DEUTSCHLAND (OHNE NACHWUCHSKRÄFTE) / in NP — 2024



Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

Ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte verzeichneten wir 2024 25.554 externe Neueinstellungen in Deutschland (im Vorjahr: 28.193). So leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung unseres zentralen strategischen HR-Ziels und zur Robustheit des DB-Konzerns.

NEUEINSTELLUNGEN NACH GESCHLECHT (OHNE NACHWUCHSKRÄFTE) PER 31.12. / in NP	2024	2023	2022
< 30 Jahre	9.172	10.824	8.247
Anteil Frauen in %	26,2	29,6	30,7
30 – 49 Jahre	12.505	13.200	10.528
Anteil Frauen in %	22,8	25,5	25,4
≥ 50 Jahre	3.877	4.169	3.035
Anteil Frauen in %	21,2	21,8	21,6
DB-Konzern	**25.554**	**28.193**	**21.810**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden). Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120. Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium.

Qualifizierung, Führung und Transformation

GRI

BERUFLICHE ERSTAUSBILDUNG

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

NACHWUCHSKRÄFTE IN DEUTSCHLAND PER 31.12.[1] / in NP	2024	2023	2022
Auszubildende [2]	13.425	12.513	11.869
Studierende im dualen Studium [2]	1.811	1.589	1.398
Trainees [3]	170	207	195
Praktikant:innen [3]	241	581	593
»Chance plus«-Teilnehmende	143	140	132
DB-Konzern	**15.790**	**15.030**	**14.187**

[1] Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.
[2] Umfasst alle Ausbildungsjahrgänge (i. d. R. drei Ausbildungsjahrgänge bei den Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium).
[3] Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden.

Um Nachwuchskräfte weiterhin auf hohem Niveau ausbilden zu können, wurden drei neue Ausbildungswerkstätten eröffnet bzw. bestehende modernisiert und ein Standort für das teamstiftende Sozial- und Methodenkompetenztraining neu ins Portfolio genommen. Außerdem wurde ein professionelles Partnernetzwerk implementiert, um die Flächenabdeckung für die Ausbildungswerkstätten flexibel erweitern zu können, ohne die Kapitalbindung zu erhöhen. Die Gesprächssystematik zur Betreuung der Nachwuchskräfte und die Gestaltung der Übernahme von Auszubildenden in die Anschlussfunktion wurde überarbeitet, um eine stärkere Bindungswirkung zu erzielen. Auch die Qualifizierung von an der Ausbildung Beteiligten wurde durch die Einführung einer verbindlichen Basisqualifizierung zur Betreuung der Nachwuchskräfte gestärkt. Die Digitalisierung des Ausbildungsmanagements wird kontinuierlich ausgebaut, 2024 haben rund 4.000 User:innen mit dem Ausbildungsmanagementtool gearbeitet.

EXTERNE NEUEINSTELLUNGEN AUSZUBILDENDE UND STUDIERENDE IM DUALEN STUDIUM IN DEUTSCHLAND / in NP — 2024

Angaben zum jeweils angestrebten Berufsziel.
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.

2024 sind rund 6.100 (im Vorjahr: rund 5.700) Auszubildende (ohne »Chance plus«-Teilnehmende) und dual Studierende in ihre Berufsausbildung bzw. ihr Studium im DB-Konzern gestartet. Für alle Ausbildungswege haben wir 2024 im DB-Konzern in Deutschland rund 120.000 Bewerbungen (im Vorjahr: rund 110.000 Bewerbungen) erhalten. Das zeigt, dass wir gerade für junge Menschen weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber sind. Nach wie vor starteten die meisten Auszubildenden in den Berufen Eisenbahner:in im Betriebsdienst und Elektroniker:in für Betriebstechnik.

Wir beteiligen uns an der sozialpartnerschaftlichen Neuordnung der wichtigsten Ausbildungsberufe im Eisenbahnverkehrswesen. Die Antragstellung zur Neuordnung des Ausbildungsberufs Kauffrau/-mann für Verkehrsservice ist im Herbst 2024 erfolgreich beim Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) durchlaufen worden. Ziel ist, ab dem Ausbildungsjahrgang 2026 mit dem neu geordneten Beruf »Kaufleute für Mobilität und Verkehrsservice« zu starten.

NACHWUCHSSICHERUNG

GRI

ÜBERNOMMENE NACHWUCHSKRÄFTE NACH AUSBILDUNGSART / in NP	2024	2023	2022
Auszubildende	2.873	2.912	2.880
Studierende im dualen Studium	280	276	261

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Übernahme nach Abschluss der Ausbildung bzw. des dualen Studiums.
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.

Für uns stellen die eigene Ausbildung und das duale Studienangebot ein festes Fundament der Fachkräftesicherung dar. Ergänzt wird dies durch das Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« für Jugendliche, die Unterstützung im Übergang von der Schule zum Beruf benötigen.

- Das Projekt Soziale und kulturelle Integration (SUKI) – die Integrationsunterstützung der Stiftungsfamilie Bahn-Sozialwerk/Eisenbahn-Waisenhort (BSW&EWH) – begleitet den Onboarding-Prozess von Mitarbeitenden mit Flucht- oder Migrationserfahrung im DB-Konzern.
- Die mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH 2022 etablierte DB Youngster Community hat rund 12.000 Mitglieder. Über diese können sich Nachwuchskräfte im DB-Konzern vernetzen und an überfachlichen Angeboten sowohl im Preboarding als auch während der Erstausbildung teilnehmen. 2024 wurde das Angebot der Community erweitert.
- Das sozialpädagogische Unterstützungsangebot Lifehacks4U, das gemeinsam mit ZukunftPlus e. V. umgesetzt wird, konnte 2024 nochmals deutlich erweitert werden. Ziel des Angebots zur individuellen Unterstützung von Nachwuchskräften und Quereinsteigenden ist es, Abbrüche in den Einstiegswegen zu verhindern und Ausbildungspersonale durch die zusätzliche Unterstützung bei überfachlichen Themen zu entlasten.
- Großen Zuspruch fanden zudem auch Angebote der Erstausbildungscommunity – der Community für Auszubildende. 2024 nahmen Nachwuchskräfte-Gesamtkoordinator:innen bzw. Azubi-Fachkoordinator:innen sowie weitere an der Erstausbildung Beteiligte an den 45 angebotenen Coffee&Learn-Formaten teil.

- Sehr gute Leistungen und großes Engagement in unseren Einstiegsprogrammen würdigen wir durch die Exzellenzveranstaltung »ausgezeichnet!« für besonders leistungsstarke Nachwuchskräfte.
- Die gesellschaftliche Verantwortung und Partizipation der Nachwuchskräfte wird durch die Teilnahme am Wettbewerb »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« gefördert. Nachwuchskräfte setzen mit ihrer Teilnahme ein Zeichen für ein respektvolles und tolerantes Miteinander. 2024 waren rund 370 Nachwuchskräfte in rund 50 Projekten beteiligt.

MITARBEITENDENBINDUNG UND -ENTWICKLUNG

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

- **Mitarbeitendenbindung:** Die Bindung unserer Mitarbeitenden an den DB-Konzern hat für uns eine große Bedeutung. Sie hat positive Effekte wie eine höhere Produktivität, senkt gleichzeitig auch das Risiko einer »inneren Kündigung« und kann die Fluktuation der Mitarbeitenden reduzieren. Wichtige Bindungs- und Fluktuationstreiber wie Weiterentwicklungsmöglichkeiten, die erlebte Selbstwirksamkeit (z. B. auf die eigenen Arbeitsbedingungen), das Führungsverhalten und die finanziellen Rahmenbedingungen haben einen entscheidenden Einfluss auf die langfristige Bindung unserer Mitarbeitenden. Unser sog. Bindungswegweiser schafft Transparenz über die konzernweiten Instrumente und Best Practices zur Stärkung der Mitarbeitendenbindung. Wir unterstützen auch die Führungskräfte in ihrer Rolle dabei. Auf Basis von Befragungen und Evaluation werden fortlaufend Maßnahmen zur Stärkung der Mitarbeitendenbindung abgeleitet.
- **Leisten:** »mein Performance Management«, unser Ansatz zur Leistungsbeurteilung, hat das Ziel, unsere Leistungsfähigkeit kontinuierlich zu fördern. In diesem Rahmen unterstützte mit der Einführung eines verpflichtenden Leistungsbeitrags in der Dimension »Frauen in Führung« für alle Führungskräfte ab der Ebene der leitenden Angestellten das Beurteilungssystem »meine Leistung« auch die Erreichung des Ziels von 30 % Frauen in Führung bis Ende 2024.
- **Lernen:** Das vielfältige Angebotsportfolio von DB Training, Learning&Consulting und DB Akademie umfasste 2024 mehr als 22.700 kostenfrei verfügbare, überfachliche Angebote sowie über 3.000 kostenpflichtige, fachspezifische Angebote. Das Angebot der DB Akademie für die DB-Führungskräfte umfasste 2024 rund 500 Lernangebote zu Themen von Strategie und Leadership über Digitalisierung und Innovation bis hin zu Umwelt und Nachhaltigkeit. Zugang zu digitalen Medien und Unterlagen dieser Angebote bietet die DB Lernwelt als konzernweites Lernmanagementsystem. Aufbauend auf den Ergebnissen des mehrjährigen Projekts Lernen@DB hat die Umsetzung des konzernweiten Lernökosystems 2024 Fortschritte gemacht und bildet die Grundlage für Standards und Prozesse, um zukunftsgerichtetes und digitales Lernen zu etablieren und weiterzuentwickeln. Im November 2024 startete die Erprobungsphase für die Lernstation, eine Lernerlebnisplattform, die zukünftig alle internen Lernangebote sowie lizenzierte externe Inhalte an einem Ort bündeln soll.
- **Qualifikationen monitoren und qualifizieren:** Qualifikationsdefizite für nachweispflichtige Qualifikationen werden systemgestützt identifiziert. Nicht nachweispflichtige Qualifikationen werden bislang durch die Führungskraft gemonitort. Das im Herbst 2024 eingeführte neue Personaldatensystem schafft die Voraussetzungen, um nachweispflichtige sowie nicht nachweispflichtige Qualifikationen zu monitoren, Defizite zu identifizieren und die erworbenen Qualifikationen zu dokumentieren. Dies gilt sowohl bei einem internen Jobwechsel als auch hinsichtlich des Erhalts von Qualifikationen über den Zeitverlauf. Qualifikationslücken werden vielfach durch das Absolvieren interner Qualifizierungsangebote erfüllt.
- **Entwickeln und besetzen:** Die Nachfolgeplanung hat das Ziel, frühzeitig Nachfolgerisiken zu erkennen, Nachfolgeszenarien zu planen und Besetzungen zu beschleunigen. Anspruch ist es, Qualität und Diversität bei Besetzungen zu erhöhen sowie Orientierung für eine konzernweite berufliche Entwicklung zu geben. 2024 bezog sich die Nachfolgeplanung auf rund 2.500 Funktionen. Mit den drei Karrierewegen (Führungs-, DB Fachexpert:innen- und TOP-Projektkarriere) wollen wir uns schlagkräftig aufstellen und attraktive Alternativen zur klassischen Führungskarriere anbieten (Fokus: deutschsprachiger Raum). Im DB Karriere Lab stehen Eigeninitiative und Individualität im Fokus und bieten digitale Angebote zur beruflichen Orientierung und Weiterentwicklung, um sich mit den Karriereoptionen, inkl. Führung, eigeninitiativ auseinanderzusetzen.
- **Einsteigen und umsteigen:** Mit unserer Onboarding-Plattform stellen wir relevante Informationen zum Einstieg zur Verfügung. Moderne Lern-, Qualifizierungs- und Austauschformate sollen zudem die erste Orientierung und die Vernetzung fördern. Auch die persönliche Begleitung durch Führungskraft und Kolleg:innen sind wichtig für das Ankommen und die Bindung. Ein gesteuerter Wissenstransfer soll wertvolles DB-Know-how sowie das Ankommen im DB-Konzern sichern. Unser Wiederein-

stiegsmanagement unterstützt Mitarbeitende während und nach befristeter Abwesenheit. Hierdurch wollen wir u. a. die Bindung von Frauen in Führungspositionen bzw. von Frauen mit Führungsambitionen fördern. Zur frühzeitigen Analyse und Ableitung von Bindungsmaßnahmen gibt eine konzernweite Austritts- und Wechselbefragung Aufschluss zu Wechsel- und Austrittsmotivatoren bei Mitarbeitenden.

- **Führung:** Die Anforderungen an die Führungskräfte des DB-Konzerns sind im Leitbild des »Kompasses für ein Starkes Miteinander« in fünf Prinzipien beschrieben. Während der Kompass Orientierung und Maßstab für alle im DB-Konzern ist, gilt er für Führungskräfte in besonderem Maße. Ihre Verantwortung ist es, bei der Umsetzung des Kompasses voranzugehen. Die Kompassprinzipien sind in den Instrumenten der Personal- und Führungskräfteentwicklung verankert. Sie sind die Grundlage für die Erhebung von Feedback sowie für die Entwicklung und Auswahl von Mitarbeitenden und Führungskräften.

GRI Aus-, Fort- und Weiterbildung

Der überwiegende Teil der Aus-, Fort- und Weiterbildung erfolgt intern durch DB Training, Learning&Consulting. Die Qualifizierungsangebote richten sich an alle DB-Mitarbeitenden und werden in Präsenz, digital oder kombiniert in Blended-Learning-Konzepten durchgeführt. Eine moderne Lerninfrastruktur ermöglicht Platz für Kreativität, neue Lösungen sowie neue digitale Lernformate wie Virtual-Reality-(VR-) Trainings. Bestehende Lernformate werden weiterentwickelt und auf einen stark digitalisierten Arbeitsalltag hin angepasst.

Eine praxisnahe Ausbildung spielt eine entscheidende Rolle, damit die Mitarbeitenden gerade in sicherheitsrelevanten Bereichen Handlungssicherheit gewinnen. Neben Trainings an Praxisanlagen wie bspw. im Eisenbahnbetriebsfeld oder Lehrstellwerken, werden Triebfahrzeugführer:innen an den 20 Full-Mission-Simulatoren geschult.

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für rund 12.000 Führungskräfte und (Chef-)Expert:innen im DB-Konzern. Ziel sind die Verbesserung der Führungsqualität, die Etablierung eines gemeinsamen Führungsverständnisses und die Stärkung der Identifikation mit dem DB-Konzern durch zielgruppengerechte und geschäftsfeldübergreifende Qualifizierungs – und Weiterentwicklungsangebote sowie die Begleitung der Führungskräfte bei der strategischen Ausrichtung, bei Transformationsprozessen und dem kulturellen Wandel im DB-Konzern. Vor dem Hintergrund des Sanierungsprogramms S3 54ff. setzt die DB Akademie eine verbindliche Führungskräfteprogrammatik zur Stärkung der Transformationskompetenz und -kraft auf.

DB-Mitarbeitende haben in Absprache mit der Führungskraft die Möglichkeit, im Rahmen der DB University berufsbegleitend zu studieren und sich akademisch weiterzubilden. Hierbei dienen das DB-Bachelorprogramm (Start von 39 Studierenden in 2024) und das DB-Masterprogramm (Start von 43 Studierenden in 2024) als Qualifizierungsprogramme für DB-Mitarbeitende. Das berufsbegleitende Studium im Rahmen der DB University wird finanziell unterstützt und durch ein Rahmenprogramm sowie eine Studienbegleitung ergänzt. Jährliche Netzwerkveranstaltungen dienen dem geschäftsfeldübergreifenden Austausch und fördern das berufliche Netzwerk. 2024 haben rund 120 Teilnehmende der Programme dieses Angebot genutzt.

Mit »Gemeinsam in die neue Arbeitswelt« (GinA) haben wir virtuelle Lernangebote zu aktuellen Herausforderungen wie bspw. der virtuellen (Zusammen-)Arbeit oder Innovation geschaffen.

DB Training unterstützt und berät die CareNet-Organisation, eine freiwillige Einrichtung von DB Fernverkehr und DB Regio, bei der Betreuung von Betroffenen nach Großschadensereignissen oder gewalttätigen Übergriffen. Daneben bildet DB Training die mehr als 1.200 CareNet-Helfenden aus und weiter. 2024 wurden rund 210 Mitarbeitende neu geschult und für rund 250 Mitarbeitende das Wissen aufgefrischt. Mit dem DB-Training-Netzwerk aus rund 50 Notfallpsycholog:innen kann zudem je nach Bedarf kurzfristig psychologische Notfallintervention für Reisende und Mitarbeitende durchgeführt werden.

DB Training ist zugelassener Träger für die Förderung der beruflichen Bildung, zertifiziert nach der Akkreditierungs- und Zulassungsverordnung Arbeitsförderung (AZAV). DB Training bereitet Quereinsteigende auf eine neue berufliche Heimat im DB-Konzern vor und wirkt somit dem Fachkräftemangel entgegen. Durch das Aus- und Weiterbildungsgesetz wurden konzernweit seit 2019 mehr als 16.100 Teilnehmende gefördert, davon rund 3.150 in 2024.

Darüber hinaus bietet DB Training auch zahlreiche fachliche nationale und internationale Austauschformate an. Die Schwerpunkte reichen von aktuellen Themen für Eisenbahnbetriebsleiter:innen bis hin zu Best-Practice-Austauschen, z. B. zu den Erfahrungen mit digitalen und modernen Lernformaten.

AUS- UND WEITERBILDUNGSKOSTEN FÜR MITARBEITENDE	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
Insgesamt in Mio. €	363	340	+ 23	+ 6,8	289
Pro Mitarbeitende/-n (VZP) in €	1.520	1.479	+ 41	+ 2,8	1.294

Deutschland, inkl. Auszubildender und Studierender im dualen Studium.
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

AUS- UND WEITERBILDUNGSTAGE IN KUNDENNAHEN JOBFAMILIEN / in Tagen	2024	2023	2022
Pro Mitarbeitende/-n (VZP)	12,6	11,8	10,6
Pro Mitarbeiterin (VZP)	7,7	7,5	6,2
Pro Mitarbeiter (VZP)	15,3	14,5	13,2

Deutschland (Gesellschaften mit rund 78 % der inländischen Mitarbeitenden).
Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für die Stammbelegschaft ohne Auszubildende und Studierende im dualen Studium.
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

Die Aus- und Weiterbildungskosten für unsere Mitarbeitenden sind 2024 erneut gestiegen, was den hohen Stellenwert der beruflichen Erstausbildung über die kontinuierliche Fort- und Weiterbildung bis zur Qualifizierung von Expert:innen im DB-Konzern zeigt.

GRI

Performance-Management

Zur Steigerung der individuellen Leistung zielen die Instrumente von »mein Performance Management« sowohl auf berufliche als auch auf persönliche Weiterentwicklung ab. Durch regelmäßiges, leitfragenbasiertes Feedback aus verschiedenen Perspektiven sollen ein Abgleich von Selbst- und Fremdbild sowie die zielgerichtete Selbstreflexion des Arbeitsverhaltens gefördert werden. Auch die regelmäßige Rückschau auf Kennzahlen und individuelle Beiträge zur Zielerreichung soll Einzelnen und Teams Stärken und Entwicklungsfelder aufzeigen. Klare Orientierung für die Leistungsentwicklung erhalten Mitarbeitende einmal pro Jahr von ihren Vorgesetzten. 2024 haben 92 % der Mitarbeitenden und Führungskräfte im DB-Konzern in Deutschland eine Leistungsbewertung für das zurückliegende Jahr von ihrer direkten Führungskraft erhalten. Ergibt sich aus der jährlichen Gesamteinschätzung ein Anlass für eine weiterführende Kompetenzeinschätzung, kann diese bei Bedarf bezogen auf das jeweilige Kompetenzprofil der Funktion durchgeführt werden.

(Wieder-)Einstieg in den Job

Zentrale Elemente unseres Wiedereinstiegsmanagements, um temporär abwesende Mitarbeitende besser unterstützen zu können, sind v. a. die Bereitstellung gebündelter Informationen zur besseren Orientierung, Austausch- und Gesprächsangebote zur Stärkung der eigenen Reflexion sowie Angebote zur persönlichen Weiterentwicklung. Mit der Rahmen-KBV Beruf, Familie und Biografie haben wir den betrieblichen Rahmen für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben geregelt. Kurze digitale Lerneinheiten unterstützen begleitend v. a. Führungskräfte, aber auch Mitarbeitende in der Anwendung. Als zusätzliche Informationsquelle für die Planung von Familienzeit und Karriere bietet die Broschüre »Dein starker Wiedereinstieg« schwangeren Mitarbeiterinnen einen Überblick über anstehende Aufgaben und Fristen, hilfreiche Checklisten sowie eine Zusammenfassung der DB-Angebote. Mit JobSharing@DB haben wir eine Möglichkeit geschaffen, Führungspositionen auch in Teilzeit besetzen zu können. Zwei Führungskräfte teilen sich dabei die Verantwortung für eine Rolle.

Wissenstransfer

Neue Arbeitsweisen und -welten erfordern einen anderen Umgang mit Wissen, Fluktuation führt zum Abgang von erfolgskritischem Wissen, neue Mitarbeitende benötigen spezifisches Wissen für die Ausübung ihrer Aufgaben, und die Zunahme von Digitalisierung führt für mehr Mitarbeitende zu mehr Wissen und einem schnelleren Umgang damit. Aus diesem Grund wollen wir Prozessbeteiligte für einen anlassbezogenen Wissenstransfer durch verschiedene Methoden und eine prozessuale Verankerung stärken. Gleichzeitig wollen wir den kontinuierlichen Wissenstransfer fördern und unterstützen Führungskräfte und Mitarbeitende dabei, Wissen im eigenen Aufgabenbereich zu identifizieren, zu sichern und kontinuierlich zu teilen.

Beschäftigungssicherung

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

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT UND UNTERNEHMENSKULTUR

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT	2024	2023	2022
Mitarbeitendenzufriedenheit [1] in ZI	3,8	–	3,9
Kompassindex [2] in %	–	50	–

2022 und 2023 inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche.
2024 Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.
[1] Die Mitarbeitendenzufriedenheit wird alle zwei Jahre auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) erhoben.
[2] In den Zwischenjahren der Mitarbeitendenbefragung wird für den DB-Konzern in Deutschland der Kompassindex, auf einer Skala von 0 % bis 100 %, im Rahmen der Stichprobenerhebung Kulturbarometer ermittelt.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit wird alle zwei Jahre im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung (MAB) ermittelt. Ziel der MAB ist es, konkrete Anhaltspunkte für Verbesserungen auf allen Ebenen zu liefern. Im September 2024 waren die Mitarbeitenden aufgerufen, an der MAB teilzunehmen. Mit insgesamt 184.202 Teilnehmenden konnte die Teilnahmequote

erneut leicht gesteigert werden auf 59,6 % (2022: 59,2 %). Durchgeführt und ausgewertet wurde die MAB von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut.
2024 sank die Mitarbeitendenzufriedenheit im Vergleich zu 2022 leicht um 0,1 ZI-Punkte, dabei blieben zentrale Aspekte des Arbeitsumfelds stabil oder verbesserten sich sogar leicht:

- 71 % (2022: 67 %) sehen die Verantwortlichkeiten in ihren Teams klar geregelt,
- 64 % (2022: 62 %) sind von der Prioritätensetzung innerhalb ihres Teams überzeugt und
- 79 % (2022: 78 %) geben an, sich auf ihre Kolleg:innen verlassen zu können.

Kritischer wird vor dem Hintergrund der betrieblichen Herausforderungen die Strategie Starke Schiene gesehen:

- Die Bekanntheit sinkt zwar nur leicht und liegt jetzt bei 59 % (2022: 63 %),
- allerdings sind nur noch 54 % der Mitarbeitenden von ihr auch überzeugt (2022: 60 %).

Die identifizierten Handlungsfelder aus der vergangenen MAB 2022 werden ebenfalls kritischer gesehen, z. B.:

- »Unnötiges beenden« (2024: 25 % Zustimmung, 2022: 35 % Zustimmung) sowie
- »zügige Entscheidungen« (2024: 28 % Zustimmung, 2022: 33 % Zustimmung).

Das unterstreicht die Notwendigkeit des Kurswechsels im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 54ff.

Wesentlicher Bestandteil des MAB-Prozesses ist die Arbeit mit den Ergebnissen im Folgeprozess. Zum einen werden mit den Ergebnissen auf Konzernebene strategische Maßnahmen abgeleitet. Die MAB soll also auch ein Instrument sein, um die gesamte Organisation weiterzuentwickeln, indem Veränderungspotenzial identifiziert wird und dadurch Themen gesamthaft fokussiert und priorisiert werden können. Maßnahmen werden beginnend beim Vorstand entwickelt und in die Organisation heruntergebrochen. Zum anderen wird auch auf Teamebene mit den Ergebnissen gearbeitet: Konzernweit erhielten alle Führungskräfte ihre aggregierten MAB-Ergebnisse, um sie bis Ende Januar 2025 mit ihren Mitarbeitenden zu teilen. Im Anschluss soll mit diesen Ergebnissen gearbeitet werden. Dafür sollen sich die Teams je auf ein Thema fokussieren, das sich aus den Ergebnissen ergibt, und entscheiden, auf welche Weise dieses bearbeitet werden sollte. Ziel ist es hierbei, auf allen Ebenen Veränderung gemeinsam zu gestalten.

In 2025 wird dann erneut das Kulturbarometer durchgeführt, eine Stichprobenerhebung im DB-Konzern in Deutschland, mit der u. a. der Kompassindex sowie Aspekte der Mitarbeitendenzufriedenheit und der Strategiewahrnehmung gemessen werden.

Arbeit der Zukunft

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

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

GRI

Wir wollen Beschäftigungsbedingungen auf Basis aktueller und zukünftiger gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklungen sowie der Erwartungen von Mitarbeitenden und Bewerber:innen an einen modernen Arbeitgeber konsequent weiterentwickeln. Dabei sind Themen wie Flexibilisierung, Partizipation und Individualisierung wesentlich. Beschäftigungsbedingungen sowie deren Weiterentwicklung sollen hierbei adressatengerecht an die Mitarbeitenden kommuniziert und Feedback ermöglicht werden. Bei der Weiterentwicklung soll stets die Einbindung der jeweiligen Interessenvertretungen erfolgen.

Tarifliche Entgelterhöhung

GRI

Der DB-Konzern und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben am 26. März 2024 einen Tarifabschluss in der Tarifrunde 2023/2024 erzielt. Kernelement ist ein Optionsmodell, mit dem Mitarbeitende im Schichtdienst in den GDL-Mehrheitsbetrieben künftig selbst über ihre Wochenarbeitszeit entscheiden. Im GDL-Geltungsbereich sinkt die Referenzarbeitszeit 2026 in mehreren Schritten bis 2029 für Zugpersonale im Schichtdienst auf 35 Stunden, für andere Mitarbeitende im Schichtdienst (z. B. Werkstatt) auf 36 Stunden. Dabei sinkt die Arbeitszeit für die Mitarbeitenden ab 2027 nicht automatisch ab. Die tatsächliche Arbeitszeit wählen die Mitarbeitenden im Optionsmodell auf bis zu 40 Stunden selbst und können dadurch mehr Entgelt erhalten.

Darüber hinaus wurden 420 € mehr Entgelt in zwei Schritten sowie eine Inflationsausgleichsprämie von insgesamt 2.850 € vereinbart. Zudem fällt das Zwölf-Tage-Urlaubswahlmodell zum 1. Januar 2026 weg, wodurch die Kapazität erhöht und die Produktivität gesteigert wird. Das Sechs-Tage-Urlaubswahlmodell bleibt bestehen.

Der Tarifvertrag läuft 26 Monate bis zum 31. Dezember 2025, danach folgt eine zweimonatige Verhandlungsphase, in der ebenfalls Friedenspflicht gilt. Darüber hinaus werden bereits vor Beginn der Verhandlungen Schlichtungsmodalitäten für den Fall abgestimmt, dass sie nicht gütlich zu Ende gebracht werden können. Die Laufzeit für die Bestimmungen zur Arbeitszeit endet am 31. Dezember 2028.

Kollektivrechtliche Regelungen

MITARBEITENDE NACH BESCHÄFTIGUNGSART PER 31.12. / in NP	2024	2023	2022
Tarifkräfte	209.454	202.925	192.438
Beamt:innen	9.301	10.860	12.689
Mitarbeitende mit Individualverträgen [1]	12.922	13.161	12.338
DB-Konzern	**231.677**	**226.946**	**217.465**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.
[1] In dem Wert für die Mitarbeitenden mit Individualverträgen sind im Wesentlichen leitende Angestellte (Führungskräfte), Mitarbeitende, die übertariflich vergütet werden (sog. AT-Mitarbeitende), und Mitarbeitende mit einzelvertraglichen Vereinbarungen enthalten.

Die Arbeitsbedingungen und die Vergütung unserer Mitarbeitenden richten sich weltweit in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach Tarifverträgen, die mit den jeweiligen zuständigen Gewerkschaften vereinbart sind.

- Grundsätzlich gelten Tarifverträge für die Mitarbeitenden in Deutschland.
- Die Tätigkeit der Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Art. 2 § 12 ENeuOG. Auf dieser Grundlage werden für die Beamt:innen die tariflichen Bestimmungen innerhalb des DB-Konzerns sinngemäß angewendet, soweit die beamtenrechtlichen Regelungen dem nicht entgegenstehen.
- Die Beschäftigungsbedingungen der außertariflichen Arbeitnehmenden sowie der leitenden Angestellten im DB-Konzern werden grundsätzlich nicht durch Tarifverträge bestimmt. Gleichwohl bestehen für die Entgelte des weitaus überwiegenden Teils der außertariflichen Arbeitnehmenden Banduntergrenzen, die sich an den höchsten tariflichen Entgelten orientieren.
- Zudem achtet der DB-Konzern darauf, dass die Beschäftigungsbedingungen der tariflichen und außertariflichen Arbeitnehmenden sowie leitenden Angestellten personalpolitisch anschlussfähig aufeinander abgestimmt sind.

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

MITARBEITENDE MIT KOLLEKTIVRECHTLICHEN REGELUNGEN PER 31.12. / in NP	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
Mitarbeitende mit Tarifverträgen	218.744	213.770	+ 4.974	+ 2,3	205.110
Anteil in %	94,4	94,2	+ 0,2	–	94,3

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

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

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

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

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

Weitere Informationen im Abschnitt Sozial- und Nebenleistungen 109f.

MITARBEITENDE NACH ARBEITSZEIT UND GESCHLECHT PER 31.12. / in NP	2024	2023	2022
Vollzeit	278.424	304.451	304.725
davon Frauen	65.088	68.848	67.891
Teilzeit	29.695	35.649	32.159
davon Frauen	15.652	17.063	16.456
DB-Konzern	**308.119**	**340.100**	**336.884**

Inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche 120.

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

MITARBEITENDE NACH VERTRAGSART PER 31.12. / in NP	2024	2023	2022
Unbefristet	292.503	320.308	317.306
davon Frauen	75.816	79.792	77.972
Befristet	15.616	19.792	19.578
davon Frauen	4.924	6.119	6.375
DB-Konzern	**308.119**	**340.100**	**336.884**

Inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche 120.

Der Anteil der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen liegt mit rund 95 % auf einem sehr hohen Niveau (in Deutschland: rund 94 %).

INANSPRUCHNAHME UND RÜCKKEHR NACH ELTERNZEIT PER 31.12.	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
Mitarbeitende, die Elternzeit in Anspruch genommen haben, in NP	5.619	5.582	+ 37	+ 0,7	5.918
davon Frauen	1.714	1.629	+ 85	+ 5,2	1.722
Rückkehrende aus der Elternzeit in NP	5.443	5.541	- 98	- 1,8	5.895
davon Frauen	1.590	1.595	- 5	- 0,3	1.688
Rückkehrrate [1] in %	96,9	99,3	- 2,4	-	99,6
Männer	98,7	99,8	- 1,1	-	100,3
Frauen	92,8	97,9	- 5,1	-	98,0
Nach zwölf Monaten noch beschäftigte Rückkehrende aus der Elternzeit in NP	4.679	5.017	- 338	- 6,7	4.706
davon Frauen	1.231	1.323	- 92	- 7,0	1.161
Verbleiberate [2] in %	84,4	85,1	- 0,7	-	89,7
Männer	87,4	87,8	- 0,4	-	92,9
Frauen	77,2	78,4	- 1,2	-	81,3

Deutschland (Gesellschaften mit rund 93 % der inländischen Mitarbeitenden).
Da Elternzeit bis zu drei Jahren genommen werden kann, ist es möglich, dass Mitarbeitende über bis zu vier Geschäftsjahre erfasst werden. Dies erklärt, dass die Anzahl der aus der Elternzeit zurückgekehrten Mitarbeitenden, die Anzahl der Mitarbeitenden, die Elternzeit in Anspruch genommen haben, übersteigen kann.

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

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

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

Rund um die Elternzeit macht der DB-Konzern zahlreiche Angebote, um Eltern Unterstützung und Wertschätzung entgegenzubringen. Mitarbeitende können während der Elternzeit ihre dienstlichen Endgeräte behalten und darüber sowie persönlich über einen sog. Elternzeit-Buddy in Kontakt mit ihrem Team bleiben. Zur Geburt des Kindes hat die Führungskraft die Möglichkeit, den Eltern ein Wertschätzungspaket nach Hause liefern zu lassen. In Kooperation mit der Stiftungsfamilie BSW & EWH wird den Mitgliedern ebenfalls ein Baby-Begrüßungspaket zugeschickt sowie ein Elternnetzwerk zu Austausch- und Vernetzungszwecken angeboten.

Nach der Elternzeit wird arbeitenden Eltern gemeinsam mit dem Familiendienstleister awo lifebalance kostenlose Unterstützung bei z. B. der Suche nach einem Kitabetreuungsplatz angeboten. Zudem bietet die Kindertageseinrichtung Bahnbini in Frankfurt am Main bis zu 90 Mitarbeitendenkindern eine qualifizierte Betreuung. Die Kita wird von der Stiftungsfamilie BSW & EWH betrieben, Träger ist die Kita Concept Trägerschaften gGmbH.

Bei kurzfristigen und unvorhersehbaren Betreuungsengpässen bietet der DB-Konzern an einigen Standorten ein Eltern-Kind-Zimmer.

EXTERNE ZEITARBEITNEHMENDE PER 31.12.	2024	2023	2022
Externe Zeitarbeitnehmende in NP	2.477	2.663	2.631
Verhältnins externe Zeitarbeitehmende zu Mitarbeitenden des DB-Konzerns in %	1,1	1,2	1,2

Deutschland (Gesellschaften mit rund 99 % der inländischen Mitarbeitenden).
Externe Zeitarbeitnehmende zählen nicht zu den Mitarbeitenden des DB-Konzerns.
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

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

MITARBEITENDE NACH REGIONEN UND ARBEITSZEIT PER 31.12. / in NP	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
Deutschland	236.369	231.080	+5.289	+2,3	221.343
Vollzeit	209.230	204.125	+5.105	+2,5	196.677
Teilzeit	27.139	26.955	+184	+0,7	24.666
Europa (ohne Deutschland)	39.817	77.094	-37.277	-48,4	82.220
Vollzeit	37.413	68.547	-31.134	-45,4	74.892
Teilzeit	2.404	8.547	-6.143	-71,9	7.328
Asien/Pazifik	16.713	17.259	-546	-3,2	18.055
Vollzeit	16.645	17.184	-539	-3,1	17.983
Teilzeit	68	75	-7	-9,3	72
Nordamerika	11.396	11.033	+363	+3,3	11.523
Vollzeit	11.331	10.976	+355	+3,2	11.470
Teilzeit	65	57	+8	+14,0	53
Übrige Welt	3.824	3.635	+189	+5,2	3.743
Vollzeit	3.805	3.620	+185	+5,1	3.704
Teilzeit	19	15	+4	+26,7	39
DB-Konzern	**308.119**	**340.100**	**-31.981**	**-9,4**	**336.884**
Vollzeit	278.424	304.451	-26.027	-8,5	304.725
Teilzeit	29.695	35.649	-5.954	-16,7	32.159

Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN UND VERTRAGSART PER 31.12. / in NP	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %	2022
Deutschland	236.369	231.080	+5.289	+2,3	221.343
Unbefristet	227.974	221.043	+6.931	+3,1	211.842
Befristet	8.395	10.037	-1.642	-16,4	9.501
Europa (ohne Deutschland)	39.817	77.094	-37.277	-48,4	82.220
Unbefristet	37.268	72.475	-35.207	-48,6	77.455
Befristet	2.549	4.619	-2.070	-44,8	4.765
Asien/Pazifik	16.713	17.259	-546	-3,2	18.055
Unbefristet	12.393	12.486	-93	-0,7	13.159
Befristet	4.320	4.773	-453	-9,5	4.896
Nordamerika	11.396	11.033	+363	+3,3	11.523
Unbefristet	11.322	10.954	+368	+3,4	11.467
Befristet	74	79	-5	-6,3	56
Übrige Welt	3.824	3.635	+189	+5,2	3.743
Unbefristet	3.546	3.350	+196	+5,9	3.382
Befristet	278	285	-7	-2,5	361
DB-Konzern	**308.119**	**340.100**	**-31.981**	**-9,4**	**336.884**
Unbefristet	292.503	320.308	-27.805	-8,7	317.306
Befristet	15.616	19.792	-4.176	-21,1	19.578

Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

Mobiles Arbeiten

Seit 2021 ist für Mitarbeitende wie Führungskräfte mit Bürotätigkeiten mobiles Arbeiten als fester Bestandteil des Arbeitsalltags verankert. Überdies sollen an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept, das z. B. durch Workshopräume die Zusammenarbeit unterstützt, eingeführt werden.

Einsatz von KI-Systemen

Gemeinsam mit der Interessenvertretung auf Konzernebene wurde eine zentrale Grundlage für definierte Themencluster (Kultureller Rahmen, Verantwortungsrahmen und Rechtlicher Rahmen) und Schwerpunktthemen mit dem Künstliche-Intelligenz-(KI-)Rahmenpapier geschaffen. Das KI-Rahmenpapier bietet erstmals Leitplanken und Standards für den Einsatz von KI-Systemen im Arbeitskontext und deren mitbestimmungsrechtliche und datenschutzrechtliche Begleitung. Es beinhaltet eine Begriffsbestimmung, was im DB-Konzern unter einem KI-System zu verstehen ist, und es enthält ein konkretes Vorgehensmodell als Richtschnur für die Beurteilung und praktische Handhabbarkeit von KI-Systemen in der betrieblichen Mitbestimmung und bietet für die Betriebspartner vor Ort die notwendige Orientierung.

Flankierend zum KI-Rahmenpapier wurde ein einheitlicher Prüfungs- und Freigabeprozess für KI-Systeme etabliert (KI-Governance-Prozess). Hierüber werden konzerneinheitliche technische und datenschutzrechtliche Standards für KI-Systeme sichergestellt, die das Fundament für eine spätere betriebsverfassungsrechtliche Beteiligung von KI-Systemen auf der jeweils zuständigen Ebene bilden.

Als erster Anwendungsfall wurde eine datenschutzkonforme Ausprägung des KI-Assistenten ChatGPT (»BahnGPT«) mit der Interessenvertretung auf Konzernebene beteiligt und im Anschluss daran produktiv gesetzt.

Sozial- und Nebenleistungen

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

MOBILITÄTSLEISTUNGEN UND GEFÖRDERTER WOHNRAUM

Mit einer digitalen Wohnungsbörse wollen wir Mitarbeitenden den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum erleichtern. Gleichzeitig haben wir die Zusammenarbeit mit Wohnungsgesellschaften weiter intensiviert. Wir haben Kooperationsverträge mit fünf Wohnungsunternehmen, die unseren Mitarbeitenden

Zugang zu einem Pool von rund 800.000 Wohnungen ermöglichen. Darüber hinaus gibt es in sechs Städten in Deutschland temporäre, möblierte Wohnraumangebote für Mitarbeitende. Zusätzlich analysieren wir die Bedarfslage unserer Mitarbeitenden, um künftig konkrete Wohnungsprojekte planen und bei Bedarf umsetzen zu können.

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

LEITENDE UND AUSSERTARIFLICH ANGESTELLTE

Die variable Vergütung der leitenden Angestellten, tariflichen und außertariflichen Arbeitnehmenden (AT) ist an den Starke-Schiene-Zielen 56 ausgerichtet. Die Basis zur Bemessung der kurzfristigen variablen Vergütung (Short-term Incentive; STI) bildet ein Kennzahlenset aus finanziellen und nicht finanziellen Kennzahlen, wie EBIT, Kundenzufriedenheit, Pünktlichkeit, Mitarbeitendenzufriedenheit, Frauen in Führung, Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix und – je nach Vertragsstufe – der persönlichen Leistung. Einige Vertragsstufen im leitenden Bereich erhalten eine langfristige variable Vergütung, deren Basis ein Kennzahlenset aus verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Zielen bildet.

- Um die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern, können leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende eine berufliche Auszeit nehmen. Darüber hinaus unterstützen wir Führung in Teilzeit, Jobsharing und Interimsmanagement.
- Das Programm »Besondere Teilzeit im Alter für leitende Angestellte im DB-Konzern« soll die individuelle Arbeitsbelastung von älteren leitenden Angestellten reduzieren und gleichzeitig die Beschäftigungsfähigkeit bis zum gesetzlichen Renteneintrittsalter erhalten.
- Mit dem Wahlmodell können leitende Angestellte entscheiden, ob sie sechs Tage zusätzlichen Urlaub im Jahr oder ein erhöhtes Entgeltäquivalent vorziehen. AT-Arbeitnehmende können entscheiden, ob sie ihre Arbeitszeit um eine Wochenstunde reduzieren oder sechs Tage zusätzlichen Urlaub im Jahr oder ein erhöhtes Entgelt vorziehen.
- Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen für die betriebliche Altersvorsorge werden für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende Versorgungsleistungen nach dem Erwerbsleben sichergestellt.
- Die BahnCard 100 und das Mobilitätsbudget (mittels Bonvoyo-App) bieten leitenden Angestellten und AT-Arbeitnehmenden eine ökologische Alternative zum Firmenwagen.

Modernes Gesundheitsmanagement

GRI

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

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

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

GRI

ARBEITSSCHUTZ UND GESUNDHEITSMANAGEMENT

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

Die verbindlichen Standards in den Rahmenrichtlinien zum Arbeits- und Gesundheitsschutz werden über die Konzernrichtlinie Risikominimierung 200f. festgelegt. Mit der Rahmenrichtlinie zur medizinischen und psychologischen Eignung werden Regelungen zur Feststellung der medizinischen und psychologischen Eignung definiert. Ziel ist es, Bewerber:innen und Mitarbeitende entsprechend den gesundheitlichen Anforderungen ihrer Tätigkeit einsetzen zu können und damit die Sicherheit des Bahn- und Busbetriebs sowie Dritter zu gewährleisten. Das Handbuch Arbeitsschutz entspricht den staatlichen und autonomen Arbeits-/Gesundheitsschutzvorschriften und enthält eine Zusammenstellung der Rahmenrichtlinien, Anhänge sowie Vordrucke für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz für alle Mitarbeitenden im DB-Konzern in Deutschland. Handbuchbestandteile behandeln u. a. die Themen Arbeitsschutz im DB-Konzern, Fremdfirmeneinsatz, Auslandseinsatz, Biostoffe, Tätigkeiten mit Gefahrstoffen, Arbeiten im Gleisbereich, persönliche Schutzausrüstung, Vorgehensweise bei Arbeits- und Wegeunfällen sowie Arbeiten an oder in der Nähe von elektrischen Anlagen.

Unsere Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik ist darauf ausgerichtet, die Zahl der Unfallereignisse und die Schwere der Unfälle kontinuierlich zu vermindern.

In den Rahmenrichtlinien zum Arbeitsschutz werden die wesentlichen Unternehmerpflichten, die gem. §§1–13 ArbSchG vorgegeben sind, konkretisiert. Bspw. wird in der Rahmenrichtlinie »Arbeitsschutz im DB-Konzern« die Ausgestaltung eines Managementsystems inkl. Einrichtung eines Arbeitsschutzausschusses (ASA) für jede DB-Gesellschaft gefordert. Im Rahmen des quartalsweise tagenden Arbeitsschutzausschusses werden u. a. die Belange der Mitarbeitenden durch die teilnehmende Interessenvertretung berücksichtigt und getroffene Maßnahmen zur Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz kommuniziert.

Die Rahmenrichtlinie »Gefährdungsbeurteilung« beschreibt hingegen, dass eine Gefährdungsbeurteilung unter Berücksichtigung der IT-Anwendung SAP Environment, Health and Safety Management (SAP EHS) durchzuführen und zu dokumentieren ist, um die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten. Die dokumentierte Gefährdungsbeurteilung ist regelmäßig sowie anlassbezogen (z. B. Änderungen von Arbeitsabläufen) zu prüfen. Dabei werden die bisherigen Maßnahmen nach einem vorgegebenen Verfahren zur Ermittlung und Beurteilung von Gefahren festgelegt bzw. aktualisiert. Relevante Inhalte aus der Gefährdungsbeurteilung werden den Mitarbeitenden im Rahmen der Unterweisung bekannt gemacht. Der DB-Konzern stellt seinen Mitarbeitenden elektronische Lernmodule für die Unterweisung zur Verfügung. Dabei werden allgemeine Maßnahmen für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz vermittelt, die in einem persönlichen Gespräch mit der Führungskraft konkretisiert werden können.

Weiterhin wird in einer Rahmenrichtlinie die Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge konkretisiert, die unseren arbeitsmedizinischen Diensten als Grundlage für ihre beratende Tätigkeit dient. Die Aufgaben unserer arbeitsmedizinischen Dienste ergeben sich aus gesetzlichen Vorgaben (z. B. Arbeitssicherheitsgesetz) und internen Rahmenrichtlinien. Damit werden die Schwerpunkte Prävention (arbeitsbedingte Erkrankungen und Unfälle), Gesundheitsförderung und Wiedereingliederung sichergestellt. Regelmäßige Schulungen, digitale Terminvereinbarung und Ergebnismitteilung über SAP EHS sowie die konkreten fachlichen Anforderungen an das medizinische Personal der arbeitsmedizinischen Dienste sollen eine stabil hohe Qualität gewährleisten.

Der Einsatz von Fremdfirmen und Leiharbeitnehmenden (inkl. Unterweisung der externen Personen durch die Fremdfirma, den Ver- oder Entleiher) wird in der Rahmenrichtlinie »Arbeitsschutz beim Einsatz von Fremdfirmen und Leiharbeitnehmenden« behandelt. Der DB-Konzern unterstützt beauftragte Fremdfirmen gem. der Rahmenrichtlinie bei der Gefährdungsbeurteilung bezüglich der betriebsspezifischen Gefahren im Eisenbahnwesen. Bei besonders gefährlichen Tätigkeiten im Eisenbahnwesen, bspw. Infrastrukturarbeiten im Gleisbereich, wird in Abstimmung mit der Fremdfirma eine aufsichtsführende Person/Koordinator:in festgelegt, die die Durchführung der festgelegten Schutzmaßnahmen sicherstellt. In unserer Verantwortung als Auftraggeber treffen wir weiterhin organisatorische Regelungen im Rahmen der Vergabeprüfung bezüglich Eignung und Tauglichkeit, zur Einhaltung der Unternehmerpflichten, bei der örtlichen Ein- und Unterweisung sowie zur Kontrolle der Sicherheitsmaßnahmen. Unabhängig von den präventiven Maßnahmen des DB-Konzerns sind die jeweiligen Arbeitgeber der Mitarbeitenden gem. den staatlichen sowie autonomen Arbeitsschutzvorschriften für den Schutz der eigenen Mitarbeitenden, die Anzeige eines Arbeitsunfalls und die Darstellung des Unfallgeschehens verantwortlich.

Unabhängig von den klar abgrenzbaren Verpflichtungen der Fremdfirmen im Arbeitsschutz wird jeder schwere und tödliche Arbeitsunfall der Auftragnehmer auch durch unsere Arbeitsschutzorganisation untersucht. Die entsprechenden Vorgaben sind in internen Prozessen fixiert.

Die regelmäßige Prüfung elektrischer Anlagen und Betriebsmittel wird in der Rahmenrichtlinie »Arbeiten an oder in der Nähe von elektrischen Anlagen und an Betriebsmitteln« sichergestellt.

Zusätzlich wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des präventiven Arbeitsschutzes für den DB-Konzern in Deutschland im Sinne von Zero Accident in der quartalsweise zusammenkommenden Arbeitsgruppe Arbeitsschutz weiterentwickelt, z. B. die Weiterentwicklung des DB-Lernportfolios im Arbeitsschutz mit neuen elektronischen Lernkursen. 2024 haben über 75.000 Mitarbeitende elektronische Lernkurse zur Unterweisung ergänzend zum persönlichen Gespräch verwendet. Über 600 Führungskräfte haben den neuen elektronischen Lernkurs zur Wahrnehmung und Kontrolle der Unternehmerpflichten absolviert. Insgesamt wurden mehr als 272.000 Kurse zum Arbeitsschutz abgeschlossen. Neben den Fachstellen im Arbeitsschutz der DB-Gesellschaften nehmen auch Mitglieder des Konzernbetriebsrats an der Arbeitsgruppe teil, um bei konzernweiten Maßnahmen zur Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz mitzuwirken.

Mit der gemeinsamen Arbeitsschutzstrategie Zero Accident wird im DB-Konzern in Deutschland das strategische Ziel »keine Arbeitsunfälle oder arbeitsbedingten Erkrankungen« verfolgt. Höchste Priorität hat dabei die Vermeidung tödlicher und schwerer Arbeitsunfälle sowie von Berufskrankheiten. Wenn trotzdem ein tödlicher oder schwerer Arbeitsunfall eintritt, kooperieren wir eng mit den zuständigen Behörden und entwickeln Maßnahmen, um vergleichbare Unfallursachen künftig auszuschließen. Wir sind im Zero Accident Forum des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vertreten. Das Forum ist ein Netzwerk von Unternehmen, um voneinander zu lernen, damit die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle auf null reduziert werden kann.

KRANKENSTAND AUF BASIS STUNDEN / in %	2024	2023	2022
DB-Konzern inkl. DB Schenker	6,2	6,3	7,2
DB Fernverkehr	7,0	7,0	7,8
DB Regio	7,4	7,7	8,9
DB Cargo	7,7	7,5	8,1
DB InfraGO	5,3	5,4	6,3
DB Energie	3,9	3,9	4,6
Sonstige	6,1	6,1	6,7
DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich)	5,3	5,2	6,2

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

Der Krankenstand war 2024 in etwa auf Vorjahresniveau.

ARBEITSUNFÄLLE UND LTIF	2024	2023	2022
DB-KONZERN			
Tödliche Arbeitsunfälle [1]	0	4	7
davon in Deutschland [2]	0	4	7
Lost Time Injury Frequency (LTIF) [2, 3]	21,4	22,2	22,9
NICHT FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE [4]			
Tödliche Arbeitsunfälle [1]	0	0	0
davon in Deutschland [2]	0	0	0

[1] Weltweit (Gesellschaften mit rund 98 % der Mitarbeitenden).
[2] Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 % der inländischen Mitarbeitenden).
[3] Lost Time Injury Frequency = LTI (Arbeitsunfälle ab einem Kalendertag Abwesenheit) ×1.000.000 / Arbeitsstunden.
[4] Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.

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

2024 haben sich keine tödlichen Arbeitsunfälle von Mitarbeitenden im DB-Konzern (im Vorjahr bei: DB Cargo, DB Sicherheit und DB InfraGO [Geschäftsbereich Fahrweg]) ereignet. Wenn tödliche Arbeitsunfälle eintreten, werden diese im DB-Konzern in den betroffenen Geschäftsfeldern systematisch untersucht und mögliche prozessuale Verbesserungen sowie weitere Maßnahmen identifiziert und umgesetzt.

In die Ermittlung des LTIF werden 65 DB-Gesellschaften in Deutschland einbezogen. Bei der genauen Betrachtung des LTIF ergibt sich ein differenziertes Bild, auch im internationalen Vergleich, da alle Tätigkeitsgebiete innerhalb des DB-Konzerns in die Ermittlung einbezogen werden. Im Rahmen der Arbeitsschutzpolitik ist es unser Ziel, den LTIF kontinuierlich und nachhaltig zu senken. Dazu tragen unsere Maßnahmen gem. Zero Accident bei. Wir beziehen die DB-Gesellschaften in der Arbeitsgruppe Arbeitsschutz ein und

zielen dadurch auf die Förderung einer übergreifenden Sicherheitskultur ab, um die Sicherheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten. Der LTIF in Deutschland bewegt sich auf Vorjahresniveau mit sinkender Tendenz.

Mit unserer Strategie zur Verbesserung der Qualität des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes haben wir auch 2024 insbesondere die digitale und technologische Transformation des DB-Konzerns vorangetrieben.

Weiterhin arbeiten wir kontinuierlich daran, die Verantwortung und die Vorbildfunktion von Führungskräften stärker herauszustellen sowie die Mitwirkung der Mitarbeitenden an einer wertschöpfenden Sicherheitskultur im Sinne der Verhaltensprävention zu erhöhen. Daher wollen wir fortlaufend weitere Lernangebote für Mitarbeitende und Führungskräfte innerhalb der Arbeitsschutzstrategie für den DB-Konzern in Deutschland entwickeln.

GRI

Maßnahmen gegen Diskriminierung

Um Diskriminierung entgegenzuwirken, bieten wir durch die Nutzung unseres Beschwerdeverfahrens 206 die Möglichkeit zur anonymen Abgabe von Hinweisen 204. Meldungen können hier bspw. über unser elektronisches Hinweissystem eingereicht werden.

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

Wir setzen uns für ein Betriebsklima ohne Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung ein. Jeder Vorfall wird konkret und individuell behandelt, um ein korrektes Vorgehen zu gewährleisten und Betroffene vertrauensvoll zu unterstützen. Neben den Regelungen in Konzernbetriebsvereinbarungen (KBV), wie der für Gleichbehandlung und zum Schutz vor Diskriminierung, der KBV Inklusion sowie der Rahmen-KBV zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie, sowie den Richtlinien zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz, zum betrieblichen Eingliederungsmanagement oder den Compliance-Richtlinien steht allen Mitarbeitenden mit der konzerninternen Ombudsstelle kompetente Unterstützung bei der Klärung und Bearbeitung von Konfliktfällen zur Verfügung. Der Fokus richtet sich dabei auf eine unbürokratische und eigenverantwortliche außergerichtliche Konfliktlösung. Die Ombudsstelle koordiniert den konzerninternen Pool von Mediator:innen gem. den Regelungen der KBV Mediation. Die MUT-Hotline des DB-Konzerns in Deutschland bietet als externe Beratungsstelle unseren Mitarbeitenden und ihren Angehörigen Unterstützung bei persönlichen, gesundheitlichen, sozialen und beruflichen Anliegen. Darüber hinaus sind die Themen Vermeidung unbewusster Vorurteile und Umgang mit Diskriminierung im Schulungsangebot der DB Akademie verankert.

Ein Leitfaden zur Online-Kommunikation, der »Wegweiser Respektvolle Kommunikation im Netz«, soll präventiv gegen Cybermobbing wirken.

Maßnahmen zur Inklusion und Wiedereingliederung

Der DB-Konzern setzt auf ein umfassendes betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM), das auf gesetzlichen Grundlagen basiert und durch eine konzernweit gültige Rahmenrichtlinie erweitert wurde. Das präventive Eingliederungsmanagement wird digital unterstützt, was Prozesse vereinfacht und standardisiert. Das BEM zur Integration und das Verfahren zur befristeten Nichteignung regeln die Weiterbeschäftigung von dauerhaft bzw. befristet leistungseingeschränkten Mitarbeitenden.

Inklusion ist für uns ein zentrales Anliegen. Unsere Grundsätze für eine erfolgreiche Inklusion von Mitarbeitenden mit Behinderung sind in der KBV Inklusion verankert. Der Aktionsplan Bahn beinhaltet konkrete Maßnahmen zur Förderung von Inklusion und setzt damit die Anliegen des Nationalen Aktionsplans sowie der UN-Behindertenrechtskonvention um.

Besondere Inklusionsmaßnahmen zeichnen wir gemeinsam mit der Konzernschwerbehindertenvertrauensperson mit dem DB-Inklusionspreis »Leuchtturm« aus und fördern damit die Sichtbarkeit erfolgreicher Inklusion im DB-Konzern. Mit einem internen Qualifizierungsangebot für Inklusionsbeauftragte wollen wir ein einheitliches Verständnis dieser Rolle sowie eine standardisierte Vermittlung von Wissen zu dieser Rolle und den damit verbundenen Aufgaben schaffen. Die stetig erzielten Fortschritte im Bereich Inklusion sind geprägt durch ein starkes Miteinander von Arbeitgeber, Schwerbehindertenvertretung und externen Partnern. Intern unterstützt zudem auch die Koordinierungsstelle Fördermittel, Rente, Ausgleichsabgabe bei der Beantragung von Fördermitteln.

ARBEIT DER ZUKUNFT UND DIVERSITY

GRI

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

Auch 2024 wurde unsere Digitalkonferenz »Woche der neuen Arbeit« veranstaltet. Das interaktive Programm rund um das Thema Neue Arbeit im DB-Konzern umfasste über 50 virtuelle Programmpunkte.

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

- Lab 1 »Zukunftsperspektive für Berufe in der Bahnbranche« bringt eine eigens entwickelte Methode zur Anwendung, um künftige Veränderungen in DB-Berufen zu erkennen und rechtzeitig Maßnahmen zur Nachführung und Qualifizierung von Mitarbeitenden einzuleiten. Die Umsetzung eines strategischen Workforce-Managements ermöglicht einen ganzheitlichen Blick auf die Zukunft unserer DB-Berufsbilder.
- Lab X »Perspektiven für morgen« beschäftigt sich mit der mittel- und langfristigen Weiterentwicklung von HR-Themen im DB-Konzern im Zuge der Digitalisierung und weiterer Veränderungen wie des Sanierungsprogramms S3 54ff.

Im Kontext der sich stetig wandelnden Arbeitswelt ist die Förderung von Diversität im DB-Konzern von Bedeutung. Wir wollen einen wertschätzenden, offenen und respektvollen Umgang mit der Vielfalt unserer Mitarbeitenden und Kund:innen leben. Ziel ist eine Kultur der Chancengleichheit, des wertschätzenden und öffnenden Engagements, des Vertrauens und Respekts. Diese Überzeugung haben wir in unserer Strategie Starke Schiene 53 und als Querschnittsthema in allen HR-Prozessen verankert. Maßnahmen und Fortschritte werden regelmäßig überprüft. Jedes Mitglied des Vorstands hat die Pat:innenschaft für eine Diversity-Dimension übernommen. Auch die Diversity-Verantwortlichen der Geschäftsfelder und HR-Gruppenfunktionen stehen allen Mitarbeitenden als direkte Ansprechpartner:innen für Diversity-Themen zur Verfügung. Im Diversity-Arbeitskreis und weiteren Projektteams arbeiten sie regelmäßig gemeinschaftlich an übergreifenden Zielen. Mitarbeitende mit spezifischen Diversity-Anliegen werden von verschiedenen Stellen, wie der Konzernschwerbehindertenvertretung oder dem Projekt SUK I 102, unterstützt. Ein wichtiges partizipatives Element sind die Mitarbeitendennetzwerke des DB-Konzerns, in denen sich Mitarbeitende ehrenamtlich engagieren und die vom zentralen Diversity-Management begleitet und gefördert werden.

Auch 2024 haben wir unter dem Dach der Initiative »Einziganders.« vielfältige Maßnahmen umgesetzt, um ein inklusives Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden zu schaffen. Dazu zählt u. a. die Neugründung des Mitarbeitendennetzwerks »BIPOC on Track«, wobei sich der Begriff BIPOC auf Schwarze, Indigene und People of Colour bezieht und u. a. der Sichtbarmachung Schwarzer und indigener Identitäten dient. Ein Meilenstein war die vorzeitige Erreichung des Ziels 30 % Frauen in Führungspositionen 114f. Wir sind überzeugt davon, dass die Vielfalt der Führungsqualitäten ein Gewinn für den DB-Konzern ist. Geschlechterparität als langfristiges Ziel gilt jedoch nicht nur für Führungskräfte. Deshalb hat der Vorstand sich die Ambition gesetzt, den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft 114f. ebenfalls zu erhöhen.

Lernformate und umfangreiche Materialien zu verschiedenen Diversity-Dimensionen sind Mitarbeitenden online zugänglich. Sie wurden 2024 um Themen wie das Selbstbestimmungsgesetz inkl. Leitfaden zur Umsetzung und Antidiskriminierung mit Übersicht aller DB-internen Meldestellen erweitert. Mehr als 60 unserer konzernweiten Trainings beinhalten Lerninhalte, die gezielt Vielfalt fördern sollen.

Ein aktives Generationenmanagement soll generationenbezogene Stereotype abbauen und die Integration aller Generationen in den DB-Konzern durch verschiedene Formate wie Reverse Mentoring, Senior Experts, Workshops zu generationenübergreifendem Arbeiten und eine AgeDiversity-Recruitingstrategie unterstützen.

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

2024 wurde das Inklusionsmanagement weiterentwickelt: Das DB-Sprachenmanagement erweiterte sein Angebot um die Übersetzungen in einfache und leichte Sprache.

Auch im Bereich Geschlechtergerechtigkeit machte der DB-Konzern Fortschritte. Wir belegten auch 2024 den ersten Platz beim Ranking des Frauen-Karriere-Index (FKi), der als Messinstrument für die Entwicklung erfolgreicher Frauenkarrieren untersucht, wie sich Frauen auf verschiedenen Führungsebenen in ihren Karrieren entwickeln, wie kulturelle Veränderungen vorangehen und wie Offenheit für Transformation und Innovation entsteht.

Unter dem Motto »Mehr Vielfalt. Mehr Lösungen.« beschäftigte sich die jährliche Diversity-Woche mit den Themen Neurodiversität, Barrierefreiheit und Vernetzung der Mitarbeitenden. Ziel war es, Vielfalt im DB-Konzern als Querschnittsthema in der Unternehmenskultur weiter zu verankern und zu diskutieren.

30 % Frauen in Führung

Der DB-Konzern hat das Ziel, den Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom Zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) betroffenen Gesellschaften bis Ende 2024 auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen sowie der ersten und der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands/der Geschäftsführung auf 30 % zu steigern, erreicht. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen der betroffenen Gesellschaften umfasste bezogen auf die per 31. Dezember 2024 gültige Organisationsstruktur über alle Ebenen 31,5 % (per 31. Dezember 2023: 29,4 %).

Ab 2025 gilt eine neue Zielsetzung für die insgesamt 35 vom FüPoG betroffenen Konzerngesellschaften von 40 % Frauen in Führungspositionen bis zum 31. Dezember 2035. In diesem Zusammenhang soll auch das quartalsweise Reporting an den Vorstand auf die dritte und vierte Führungsebene unterhalb des Vorstands/der Geschäftsführung ausgeweitet werden. Zudem haben wir die Ambition festgelegt, den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft (FüPoG-Scope) auf 28 % bis zum 31. Dezember 2035 zu erhöhen. Durch externe Rekrutierung, attraktive Arbeitsbedingungen sowie interne Bindungs- und Entwicklungsmaßnahmen soll der Anteil von Frauen auf allen Ebenen im DB-Konzern erhöht werden.

Diversity-Kennzahlen

GRI

In Deutschland arbeiten mehr als 236.000 Mitarbeitende aus mehr als 100 Nationen für den DB-Konzern (inkl. DB Schenker), darunter rund 56.600 Frauen.

FÜHRUNGSEBENEN BEI LEITENDEN ANGESTELLTEN UND IM AUFSICHTSRAT NACH GESCHLECHT PER 31.12. / in NP	2024	2023	2022
Aufsichtsrat	20	20	20
Anteil Frauen in %	45,0	35,0	35,0
Top-Management	252	248	253
Anteil Frauen in %	28,2	24,6	21,7
Oberes Management	1.129	1.115	1.063
Anteil Frauen in %	24,4	23,7	21,7
Mittleres Management	2.792	2.648	2.508
Anteil Frauen in %	26,2	24,8	24,0
Leitende Angestellte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	**4.173**	**4.011**	**3.824**
Anteil Frauen in %	25,8	24,5	23,2

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.

Der Anteil der Frauen bei den leitenden Angestellten stieg 2024 erneut deutlich und spiegelt unsere Anstrengungen wider, den Frauenanteil kontinuierlich zu erhöhen.

FRAUEN PER 31.12. / in NP	2024	2023	2022
DB-Konzern	80.740	85.911	84.347
Anteil in %	26,2	25,3	25,0
Deutschland	56.644	55.620	52.394
Anteil in %	24,0	24,1	23,7

Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.

MITARBEITENDE NACH ALTER PER 31.12. / in NP	2024	2023	2022
< 30 Jahre	34.575	34.144	31.342
30 – 49 Jahre	108.908	103.862	97.117
≥ 50 Jahre	88.194	88.940	89.006
DB-Konzern	**231.677**	**226.946**	**217.465**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.

Durch die anhaltend hohe Zahl an Neueinstellungen von jüngeren Mitarbeitenden ist der Anteil der Mitarbeitenden über 50 Jahre erneut gesunken und lag per 31. Dezember 2024 bei rund 38 % (per 31. Dezember 2023: rund 39 %).

MITARBEITENDE MIT SCHWERBEHINDERUNG NACH ALTER PER 31.12. / in NP	2024	2023	2022
< 30 Jahre	565	489	427
30 – 49 Jahre	2.873	2.704	2.537
≥ 50 Jahre	9.125	9.226	9.269
DB-Konzern	**12.563**	**12.419**	**12.233**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Erfasst werden Mitarbeitende und Auszubildende mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung.
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) ▷ 120.

Die Beschäftigtenquote von schwerbehinderten Mitarbeitenden in Deutschland betrug per 31. Dezember 2024 5,3 % und lag durchschnittlich oberhalb der gesetzlich geforderten 5 %-Quote. Die schwerbehinderten Mitarbeitenden verteilen sich dabei auf zahlreiche unterschiedliche Tätigkeitsfelder.

Weitere Mitarbeitendenkennzahlen

GRI

MITARBEITENDE PER 31.12. / in VZP	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Fernverkehr	21.236	20.966	+ 270	+ 1,3
DB Regio	42.405	39.587	+ 2.818	+ 7,1
DB Cargo	29.483	31.359	– 1.876	– 6,0
DB InfraGO	68.197	63.870	+ 4.327	+ 6,8
DB Energie	2.149	2.055	+ 94	+ 4,6
Sonstige	62.090	61.876	+ 214	+ 0,3
DB-Konzern [1]	**225.560**	**219.713**	**+ 5.847**	**+ 2,7**
DB-Konzern – vergleichbar	225.560	219.707	+ 5.853	+ 2,7
Konsolidierungskreisänderungen	–	– 6	+ 6	– 100
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche)	296.662	326.781	– 30.119	– 9,2
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	71.102	107.068	– 35.966	– 33,6

Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.
[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker ▷ 120 angepasst.

MITARBEITENDE PER 31.12. / in NP	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Fernverkehr	22.395	22.132	+ 263	+ 1,2
DB Regio	44.856	41.962	+ 2.894	+ 6,9
DB Cargo	29.992	31.918	– 1.926	– 6,0
DB InfraGO	70.629	66.262	+ 4.367	+ 6,6
DB Energie	2.231	2.147	+ 84	+ 3,9
Sonstige	64.822	64.718	+ 104	+ 0,2
DB-Konzern [1]	**234.925**	**229.139**	**+ 5.786**	**+ 2,5**
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche)	308.119	340.100	– 31.981	– 9,4
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	73.194	110.961	– 37.767	– 34,0

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker ▷ 120 angepasst.

DB Schenker wird seit 2024 nicht mehr als Geschäftsfeld/Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt, sondern als nicht fortgeführter Geschäftsbereich 120 ausgewiesen. In der Folge befindet sich die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern auf einem grundsätzlich niedrigeren Niveau. Die Vorjahreswerte wurden daher entsprechend angepasst.

Die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern ist per 31. Dezember 2024 gestiegen. Wesentliche Treiber waren:

- **DB Fernverkehr:** Mitarbeitendenaufbau im Wesentlichen in den betriebskritischen operativen Bereichen, bspw. bei Triebfahrzeugführer:innen, Bordservice und Werken.
- **DB Regio:** verstärkte Rekrutierungsaktivitäten und Übernahme von Auszubildenden. Leistungsausweitungen und Inbetriebnahmen von Busverkehren, z. B. Aufbau des Schienenersatzverkehrs im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn.
- **DB InfraGO:** Mitarbeitendenaufbau v. a. in den Bereichen Projektmanagement, Instandhaltung und Betrieb zur Verbesserung der betrieblichen Qualität und Umsetzung der Generalsanierungen.
- **Sonstige:** Zuwachs insbesondere aus gestiegenen Geschäftsaktivitäten der DB International Operations in Kanada und Indien.

Bei DB Cargo ist gegenläufig die Zahl der Mitarbeitenden zurückgegangen. Dies resultierte u. a. aus den im Rahmen des Transformationsprogramms 155f. gesunkenen Mitarbeitendenbedarfs.

Die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) sank im Vergleich zum Vorjahr v. a. aufgrund des Verkaufs von DB Arriva im Mai 2024. Auch bei DB Schenker ist die Zahl der Mitarbeitenden zurückgegangen. Dies resultierte aus gesunkenen Transportvolumen im Bereich Luft- und Seefracht sowie im Landverkehr und der Umsetzung von Effizienzprogrammen.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN PER 31.12. / in VZP	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland	214.047	208.033	+ 6.014	+ 2,9
Europa (ohne Deutschland)	10.321	10.848	– 527	– 4,9
Übrige Welt	1.192	832	+ 360	+ 43,3
DB-Konzern	**225.560**	**219.713**	**+ 5.847**	**+ 2,7**

Werte für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Der Anteil der Mitarbeitenden außerhalb Deutschlands liegt unverändert bei rund 5 %.

VERBUNDENHEIT DER MITARBEITENDEN / in Jahren	2024	2023	2022
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit	14	15	16
Altersdurchschnitt	44	44	44

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

MITARBEITENDENFLUKTUATION

GRI

FLUKTUATION VON MITARBEITENDEN / in NP	2024	2023	2022
Rentenbedingte Fluktuation	3.335	3.442	3.557
davon Frauen	609	613	663
Sonstige Fluktuation	15.178	13.966	13.050
davon Frauen	3.234	2.936	2.738
Insgesamt	**18.513**	**17.408**	**16.607**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

FLUKTUATION VON MITARBEITENDEN / in %	2024	2023	2022
Rentenbedingte Fluktuation	1,4	1,5	1,6
davon Frauen	1,1	1,1	1,3
Sonstige Fluktuation	6,3	6,0	5,8
davon Frauen	5,7	5,4	5,3
Insgesamt	**7,7**	**7,5**	**7,4**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich) 120.

Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Stammbelegschaft. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten. Der Anstieg der Fluktuation ist im Wesentlichen im Bereich der arbeitnehmerinitiierten Fluktuation begründet. Hier zeigen sich der bestehende Fachkräftemangel und die angespannte Arbeitsmarktsituation. Die anstehende Sanierung hat die Fluktuation zusätzlich vorauslaufend erhöht.

GESCHÄFTSVERLAUF

Kennzahlenübersicht → 117
Umfeldbedingungen → 119
Ertragslage → 120
Finanzlage → 124
Ökonomische Steuerungskennzahlen → 126
Vermögenslage → 129
Beschaffung → 134

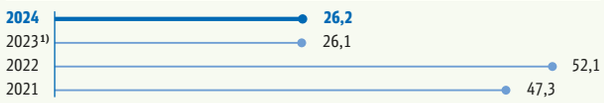
Kennzahlenübersicht

VERGLEICHBARKEIT ZU VORJAHREN

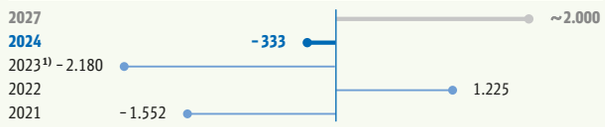
Die Vergleichbarkeit der folgenden Kennzahlen ist infolge der umgesetzten und geplanten Portfolioveränderungen (Verkauf von DB Arriva und geplanter Verkauf von DB Schenker) eingeschränkt.

Ökonomie

UMSATZ BEREINIGT / in Mrd. €



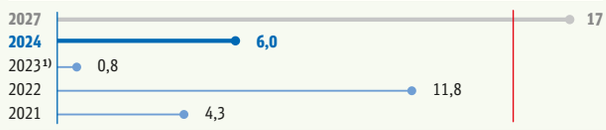
EBIT BEREINIGT / in Mio. €



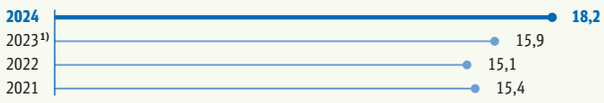
ROCE / in %

TILGUNGSDECKUNG / in %

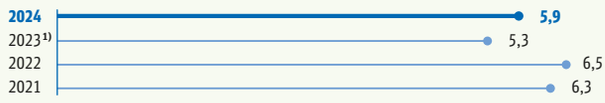
Ziel: ≥15



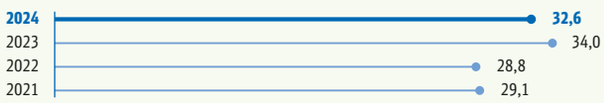
BRUTTO-INVESTITIONEN / in Mrd. €



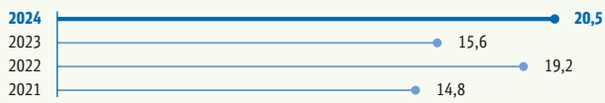
EIGENFINANZIERTE NETTO-INVESTITIONEN ²) / in Mrd. €



NETTO-FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in Mrd. €



EIGENKAPITALQUOTE PER 31.12. / in %



PERSONALAUFWANDSQUOTE / in %

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

¹) Wert wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.
²) Ohne zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes 46f. zur Infrastrukturfinanzierung.

GRI

Überblick

UMSATZ BEREINIGT / in Mio. €	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
			Veränderung				Veränderung	
	2024	2023	absolut	%	**2024**	2023	absolut	%
DB Fernverkehr	5.847	5.896	– 49	– 0,8	5.674	5.729	– 55	– 1,0
DB Regio	10.278	9.706	+ 572	+ 5,9	10.096	9.536	+ 560	+ 5,9
DB Cargo	5.402	5.582	– 180	– 3,2	5.058	5.279	– 221	– 4,2
DB InfraGO [1]	8.090	7.779	+ 311	+ 4,0	3.054	2.819	+ 235	+ 8,3
DB Energie	3.457	3.970	– 513	– 12,9	1.492	1.952	– 460	– 23,6
Sonstige	7.328	6.829	+ 499	+ 7,3	853	775	+ 78	+ 10,1
Konsolidierung	– 14.175	– 13.672	– 503	+ 3,7	–	–	–	–
DB-Konzern [2]	**26.227**	**26.090**	**+ 137**	**+ 0,5**	**26.227**	**26.090**	**+ 137**	**+ 0,5**
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [2]	47.176	49.236	– 2.060	– 4,2	47.157	49.212	– 2.055	– 4,2
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	20.949	23.146	– 2.197	– 9,5	20.930	23.122	– 2.192	– 9,5

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN / in Mio. €	EBITDA bereinigt				EBIT bereinigt			
			Veränderung				Veränderung	
	2024	2023	absolut	%	**2024**	2023	absolut	%
DB Fernverkehr	502	483	+ 19	+ 3,9	– 96	– 43	– 53	+ 123
DB Regio	766	634	+ 132	+ 20,8	108	– 22	+ 130	–
DB Cargo	66	– 74	+ 140	–	– 357	– 497	+ 140	– 28,2
DB InfraGO [1]	1.160	– 415	+ 1.575	–	226	– 1.248	+ 1.474	–
DB Energie	141	242	– 101	– 41,7	65	163	– 98	– 60,1
Sonstige	520	291	+ 229	+ 78,7	– 149	– 338	+ 189	– 55,9
Konsolidierung	– 212	– 279	+ 67	– 24,0	– 130	– 195	+ 65	– 33,3
DB-Konzern [2]	**2.943**	**882**	**+ 2.061**	**–**	**– 333**	**– 2.180**	**+ 1.847**	**– 84,7**
Marge [2] in %	11,2	3,4	+ 7,8	–	– 1,3	– 8,4	+ 7,1	–
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [2]	4.985	3.167	+ 1.818	+ 57,4	843	– 971	+ 1.814	–
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	2.042	2.285	– 243	– 10,6	1.176	1.209	– 33	– 2,7

INVESTITIONEN / in Mio. €	Brutto-Investitionen				Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [5]			
			Veränderung				Veränderung	
	2024	2023	absolut	%	**2024**	2023	absolut	%
DB Fernverkehr	764	1.657	– 893	– 53,9	764	1.657	– 893	– 53,9
DB Regio	498	606	– 108	– 17,8	480	581	– 101	– 17,4
DB Cargo	349	319	+ 30	+ 9,4	349	308	+ 41	+ 13,3
DB InfraGO [1]	15.217	12.341	+ 2.876	+ 23,3	3.180	2.045	+ 1.135	+ 55,5
DB Energie	377	329	+ 48	+ 14,6	130	88	+ 42	+ 47,7
Sonstige	1.180	784	+ 396	+ 50,5	1.179	781	+ 398	+ 51,0
Konsolidierung	– 138	– 119	– 19	+ 16,0	– 138	– 119	– 19	+ 16,0
DB-Konzern [2]	**18.247**	**15.917**	**+ 2.330**	**+ 14,6**	**5.944**	**5.341**	**+ 603**	**+ 11,3**
davon Investitionszuschüsse [2]	9.218	9.286	– 68	– 0,7	–	–	–	–
davon Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen [3, 4]	3.085	1.290	+ 1.795	+ 139	–	–	–	–
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [2]	18.999	17.184	+ 1.815	+ 10,6	6.690	6.565	+ 125	+ 1,9
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	752	1.267	– 515	– 40,6	746	1.224	– 478	– 39,1

[1] Werte für 2023 wegen der Zusammenlegung von DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe zu DB InfraGO angepasst.
[2] Wert für 2023 wegen der **Umgliederung von DB Schenker** 120 angepasst.
[3] Ohne Eigenkapitalzuführungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm.
[4] Mittelzufluss erfolgte auch für 2023 in 2024.
[5] Ohne **zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes** 46f. zur Infrastrukturfinanzierung.

Umfeldbedingungen

NACHFRAGE NACH MOBILITÄT UND LOGISTIK

Die Umfeldbedingungen waren auch 2024 geprägt durch eine schwache wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und Europ und geopolitische Krisen. Die Mobilitätsnachfrage stieg weiter an. Im Güterverkehr wurde die Nachfrage erneut wesentlich durch eine rückläufige Industrieentwicklung beeinflusst.

WELTWIRTSCHAFT

ENTWICKLUNG WESENTLICHER MAKROÖKONOMISCHER GRÖSSEN IM VORJAHRESVERGLEICH / in %	2024	2023	2022
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+2,7	-0,8	+4,2
BIP			
Welt	+2,7	+2,8	+3,3
USA	+2,8	+2,9	+2,5
China	+4,8	+5,2	+3,0
Japan	-0,2	+1,5	+0,9
Europa	+1,2	+1,0	+3,5
Euro-Raum	+0,8	+0,5	+3,6
Deutschland	-0,2	-0,1	+1,4

Die preis- und kalenderbereinigten Daten entsprechen den per Januar 2025 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Oxford Economics

Das weltweite Wirtschaftswachstum lag 2024 auf dem Niveau des Vorjahres. Während sich die USA relativ stabil entwickelten, ist die vergleichsweise hohe Wachstumsrate in China leicht zurückgegangen. Japan konnte sein ohnehin niedriges Wachstum nicht halten. Die Erholung nach der Corona-Pandemie ist in Europa verzögert und schwächer als andernorts.

Auch der Welthandel legte 2024 wieder zu. Zwar hat es keine gravierenden Einschränkungen gegeben wie etwa blockierte Häfen oder Schifffahrtspassagen in den Vorjahren. Die damit verbundenen Unterbrechungen haben jedoch offenbar zu Anpassungen der weltweiten Produktions- und Lieferketten geführt, die das Handelswachstum verringern. Entsprechend der wirtschaftlichen Dynamik wuchs insbesondere der Container-Umschlag in den asiatischen und nordamerikanischen Häfen, während europäische Häfen wie Rotterdam oder Hamburg teilweise sogar einen Rückgang verzeichneten.

ENERGIEMÄRKTE

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu reduzieren. Die Entwicklung der Marktpreise in 2024 schlug daher zumindest kurzfristig nicht voll auf unsere Aktivitäten durch.

Brentöl

BRENT / in USD/bbl	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Durchschnittspreis	79,9	82,2	-2,3	-2,8
Höchstpreis	92,2	97,7	-5,5	-5,6
Tiefstpreis	68,7	70,1	-1,4	-2,0
Jahresendpreis	74,6	77,0	-2,4	-3,1

Die Daten entsprechen den per Januar 2025 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Refinitiv/LSEG

- 2024 bewegte sich der Ölmarkt eher seitwärts mit leichter Tendenz nach unten. Auf Dollarbasis lag der Ölpreis rund 3 % unter dem Vorjahreswert, aber immer noch auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Im Euro-Raum verteuerte der schwache Euro den Rohstoff zusätzlich.
- Die CO_2-Abgabe (Brennstoffemissionshandelsgesetz; BEHG) stieg 2024 auf 45 € pro Tonne.
- Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen 2024 nur 3,2 % unter den hohen Vorjahreswerten.

Strom und Emissionszertifikate

	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	88,7	137,2	-48,5	-35,4
Höchstpreis	103,8	219,3	-115,5	-52,7
Tiefstpreis	67,6	86,2	-18,6	-21,6
Jahresendpreis	88,8	95,5	-6,7	-7,0
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO_2				
Durchschnittspreis	66,5	85,3	-18,8	-22,0
Höchstpreis	81,3	101,3	-20,0	-19,7
Tiefstpreis	51,1	66,0	-14,9	-22,6
Jahresendpreis	73,0	80,4	-7,4	-9,2

Die Daten entsprechen den per Januar 2025 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Refinitiv/LSEG

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr sind 2024 weiter gesunken. Die Gründe für den Preisrückgang liegen v. a. in den gesunkenen Gaspreisen und der Rückkehr französischer Atomkraftwerke in den Strommarkt. Mit dem weiteren Ausbau erneuerbarer Energien stieg deren Anteil an der Bruttostromproduktion 2024 auf ein Allzeithoch von rund 58 %. Nach den gestoppten Erdgaslieferungen aus Russland nach Deutschland konnte die Versorgung durch anderweitige Importe und den Ausbau der Flüssiggasterminals gesichert werden. Die Gasspeicher in Deutschland waren 2024 gem. den gesetzlichen Füllstandsvorgaben gut gefüllt. Auch wenn die Preise für Strom deutlich gefallen sind, liegt das Preisniveau höher als vor dem Ukraine-Krieg.

Ertragslage

→ *Höhere ertragswirksame Bundeszuschüsse treiben deutliche Ergebnisverbesserung.*

→ *Ergebnisentwicklung weiter unter Druck – Belastungen durch Tarifeffekte, Streiks und eine schwache Leistungsqualität.*

→ *Gegensteuerungsmaßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 aufgesetzt.*

GRI

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Neues Geschäftsfeld DB InfraGO

Ende Dezember 2023 wurde die Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zu dem gemeinwohlorientierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB InfraGO AG wirksam. Der Name steht als Abkürzung für »Infrastruktur GemeinwohlOrientiert«. Die DB InfraGO AG bleibt unverändert Teil des DB-Konzerns. Die bisherigen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe werden seit 2024 in dem neuen Geschäftsfeld DB InfraGO zusammen geführt.

Verkauf von DB Arriva

Nach dem Abschluss der Portfolioreorganisation von DB Arriva in 2023 hatte die DB AG am 19. Oktober 2023 mit I Squared Capital eine Vereinbarung über den Verkauf aller verbliebenen DB Arriva-Landesgesellschaften unterschrieben. Die Transaktion hat die üblichen Vollzugsbedingungen erfüllt sowie die finale Genehmigung der entsprechenden Aufsichtsbehörden erhalten und wurde zum 31. Mai 2024 vollzogen.

DB Arriva wurde bereits 2023 nicht mehr als Geschäftsfeld/Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt, sondern als nicht fortgeführter Geschäftsbereich 237 ausgewiesen.

Weitere Informationen zu Veränderungen im Konsolidierungskreis 236 f. sind im Konzern-Abschluss dargestellt.

Vereinbarung über den Verkauf von DB Schenker

Nachdem am 13. September 2024 der Vorstand der DB AG einen Vertrag zum Verkauf von DB Schenker an die dänische Transport- und Logistikgruppe DSV unterzeichnet hat, hat am 2. Oktober 2024 auch der Aufsichtsrat der DB AG dem Verkauf zugestimmt. Zugleich hat der Bund die nach Bundeshaushaltsordnung (BHO) für die Transaktion erforderliche Zustimmung erteilt. Der Abschluss des Verkaufs wird nach Erhalt aller regulatorischen Genehmigungen in 2025 erwartet.

Aufgrund der erwarteten Veräußerung wird DB Schenker seit 2024 nicht mehr als Geschäftsfeld/Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt, sondern als nicht fortgeführter Geschäftsbereich 237 ausgewiesen. Die Vorjahreswerte (mit Ausnahme der Konzern-Bilanz) wurden entsprechend angepasst.

- Infolge der Ausweisänderung sind die Ertragspositionen (im Wesentlichen Umsatzerlöse: –19,2 Mrd.€), Aufwandspositionen (v. a. Materialaufwand: –11,8 Mrd.€ und Personalaufwand: –4,0 Mrd.€) und Ergebnisgrößen (EBIT bereinigt: –1,1 Mrd.€) auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Dies gilt auch für einzelne Positionen der Kapitalflussrechnung, insbesondere bei der Ermittlung des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit (–0,7 Mrd.€). Durch die Anpassung der Vorjahreszahlen sind die Werte um diese Effekte bereinigt und ohne Einschränkungen vergleichbar.
- In der Bilanz wurden alle konzernexternen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von DB Schenker in die entsprechenden Positionen für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden im kurzfristigen Bereich umgegliedert. Daraus ergibt sich eine Verschiebung von den langfristigen zu den kurzfristigen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Die Vergleichbarkeit einzelner Bilanzpositionen ist diesbezüglich eingeschränkt.
- Die regionale Diversifizierung unserer Kennzahlen hat sich deutlich verändert; unsere Aktivitäten in Deutschland sind noch prägender geworden.

Die fortgeführten Geschäftsbereiche des DB-Konzerns beinhalten nach der Umgliederung von DB Schenker die übrigen fünf Geschäftsfelder und den Bereich Sonstige.

Weitere Informationen zu Veränderungen im Konsolidierungskreis 236 f. sind im Konzern-Abschluss dargestellt.

UMSATZ

UMSATZ / in Mio.€	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatz [1]	26.203	26.087	+116	+0,4
± Sondereffekte	24	3	+21	–
Umsatz bereinigt [1]	26.227	26.090	+137	+0,5
± Konsolidierungskreisänderungen	–	–412	+412	–100
± Währungskursänderungen	–16	–	–16	–
Umsatz vergleichbar	**26.211**	**25.678**	**+533**	**+2,1**
Umsatz bereinigt (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [1]	47.176	49.236	–2.060	–4,2
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [1]	20.949	23.146	–2.197	–9,5

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Die Umsatzentwicklung lag auf Vorjahresniveau. Umsatzzuwächse v. a. bei DB Regio (insbesondere aus der Dynamisierung der Bestellerentgelte) sowie DB InfraGO wurden durch belastende Effekte v. a. aus den GDL-Streiks 36, anhaltend

hohen baubedingten Einschränkungen in der Infrastruktur, fehlenden konjunkturellen Impulsen (insbesondere bei DB Cargo) sowie Volumenrückgängen bei DB Energie nahezu vollständig aufgezehrt.

Sondereffekte waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich. Veränderungen im Konsolidierungskreis 236 f. und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen.

Der Umsatzrückgang bei den nicht fortgeführten Geschäftsbereichen 120 resultierte im Wesentlichen daraus, dass infolge des vollzogenen Verkaufs DB Arriva 120 2024 nicht mehr ganzjährig in den Konzern-Abschluss einbezogen wurde. Der Umsatz von DB Schenker entwickelte sich in etwa auf Vorjahresniveau.

Umsatzstruktur

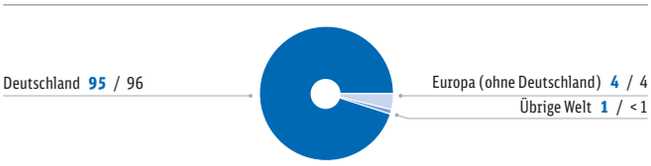
AUSSENUMSATZSTRUKTUR BEREINIGT (FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE) / in %	2024	2023	Veränderung in Prozentpunkten
DB Fernverkehr	21,6	22,0	– 0,4
DB Regio	38,5	36,5	+ 2,0
DB Cargo	19,3	20,2	– 0,9
DB InfraGO	11,6	10,8	+ 0,8
DB Energie	5,7	7,5	– 1,8
Sonstige	3,3	3,0	+ 0,3
DB-Konzern	**100**	**100**	**–**

Werte für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Die Umsatzstruktur (fortgeführte Geschäftsbereiche) hat sich 2024 nicht wesentlich verändert. U. a. stieg der Umsatzanteil von DB Regio infolge höherer Bestellerentgelte. Gegenläufig ging u. a. der Umsatzanteil von DB Energie infolge von Volumenrückgängen zurück.

Die Ausweisänderung von DB Schenker hat auch einen signifikanten Effekt auf die Höhe der Anteile der übrigen Geschäftsfelder, da der Anteil von DB Schenker am DB-Konzernumsatz im Vorjahr rund 42 % betrug und infolge des sehr stark international geprägten Geschäfts auf den Anteil des Umsatzes, der in Regionen außerhalb Deutschlands erzielt wurde.

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in % — 2024 / 2023



Werte für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland	24.970	24.925	+ 45	+ 0,2
Europa (ohne Deutschland)	1.103	1.054	+ 49	+ 4,6
Übrige Welt	154	111	+ 43	+ 38,7
DB-Konzern	**26.227**	**26.090**	**+ 137**	**+ 0,5**

Werte für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Die regionale Umsatzstruktur (fortgeführte Geschäftsbereiche) hat sich 2024 nicht wesentlich verändert und wird durch unsere Aktivitäten in Deutschland geprägt:

- In Deutschland entwickelte sich der Umsatz auf dem Niveau des Vorjahres. Zuwächse v. a. bei DB Regio und DB InfraGO wurden durch Sonderereignisse (u. a. Streiks), baubedingte Einschränkungen, eine schwache Betriebsqualität und Volumenrückgänge bei DB Energie nahezu vollständig aufgezehrt.
- In Europa (ohne Deutschland) war u.a. die Entwicklung von DB Cargo in Frankreich (+ 16 Mio. €), dem Vereinigten Königreich (+ 16 Mio. €) und Italien (+ 15 Mio. €) ein wesentlicher Faktor.
- In der Region Übrige Welt stieg der Umsatz auf niedrigem Niveau durch die Aktivitäten der DB E.C.O. Group insbesondere in Nordamerika deutlich.

ERGEBNISENTWICKLUNG

GRI

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns wurde 2024 v. a. geprägt durch den schlechten Zustand der Infrastruktur sowie die Ablösung der Vorleistungen des DB-Konzerns im Vorjahr für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur (1,1 Mrd. €). Geringere Verluste bei DB Cargo und eine bessere Entwicklung bei DB Regio (v. a. höhere Bestellerentgelte) sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung (u. a. eine qualifizierte Ausgabensteuerung) hatten einen zusätzlichen positiven Effekt. Gegenläufig kam es zu weiteren Belastungen insbesondere aus höheren Personalaufwendungen (Kapazitätsausbau im operativen Bereich und Tarifeffekte), Streiks (Effekt auf EBIT bereinigt: – 0,3 Mrd. €) und der schwachen betrieblichen Qualität. Zudem war das Ergebnis von DB Energie v. a. infolge eines Mengenrückgangs rückläufig.

Die operativen Ergebnisgrößen stiegen spürbar an, allerdings war das bereinigte EBIT weiterhin negativ. Insbesondere bei DB Cargo und bei DB Fernverkehr blieb die Situation angespannt.

Weitere Informationen im Abschnitt Entwicklung der Geschäftsfelder 137 ff.

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

- In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sondersachverhalte eliminiert – die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.
- Die Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte:
  - Aus dem Zinsergebnis werden die Bestandteile umgegliedert, die nicht mit den Netto-Finanzschulden oder Pensionsrückstellungen zusammenhängen: vorwiegend Auf- und Abzinsungseffekte von langfristigen Rückstellungen (ohne Pensionsverpflichtungen) und langfristigen Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden). Der nicht operative Charakter dieser Bestandteile zeigt sich auch daran, dass der Einfluss auf das Zinsergebnis sehr stark vom jeweiligen Zinssatz am Abschlussstichtag abhängt.
  - Die zweite Umgliederung betrifft Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden. V. a. im Personenverkehr sind die bestehenden Verkehrsverträge ein wesentlicher Bestandteil der Kaufpreisbewertung. Um eine operative Beurteilung sicherzustellen und eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsverträgen zu verhindern, werden diese Abschreibungsbestandteile aus dem operativen Ergebnis eliminiert.
- Bei der Bereinigung von Sondereffekten handelt es sich grundsätzlich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich verändern würden. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen bereinigt. Einzelsachverhalte werden bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch genau abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind.

ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	2024	Umgliederungen	Bereinigung Sondereffekte	2024 bereinigt	2023 bereinigt	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatz	26.203	–	24	26.227	26.090	+137	+0,5
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	4.139	–	–	4.139	3.465	+674	+19,5
Sonstige betriebliche Erträge	5.764	–	–196	5.568	2.967	+2.601	+87,7
Materialaufwand	–12.997	–	4	–12.993	–12.810	–183	+1,4
Personalaufwand	–16.622	–	295	–16.327	–15.264	–1.063	+7,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–3.903	–	232	–3.671	–3.566	–105	+2,9
EBITDA	2.584	–	359	2.943	882	+2.061	–
Abschreibungen	–3.218	2	–60	–3.276	–3.062	–214	+7,0
Operatives Ergebnis (EBIT) | EBIT bereinigt	**–634**	**2**	**299**	**–333**	**–2.180**	**+1.847**	**–84,7**
Zinsergebnis | Operativer Zinssaldo	–770	56	25	–689	–558	–131	+23,5
Operatives Ergebnis nach Zinsen	**–1.404**	**58**	**324**	**–1.022**	**–2.738**	**+1.716**	**–62,7**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen | Beteiligungsergebnis	13	5	–	18	11	+7	+63,6
Übriges Finanzergebnis	24	–61	–	–37	40	–77	–
PPA-Amortisation Kundenverträge	–	–2	–	–2	–2	–	–
Außerordentliches Ergebnis	–	–	–324	–324	–166	–158	+95,2
Ergebnis vor Ertragsteuern	**–1.367**	**–**	**–**	**–1.367**	**–2.854**	**+1.487**	**–52,1**
Ertragsteuern	–403	–	–	–403	153	–556	–
tatsächliche Ertragsteuern	–28	–	–	–28	–31	+3	–9,7
latenter Steueraufwand (–)/-ertrag (+)	–375	–	–	–375	184	–559	–
Jahresergebnis (fortgeführte Geschäftsbereiche)	**–1.770**	**–**	**–**	**–1.770**	**–2.701**	**+931**	**–34,5**
Jahresergebnis (nicht fortgeführte Geschäftsbereiche)	1.006	–	–	1.006	350	+656	–
Jahresergebnis	**–764**	**–**	**–**	**–764**	**–2.351**	**+1.587**	**–67,5**
Aktionäre der DB AG	–806	–	–	–806	–2.399	+1.593	–66,4
Hybridkapitalgeber	25	–	–	25	25	–	–
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	17	–	–	17	23	–6	–26,1
Ergebnis je Aktie in €							
unverwässert	–1,87	–	–	–1,87	–5,58	+3,71	–66,5
verwässert	–1,87	–	–	–1,87	–5,58	+3,71	–66,5

Werte für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Entwicklung im Berichtsjahr

Die Ertragsentwicklung war insgesamt deutlich positiv:

- **Sonstige betriebliche Erträge (+87,7%/+2.601 Mio.€):** deutlicher Anstieg, ganz wesentlich getrieben durch den Ausgleich von Instandhaltungsleistungen für die Schieneninfrastruktur 171 durch den Bund für die erbrachten Vorleistungen in 2023 und 2024 (+2,7 Mrd.€, davon 1,1 Mrd.€ für 2023).
- **Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen (+19,5%/+674 Mio.€):** deutlicher Anstieg resultierte v.a. aus dem höheren Bau- und Projektvolumen in der Eisenbahninfrastruktur sowie im Zusammenhang mit der Instandhaltung von Fahrzeugen.
- **Umsatz (+0,5%/+137 Mio.€):** Entwicklung auf Vorjahresniveau 120f.

Auf der Aufwandsseite führten insbesondere höhere Personalaufwendungen sowie die Umsetzung weiterer Infrastrukturmaßnahmen zu zusätzlichen Belastungen (teilweise ausgeglichen durch Erstattungen des Bundes). U.a. die Umsetzung von Gegensteuerungsmaßnahmen wirkte entlastend. Im Verhältnis zu den Erträgen stieg der Aufwand insgesamt unterproportional an:

- **Personalaufwand (+7,0%/+1.063 Mio.€):** starker Anstieg, getrieben durch Tarifeffekte und eine höhere durchschnittliche Mitarbeitendenzahl in operativen Bereichen (insbesondere bei DB InfraGO und DB Regio). In der DB-Konzernleitung ging die Zahl der Mitarbeitenden zurück.

  Die Personalaufwandsquote verschlechterte sich auf 51,6% (im Vorjahr: 49,6%), da der Personalaufwand stärker stieg als die Summe aus Umsatz und aktivierten Eigenleistungen insgesamt.
- **Abschreibungen (+7,0%/+214 Mio.€):** investitionsbedingter Anstieg.
- **Materialaufwand (+1,4%/+183 Mio.€):** leichter Anstieg. Zusätzliche Belastungen resultierten insbesondere aus einer deutlichen Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur. Seit 2024 werden diese Maßnahmen teilweise durch den Bund ausgeglichen (Gegenposition in den sonstigen betrieblichen Erträgen). Auch die Aufwendungen für Schienenersatzverkehre stiegen, v.a. aufgrund des höheren Bauvolumens. Der preis- und volumenbedingte Rückgang der Energieaufwendungen wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+2,9%/+105 Mio.€):** leichter Anstieg v.a. infolge höherer Aufwendungen im Zusammenhang mit Abgängen von Sachanlagen (DB InfraGO), für Schadenersatz, Mieten für Gebäude sowie IT-Leistungen. Teilweise kompensierend wirkten aufwandsreduzierende Effekte aus Gegensteuerungsmaßnahmen: U.a. gingen die Aufwendungen für Beratung, Werbung sowie Reise- und Repräsentationskosten zurück.

Weitere Informationen im Abschnitt Entwicklung der Geschäftsfelder 137ff.

Das bereinigte EBIT (–84,7%/+1.847 Mio.€) und das bereinigte EBITDA (+2.061 Mio.€) stiegen entsprechend spürbar an, waren aber insgesamt weiter nicht zufriedenstellend.

- **Operativer Zinssaldo (+23,5%/–131 Mio.€):** negative Entwicklung resultierte ganz maßgeblich aus dem höheren Zinsniveau, das v.a. zu gestiegenen Aufwendungen im Zusammenhang mit Finanzverbindlichkeiten führte.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen stieg spürbar.

- **Beteiligungsergebnis (+63,6%/+7 Mio.€):** deutlicher Anstieg auf einem niedrigen Niveau, maßgeblich getrieben durch die positive Ergebnisentwicklung der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH und der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, sowie höhere Dividendenerträge von sonstigen Beteiligungen.
- **Übriges Finanzergebnis (–77 Mio.€):** deutlicher Rückgang v.a. infolge negativer Effekte aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften sowie aus der Auf- und Abzinsung von Rückstellungen, die im Saldo einen Aufwand ergaben (im Vorjahr: Ertrag). Gegenläufig wirkten positive Währungskurseffekte teilweise kompensierend.
- **Außerordentliches Ergebnis (+95,2%/–158 Mio.€):** ging deutlich zurück und war negativ. Wie im Vorjahr waren v.a. Restrukturierungsmaßnahmen sowie die Anpassung von Rückstellungen u.a. im Zusammenhang mit ökologischen Altlasten und Umweltrisiken wesentliche Treiber. Zudem wirkten positive Effekte u.a. aus der Neubewertung von Sicherungsgeschäften für Energie infolge marktpreisbedingter Schwankungen gegenläufig teilweise kompensierend. Im Vorjahr hatten positive Effekte u.a. aus der Strompreisbremse einen kompensierenden Effekt.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS / in Mio.€	2024	davon EBIT-wirksam	2023	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	–	–	112	112
DB Regio	1	1	–4	–4
DB Cargo	7	7	–94	–94
DB InfraGO	32	57	–10	–1
DB Energie	50	50	–	–
Sonstige/Konsolidierung	–414	–414	–170	–170
DB-Konzern [1]	**–324**	**–299**	**–166**	**–157**
davon Restrukturierungsmaßnahmen [1]	–287	–287	–194	–194
davon Rückstellungszuführung ökologische Altlasten/Umweltrisiken	–17	–17	–67	–67
davon Neubewertung von Sicherungsgeschäften für Energie	50	50	–	–
davon Strompreisbremse	–	–	163	163

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Entsprechend entwickelte sich auch das Ergebnis vor Ertragsteuern spürbar besser, war aber weiterhin negativ.

Die Entwicklung der Ertragsteuerposition war deutlich schwächer und belastete die Entwicklung:

- Der latente Steueraufwand (-375 Mio. €; im Vorjahr: latenter Steuerertrag i. H. v. 184 Mio. €) resultierte ganz wesentlich aus der vollständigen Wertberichtigung der aktiven latenten Steuern der DB AG (354 Mio. €).
- Die tatsächlichen Ertragsteuern gingen auf niedrigem Niveau etwas zurück und betrafen v. a. ausländische Konzerngesellschaften (u. a. bei DB Cargo).

In der Folge stieg das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) der fortgeführten Geschäftsbereiche (–34,5 %/+931 Mio. €) weniger deutlich und war weiterhin spürbar negativ. Der deutliche Anstieg des Jahresergebnisses der nicht fortgeführten Geschäftsbereiche 120 (+656 Mio. €) resultierte insbesondere aus niedrigeren Abschreibungen (+221 Mio. €; im Wesentlichen IFRS-5-Effekt) bei DB Schenker sowie geringeren Aufwendungen für Wertminderungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva (+241 Mio. €).

ABWEICHUNGEN ZUR PROGNOSE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024	2023 (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche)[1]	2024 (Prognose März 2024)[1]	2024 (Prognose Juli 2024)[1]	2024 (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche)[1]	2024 (fortgeführte Geschäftsbereiche)
Umsatz bereinigt in Mrd. €	45,2	~47	~45	45,4	26,2
EBIT bereinigt in Mrd. €	-1,0	> 1	~1	0,8	-0,3
ROCE in %	-2,0	~2	~2	1,6	-0,6
Tilgungsdeckung in %	5,2	> 11	~11	10,3	6,0

[1] Inkl. DB Schenker. Ohne DB Arriva.

Unsere Prognose basierte auf dem DB-Konzern inkl. des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker 120. Auf dieser Basis kam es zu folgenden Abweichungen:

- Die Ergebnisentwicklung war schwächer als prognostiziert, da u. a. negative Effekte aus Sonderereignissen (u. a. Streiks 36) sowie die schwache Betriebsqualität die Entwicklung stärker belasteten als erwartet. Zudem waren konjunkturelle Impulse schwächer als angenommen.
- In der Folge entwickelten sich auch der ROCE und die Tilgungsdeckung etwas schwächer als erwartet.

Finanzlage

→ *Insgesamt drei Anleihetransaktionen (1,1 Mrd. €).*

→ *Ausweitung von Maßnahmen zur kurzfristigen Finanzierung im Rahmen der Brückenfinanzierungen.*

→ *Kreditrating-Ausblick von S&P Global Ratings auf »positiv« angehoben.*

ZINSUMFELD

RENDITE ZEHNJÄHRIGE BUNDESANLEIHEN / in %	2024	2023	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	2,34	2,46	-0,12
Höchstrendite	2,71	3,02	-0,31
Tiefstrendite	1,98	1,90	+0,08
Jahresendrendite	2,36	2,03	+0,33

Quelle: Thomson Reuters

2024 hat die EZB den Zinssatz der Einlagenfazilität in vier Schritten um insgesamt 1,0 Prozentpunkte gesenkt. Dies erfolgte als Reaktion auf nachlassende Konjunkturdaten bei gleichzeitigem Rückgang der Inflationsraten im Euro-Raum. Während die Renditen im Euro-Renten-Anleihemarkt im ersten Halbjahr 2024 zunächst leicht anzogen, fielen sie infolge der gesenkten Notenbankzinsen zurück, legten dann aber erneut unter dem Eindruck globaler politischer Unsicherheiten wieder zu. Insgesamt bewegten sich die Renditen in einem vergleichsweise engen Korridor. Die Zinsstrukturkurve blieb 2024 weiter invers.

FINANZMANAGEMENTSYSTEM

FINANZIERUNGSINSTRUMENTE PER 31.12. / in Mrd. €	Volumen 2024	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad	Volumen 2023	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	28,4	81 %	35,0	28,9	83 %
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,0	0,7	23 %	3,0	1,0	33 %
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	1,5	50 %	3,0	0,4	13 %
Garantierte Kreditfazilitäten	2,1	-	- %	2,1	-	- %
Bankdarlehen für Brückenfinanzierung	3,0	3,0	100 %	2,0	2,0	100 %

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt neben einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor.

Die Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen zu risikoadjustierten Konditionen weitergereicht. Vorteile dieses Konzepts liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten für den DB-Konzern.

Anleiheemissionen

Für die langfristige Fremdfinanzierung stehen dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) und ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung.

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2755487076	DB Finance	EUR	500	500	3,375	Jan. 2038	14,0
XS2763525396 [1]	DB Finance	NOK	1.325	117	4,106	Feb. 2039	15,0
XS2808189760	DB Finance	EUR	500	500	3,375	Apr. 2034	10,0

[1] Privatplatzierung.

- **EDIP:** Unter dem EDIP wurden 2024 drei Senioranleihen (Volumen: 1,1 Mrd. €) emittiert und acht Senioranleihen (Volumen: 1,7 Mrd. €) getilgt.
- **Kangaroo-Programm:** Unter dem Kangaroo-Programm wurde 2024 keine neue Anleihe begeben. Es wurde eine Anleihe (Volumen: 0,3 Mrd. €) getilgt.

Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Die Nachfrage nach unseren Anleihen kam v. a. von institutionellen Investoren aus Europa.

Weitere Finanzierungsinstrumente

- **Commercial-Paper-Programm:** Im kurzfristigen Bereich steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das per 31. Dezember 2024 mit sieben Emissionen mit Restlaufzeiten von zwei Wochen in Anspruch genommen war.
- **Kreditfazilitäten:** Per 31. Dezember 2024 verfügten wir über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 2,0 Jahren.
- **Kreditlinien:** Darüber hinaus konnten wir per 31. Dezember 2024 auf Kreditlinien für das operative Geschäft i. H. v. 2,6 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2023: 2,7 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.
- **Bankkredite:** Aufgrund des geplanten Verkaufs von DB Schenker und des daraus erwarteten Mittelzuflusses in 2025 haben wir verstärkt kurzfristige Bankkredite aufgenommen (Brückenfinanzierungen).

Zusätzliche Fahrzeugfinanzierungen

Für die Finanzierung von Fahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr werden auch Sale-and-Leaseback-Verträge abgeschlossen sowie Verträge, denen ein Vertragseintritt des Leasinggebers zugrunde liegt. 2024 gingen vier Verkehrsverträge in Betrieb, deren Fahrzeuge entsprechend finanziert werden (Gesamtvolumen: rund 800 Mio. €):

- Netz Donau-Isar (31 E-Triebfahrzeuge),
- Netz Main-Weser (17 E-Triebfahrzeuge),
- Netz MoselLux (erste Stufe der Inbetriebnahme, 14 E-Triebfahrzeuge) und
- Netz Franken-Südthüringen (zweite Stufe der Inbetriebnahme, acht E-Triebfahrzeuge).

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

KREDITRATINGS DB AG	Erst-erteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen kurzfristig	Einstufungen langfristig	Einstufungen Ausblick
S&P Global Ratings	16.05. 2000	10.12. 2024	A-1+	AA-	positiv
Moody's	16.05. 2000	05.11. 2024	P-1	Aa1	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Kreditratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des DB-Konzerns auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer (Bund) und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

- S&P hat 2024 keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen der DB AG vorgenommen. Den Rating-Ausblick hat S&P von »stabil« auf »positiv« angehoben. Dies resultierte aus Sicht von S&P im Wesentlichen aus einer gestiegenen Nähe der DB AG zum Bund infolge durchgeführter und angekündigter Maßnahmen (z. B. Eigenkapitalerhöhungen, strukturelle Änderungen). S&P stellt in Aussicht,

seine Einschätzung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit einer außerordentlichen staatlichen Unterstützung durch den Bund von »very high« auf »extremely high« anzuheben.
- Moody's hat 2024 keine Veränderungen an den Rating-Einstufungen der DB AG vorgenommen.

GRI Ökonomische Steuerungskennzahlen

⟶ *Insbesondere operative Ergebnisentwicklung führt zu deutlich besserer Entwicklung von ROCE und Tilgungsdeckung. Situation bleibt aber insgesamt unter Druck.*

WERTMANAGEMENTZIELE / in %	ROCE	Eigenkapitalrendite	Tilgungsdeckung
DB-Konzern	–	–	≥ 15
Personenverkehr	≥ 11,0	–	–
DB Cargo	≥ 13,0	–	–
DB InfraGO [1]	–	2,0 – 2,6	≥ 15
DB Energie [2]	≥ 6,30	–	–

[1] Zielwert Eigenkapitalrendite 2025: 2,0 %; sukzessiver kalkulatorischer Anstieg bis auf 2,6 % in 2030 erwartet.
[2] Ermittlung mithilfe eines Preismodells für Kapitalgüter (Capital Asset Pricing Model; CAPM), da die BNetzA keine gewichteten Kapitalkosten (WACC) festgelegt hat, sondern anlagenspezifische Eigenkapitalkosten.

Finanzielle Stabilität ist für den DB-Konzern eine wesentliche Voraussetzung für die Finanzierung von Investitionen in das Kerngeschäft, die Weiterentwicklung der Geschäfte und die Nutzung von zukünftigen Wachstumschancen. Im Rahmen unseres Wertmanagements wollen wir die Rentabilität des DB-Konzerns langfristig so steuern, dass die Investitionen in das Kerngeschäft finanziert werden können und das Vermögen werthaltig bleibt. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns – und somit die Erfolgskontrolle unserer wirtschaftlichen Zielsetzungen – erfolgt über ein kennzahlenbasiertes Wertmanagementsystem. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und die Vergütung von Mitarbeitenden und Führungskräften ▷ 110.

- **Finanzielle Stabilität** ist wesentlich für nachhaltiges Wirtschaften. Für den DB-Konzern mit seinem anlagenintensiven Geschäft ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Ein wesentliches Ziel ist es daher, angemessene Verschuldungskennzahlen zu erreichen. Zur Steuerung der Verschuldung verwenden wir die Tilgungsdeckung ▷ 127. Den Zielwert leiten wir aus Kreditrating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.
- **Wirtschaftlichkeit** als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements zielt darauf, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die Kapitalkosten ▷ 128f. als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- bzw. Fremdkapital. Für die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo und DB Energie messen wir die tatsächliche Rendite, den Return on Capital Employed (ROCE), als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige ROCE-Durchschnitt den Zielwert erreicht und damit die Kapitalkosten gedeckt werden. Der Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR). Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend erfolgt der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.

  Der Renditeanspruch gegenüber DB InfraGO wird ab 2025 anhand der Eigenkapitalrendite gemessen. Gemeinsam mit dem Bund wurde ein Anspruch abgeleitet, der sowohl der Gemeinwohlorientierung gerecht wird als auch ein stabiles Wirtschaften erlaubt. Die Eigenkapitalrendite wird aus dem Verhältnis des Jahresüberschusses zum Eigenkapital abgeleitet. Anspruch ist es, den Zielwert der Eigenkapitalrendite zu erfüllen, der mit dem Bund abgestimmt wurde. Er wird als Durchschnitt aus den nach der aktuellen Methodik der BNetzA ermittelten Eigenkapitalkosten und dem dabei von der BNetzA angesetzten risikolosen Zinssatz bestimmt.

2024 wurden die ROCE-Zielwerte teilweise wie folgt angepasst:
- Bei DB Energie sank der Zielwert leicht, da sich hier eine niedrigere Marktrisikoprämie etwas stärker niederschlug.
- Die ROCE-Zielwerte der regulierten Infrastrukturbereiche entfallen ab 2025.
- Infolge der deutlich ausgebauten Eigenkapitalfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen durch den Bund und der daraus resultierenden unterschiedlichen Basis für die Ermittlung des Renditeanspruchs der Geschäftsfelder (ROCE versus Eigenkapitalrendite) entfällt der Ziel-ROCE für den DB-Konzern.

Infolge des geplanten Verkaufs von DB Schenker ▷ 120 entspricht der Zielwert für die Tilgungsdeckung für den DB-Konzern ab 2024 dem Zielwert für den Systemverbund Bahn des Vorjahres.

TILGUNGSDECKUNG

TILGUNGSDECKUNG / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
EBITDA bereinigt [1]	2.943	882	+ 2.061	-
+ Operativer Zinssaldo	- 689	- 558	- 131	+ 23,5
+ Originärer Steueraufwand [1]	- 28	- 31	+ 3	- 9,7
Operativer Cashflow nach Steuern [1]	**2.226**	**293**	**+ 1.933**	**-**
Netto-Finanzschulden per 31.12.	32.574	33.953	- 1.379	- 4,1
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	3.318	3.492	- 174	- 5,0
+ Hybridkapital [2] per 31.12.	1.001	1.001	-	-
/ **Netto-Schulden per 31.12.**	**36.893**	**38.446**	**- 1.553**	**- 4,0**
Tilgungsdeckung [1] in %	**6,0**	**0,8**	**+ 5,2**	**-**

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.
[2] Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung (inkl. der Netto-Schulden des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker) ist per 31. Dezember 2024 v. a. ergebnisbedingt deutlich gestiegen:

- Der operative Cashflow nach Steuern stieg infolge des besseren operativen Ergebnisses.
- Der Rückgang der Netto-Schulden resultierte v. a. aus geringeren Netto-Finanzschulden 129f.

Unter Berücksichtigung einer vollständigen Bereinigung von DB Schenker ergibt sich eine Tilgungsdeckung von 6,4 % (im Vorjahr: 1,2 %).

Unter Berücksichtigung einer Bereinigung der IFRS-5-Umgliederungen 237 ergibt sich eine Tilgungsdeckung von 10,3 % (im Vorjahr: 5,2 %).

ROCE

ROCE	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
EBIT bereinigt [1] in Mio. €	- 333	- 2.180	+ 1.847	- 84,7
/ Capital Employed per 31.12. in Mio. €	52.166	48.300	+ 3.866	+ 8,0
ROCE [1] in %	**- 0,6**	**- 4,5**	**+ 3,9**	**-**

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Der Anstieg des ROCE resultierte aus dem deutlich besseren bereinigten EBIT. Der starke Anstieg des Capital Employed (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) wirkte teilweise gegenläufig und resultierte v. a. aus niedrigeren sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sowie dem Anstieg des Sachanlagevermögens 132f.

Unter Berücksichtigung einer vollständigen Bereinigung von DB Schenker ergibt sich ein ROCE von – 0,6 % (im Vorjahr: - 4,8 %).

RENDITEDIFFERENZ / in %	2024	2023	2022	2021
ROCE [1]	- 0,6	- 4,5	2,7	- 3,6
– Kapitalkosten (WACC vor Steuern [2])	5,7	6,0	6,2	6,2
Differenz [1] in Prozentpunkten	**- 6,3**	**- 10,5**	**- 3,5**	**- 9,8**

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.
[2] Wert jeweils vom Jahresbeginn.
Ab 2025 erfolgt die Steuerung der Wirtschaftlichkeit der Transporteure des DB-Konzern und von DB Energie über den ROCE. Die Wirtschaftlichkeit von DB InfraGO wird über die Eigenkapitalrentabilität gesteuert. In der Folge entfällt der Ziel-ROCE für den DB-Konzern insgesamt.

Die Abweichung zwischen ROCE und Kapitalkosten ist deutlich zurückgegangen. Dies geht im Wesentlichen auf die bessere Ergebnissituation zurück.

WIRTSCHAFTLICHKEITSKENNZAHLEN DER GESCHÄFTSFELDER / in %	2024	2023	Veränderung absolut
ROCE			
DB Fernverkehr	- 1,1	- 0,5	- 0,6
DB Regio	4,6	- 0,8	+ 5,4
DB Cargo	- 12,3	- 16,4	+ 4,1
DB Energie	5,7	15,4	- 9,7
Eigenkapitalrendite			
DB InfraGO	0,1	- 9,3	+ 9,4

Die Verbesserung des ROCE bei DB Regio und DB Cargo resultierte im Wesentlichen aus einer besseren Ergebnisentwicklung. Ein niedrigeres Capital Employed wirkte insbesondere bei DB Regio unterstützend.

Der Rückgang des ROCE bei DB Fernverkehr und DB Energie war v. a. durch die schwächere Entwicklung des bereinigten EBIT getrieben.

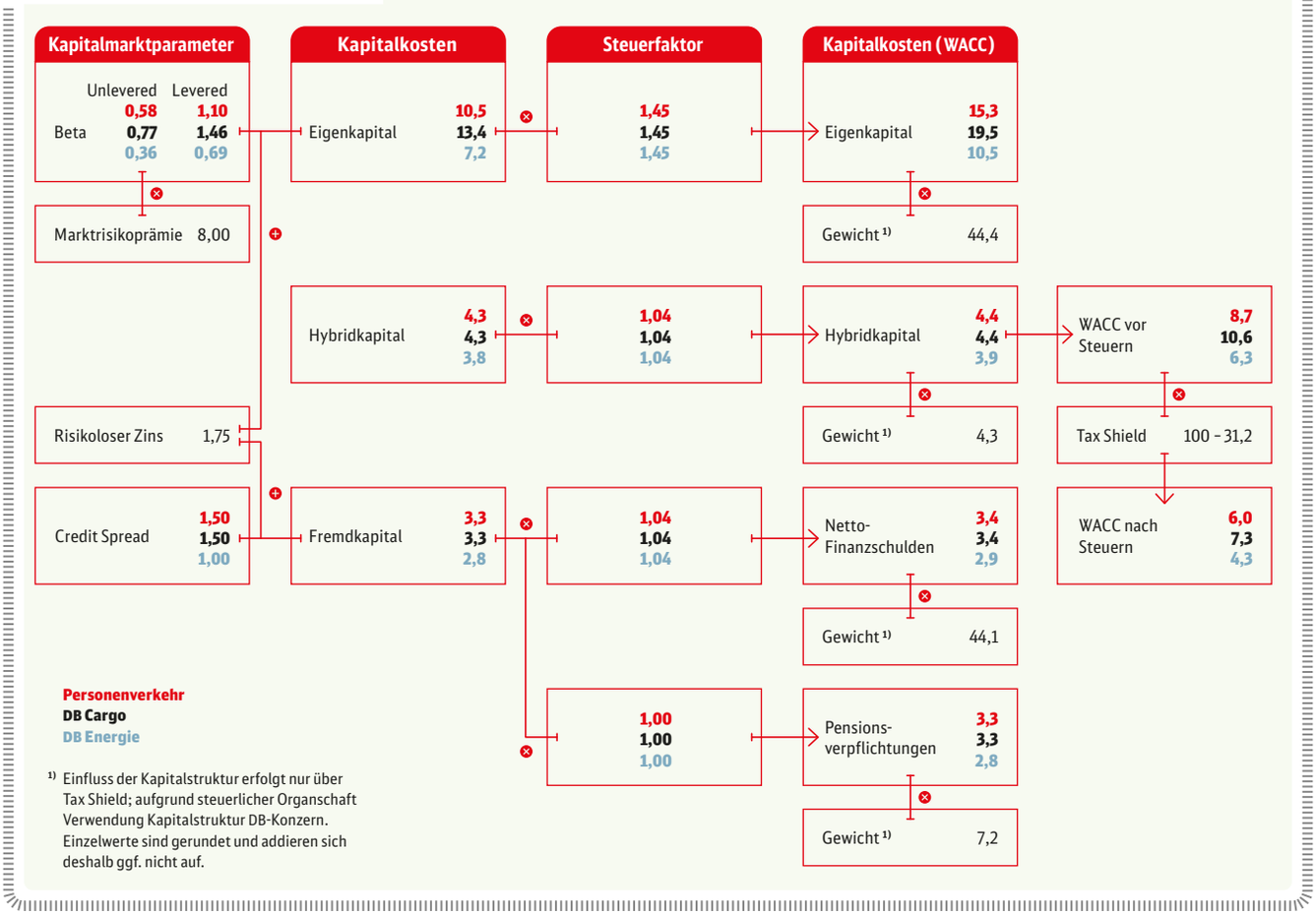
Die starke Verbesserung der Eigenkapitalrendite bei DB InfraGO resultierte aus einem deutlichen Anstieg des Ergebnisses nach Steuern. Das höhere Eigenkapital wirkte dämpfend.

CAPITAL EMPLOYED

CAPITAL EMPLOYED PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Capital Employed	52.166	48.300	+ 3.866	+ 8,0
davon Sachanlagen	56.027	54.037	+ 1.990	+ 3,7

Das Capital Employed 238f. stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. Der Zuwachs des Capital Employed (inkl. der nicht fortgeführten Geschäftsbereiche) resultierte im Wesentlichen aus einem investitionsbedingten Anstieg des Sachanlagevermögens in der Infrastruktur (+ 5.529 Mio. €; gegenläufig Umgliederungseffekt DB Schenker: – 3.843 Mio. €). U. a. höhere Rückstellungen insbesondere für Erlösschmälerungen hatten einen dämpfenden Effekt.

Ableitung Kapitalkosten



KAPITALKOSTEN

Um den Änderungen von Marktparametern Rechnung zu tragen, werden die Kapitalkosten jährlich aktualisiert. Dabei berücksichtigen wir die langfristige Ausrichtung des Steuerungskonzepts und glätten kurzfristige Schwankungen. Der Rückgang der Kapitalkosten vor und nach Steuern für die Transporteure des DB-Konzerns und DB Energie in 2024 resultierte aus dem Rückgang der Marktrisikoprämie.

Die Kapitalkosten des DB-Konzerns ermitteln wir als einen gewichteten Zinssatz der Finanzierungsformen Eigenkapital, Hybridkapital, Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen. Die Feststellung erfolgt einmal jährlich und reflektiert die aktuellen Kapitalmarktparameter, die geltenden steuerlichen Rahmenbedingungen und den Wertanteil der zur Finanzierung des Capital Employed eingesetzten Finanzierungsformen.

Bei der Bestimmung der unternehmensunabhängigen Kapitalmarktparameter Marktrisikoprämie und risikoloser Zins werden der langfristigen Ausrichtung unseres Wertsteuerungskonzepts folgend kurzfristige Schwankungen der Renditen an Eigen- und Fremdkapitalmärkten geglättet. Die Parameterbestimmung erfolgt auf Basis des Renditetrends langjähriger Bundesanleihen sowie der langjährigen Durchschnittsverzinsung des deutschen Aktienindex DAX. Infolge des Endes der Niedrigzinsperiode gewichten wir die jüngere Vergangenheit stärker. Zudem erfolgt eine Validierung der verwendeten Parameter über aktuelle Empfehlungen anerkannter Bewertungsexperten. Die unternehmensabhängigen Kapitalmarktparameter Beta und Credit Spread messen das Risiko unserer Eigen- und Fremdkapitalfinanzierung im Vergleich zu alternativen Anlageformen. Das Beta spiegelt das Risiko des Eigenkapitals relativ zum Risiko der Aktienmärkte wider. Bei der Ermittlung wird dabei auf internationale Vergleichsunternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder zurückgegriffen. Die Festlegung des Credit Spreads erfolgt für DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo und DB Energie marktgerecht unter Rückgriff auf Kapitalmarktdaten von Unternehmen mit vergleichbarem Bonitätsprofil.

Die Steuerfaktoren sind unverändert auf Basis eines Steuersatzes von 31,2 % errechnet. Der Steuerfaktor für Netto-Finanzschulden reflektiert die anfallende Gewerbesteuer auf hinzuzurechnende Dauerschuldzinsen. Die hiernach verbleibenden Steuern werden vollständig den Eigenkapitalkosten zugeordnet. Die Gewichtung der Finanzierungsformen erfolgt marktwertorientiert. Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen gehen zum Buchwert in die Ermittlung ein. Die Ermittlung des Eigenkapitalgewichts folgt anerkannten Methoden zur Unternehmensbewertung.

Die Gewichtung der Finanzierungsformen ist einheitlich, da der aus der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Fremdkapitalzinsen resultierende Tax Shield i. d. R. der steuerlichen Organschaft des DB-Konzerns entspringt.

GRI Vermögenslage

⟶ *Netto-Finanzschulden leicht zurückgegangen.*

⟶ *Infrastrukturinvestitionen in Deutschland zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit deutlich höher.*

⟶ *Eigenkapitalquote v. a. getrieben durch umgesetzte Maßnahmen des Bundes gestiegen.*

KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	4.567	3.044	+1.523	+50,0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-7.757	-7.380	-377	+5,1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	5.752	2.329	+3.423	+147
Veränderung des Finanzmittelbestands	1.539	-2.507	+4.046	-
Flüssige Mittel per 31.12.	4.170	2.631	+1.539	+58,5

- Maßgeblich für den deutlichen Anstieg des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit waren die spürbar bessere Ergebnisentwicklung 121 ff. sowie positive Working-Capital-Effekte.
- Der Anstieg des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit resultierte v. a. aus höheren Netto-Investitionen 130 ff. (-2.193 Mio.€). Insbesondere der Mittelzufluss im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva (+1.225 Mio.€) sowie geringere Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte (+295 Mio.€) v. a. für die Anmietung von Schienenfahrzeugen bei Bestellerorganisationen im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen wirkten teilweise kompensierend.
- Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg deutlich:
  - Im Wesentlichen wirkten der höhere Mittelzufluss aus Kapitalmaßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur (+4.375 Mio.€) sowie der Wegfall der Dividendenzahlung an den Bund (im Vorjahr: Mittelabfluss i. H. v. 650 Mio.€). Zudem stieg der Nettomittelzufluss aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (+274 Mio.€) v. a. im Rahmen der kurzfristigen Konzernfinanzierung.
  - Teilweise gegenläufig wirkte der Nettomittelabfluss aus der Begebung und Tilgung von Senioranleihen 125 (-806 Mio.€). Im Vorjahr war hier noch ein Nettomittelzufluss zu verzeichnen (+1.124 Mio.€).
- Im Saldo ist per 31. Dezember 2024 der Bestand an flüssigen Mitteln deutlich gestiegen.

NETTO-FINANZSCHULDEN

NETTO-FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Senioranleihen	29.140	30.042	-902	-3,0
Leasingverbindlichkeiten	3.125	4.787	-1.662	-34,7
Commercial Paper	1.503	358	+1.145	-
Zinslose Darlehen	-	152	-152	-100
Sonstige Finanzschulden	4.355	2.769	+1.586	+57,3
Finanzschulden	**38.123**	**38.108**	**+15**	**-**
− Flüssige Mittel, liquiditätsnahe Geldanlagen und Finanzforderungen	-5.442	-3.934	-1.508	+38,3
± Effekte aus Währungssicherungen	-107	-221	+114	-51,6
Netto-Finanzschulden	**32.574**	**33.953**	**-1.379**	**-4,1**

Der deutliche Rückgang der Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2024 resultierte v. a. aus dem Mittelzufluss aus Maßnahmen des Bundes (Eigenkapitalerhöhungen und ertragswirksame Zuschüsse). Belastend wirkten insbesondere ein anhaltend hoher Mittelbedarf für Investitionen sowie die schwache Profitabilität.

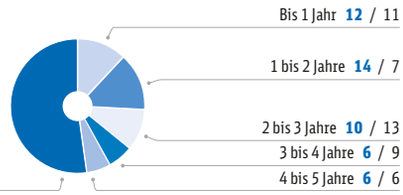
Die Entwicklung wurde getrieben durch den deutlichen Aufbau von flüssigen Mitteln (inkl. liquiditätsnaher Geldanlagen). Die Finanzschulden lagen auf dem Niveau des Vorjahresendes:

- Der Euro-Wert der ausstehenden Senioranleihen 125 war tilgungsbedingt niedriger. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.

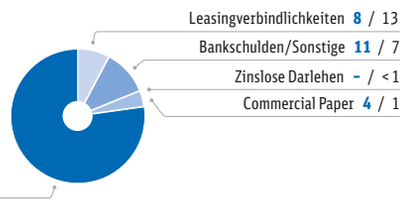
- Die Leasingverbindlichkeiten gingen im Vergleich zum Vorjahresende getrieben durch die Umgliederung von DB Schenker 120 sowie tilgungsbedingt zurück. Der Abschluss neuer sowie die Verlängerung bestehender Mietverträge wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.
- Die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper stiegen emissionsbedingt deutlich.
- Die zinslosen Darlehen wurden 2024 vollständig zurückgeführt.
- Die sonstigen Finanzschulden stiegen im Wesentlichen infolge der Brückenfinanzierungen 125 deutlich.

- Die Fremdwährungssenioranleihen werden durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.

FRISTIGKEIT FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in % — **2024** / 2023



ZUSAMMENSETZUNG FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in % — **2024** / 2023



Die Fristigkeitsstruktur der Finanzschulden hat sich v. a. aufgrund der Brückenfinanzierungen 125 insbesondere in Richtung der Fälligkeit 1 bis 2 Jahre verschoben. Insbesondere der Anteil der Fälligkeiten 2 bis 3 Jahre sowie 3 bis 4 Jahre hat sich gegenläufig verringert.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich aufgrund der Brückenfinanzierungen etwas in Richtung der Bankschulden verschoben. Auch der Anteil der Commercial Paper stieg emissionsbedingt an. Der Anteil der Senioranleihen und Leasingverbindlichkeiten nahm ab.

INVESTITIONEN

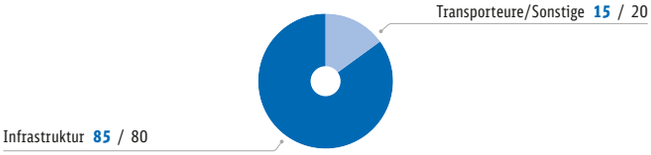
GRI

INVESTITIONEN / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Brutto-Investitionen [1]	18.247	15.917	+ 2.330	+ 14,6
− Investitionszuschüsse [1]	9.218	9.286	– 68	– 0,7
Netto-Investitionen	**9.029**	**6.631**	**+ 2.398**	**+ 36,2**
− Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen [2), 3)]	3.085	1.290	+ 1.795	+ 139
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen	**5.944**	**5.341**	+ 603	+ 11,3

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.
[2] Ohne Eigenkapitalzuführungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm.
[3] Mittelzufluss erfolge 2024 auch rückwirkend für 2023.

- Die Entwicklung der Brutto-Investitionen wurde ganz wesentlich getrieben durch höhere Investitionen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur. Im Schienengüterverkehr stiegen die Investitionen in die Fahrzeugflotte. Im Personenverkehr gingen die Investitionen u. a. infolge der Beendigung von Fahrzeugprojekten 141 insgesamt deutlich zurück.
- Auch die ausgewiesenen Netto-Investitionen sind deutlich gestiegen. Infolge der Entscheidung des Bundes, Mittel für Investitionen in das Schienennetz ab 2024 auch in Form von Eigenkapitalerhöhungen 46 f. bereitzustellen, müssen diese bei der Betrachtung der Netto-Investitionen auf einer vergleichbaren Basis ebenfalls mit berücksichtigt werden. Die entsprechenden Mittel des Bundes wurden daher wie die Investitionszuschüsse für die Ermittlung der eigenfinanzierten Netto-Investitionen von den Brutto-Investitionen abgezogen.
- Die Investitionszuschüsse und Eigenkapitalerhöhungen im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung stiegen insgesamt deutlich. Sie machten insgesamt rund 67 % (im Vorjahr: rund 66 %) der Brutto-Investitionen aus.
  - Die Investitionszuschüsse, die auch 2024 ganz überwiegend der Infrastruktur zuzurechnen sind, lagen in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.
  - Die mittels Eigenkapitalerhöhungen finanzierten Investitionen stiegen deutlich an. Dabei handelte es sich ausschließlich um Infrastrukturinvestitionen. Im Vorjahr wurden diese als Vorleistungen zunächst aus DB-Mitteln finanziert und dann 2024 durch Mittel aus den Eigenkapitalerhöhungen des Bundes abgelöst.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH BEREICHEN / in % — **2024** / 2023



Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt unverändert in der Verbesserung von Leistungsfähigkeit, Effizienz und Qualität im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie im Ausbau unserer Fahrzeugflotte.

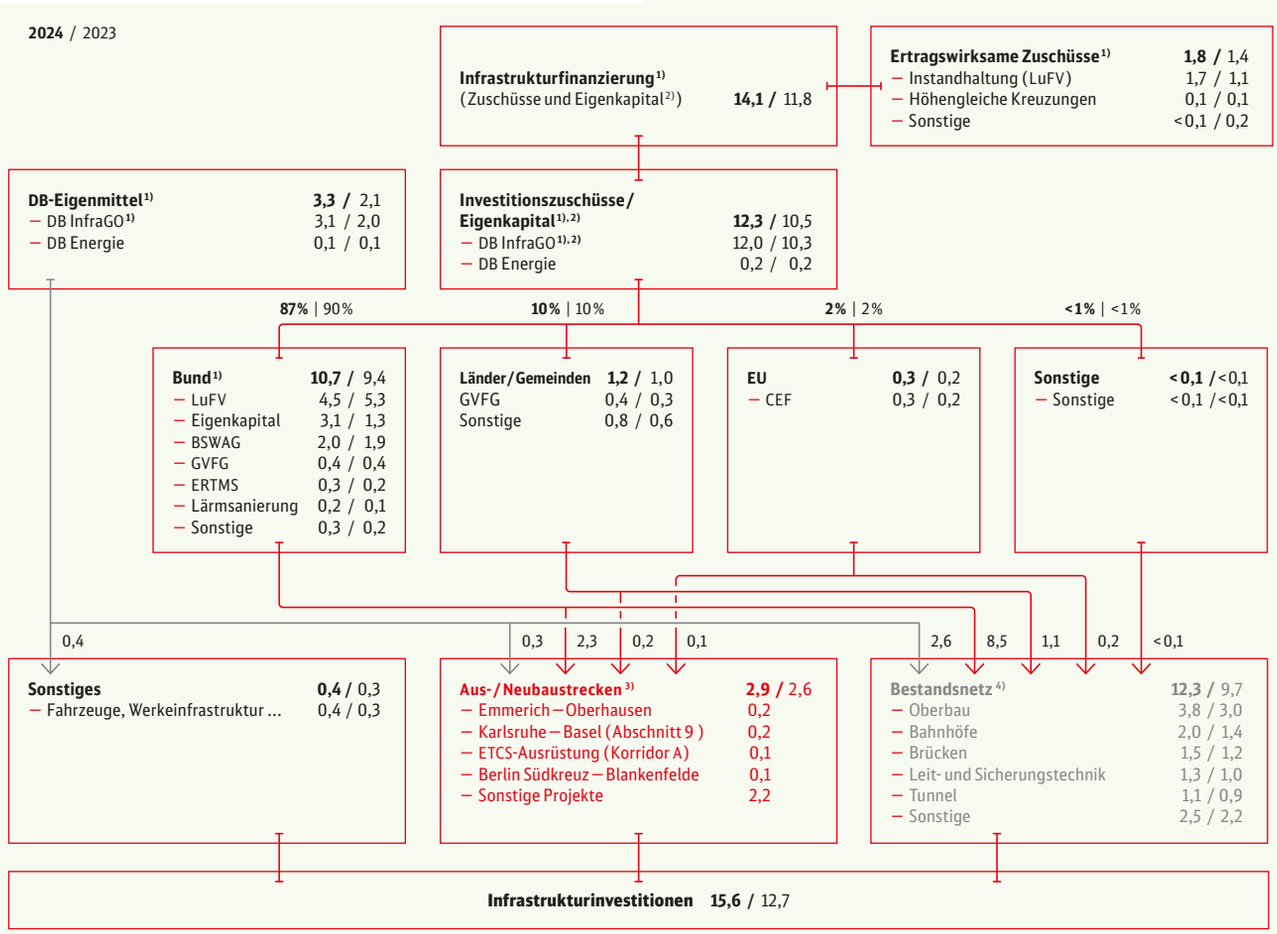
Regionale Investitionsschwerpunkte

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland [1]	18.221	15.890	+ 2.331	+ 14,7
Europa (ohne Deutschland) [1]	150	139	+ 11	+ 7,9
Übrige Welt [1]	12	7	+ 5	+ 71,4
Konsolidierung	- 136	- 119	- 17	+ 14,3
DB-Konzern [1]	**18.247**	**15.917**	**+ 2.330**	**+ 14,6**

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker ▷ 120 angepasst.

GRI

Infrastrukturzuschüsse und -investitionen in Mrd. €



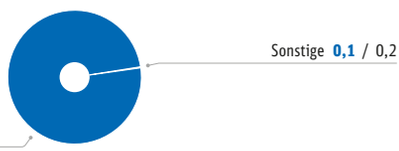
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1] Vorjahreszahl aufgrund der 2024 durch den Bund abgelösten Vorleistungen für 2023 angepasst.
[2] Ohne Eigenkapitalzuführungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm.
[3] Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.
[4] Neu-/Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

EIGENFINANZIERTE NETTO-INVESTITIONEN (NACH EIGENKAPITALFINANZIERUNGEN DES BUNDES) NACH REGIONEN / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland [1]	5.918	5.320	+ 598	+ 11,2
Europa (ohne Deutschland) [1]	150	133	+ 17	+ 12,8
Übrige Welt [1]	12	7	+ 5	+ 71,4
Konsolidierung	– 136	– 119	– 17	+ 14,3
DB-Konzern [1]	**5.944**	**5.341**	+ 603	+ 11,3

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

In der regionalen Verteilung der Brutto- und eigenfinanzierten Netto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert nahezu vollständig in Deutschland. Die Entwicklung der Investitionen der Regionen Europa (ohne Deutschland) und Übrige Welt wurde durch die regionalen Entwicklungen bei DB Cargo bzw. durch die Aktivitäten der DB E.C.O. Group getrieben.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in % — **2024** / 2023



Werte für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Investitionszuschüsse

Neben den Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen 46f. sind Zuschüsse im Wesentlichen vom Bund sowie von Ländern und Gemeinden die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur. Auch die Investitionszuschüsse, die der DB-Konzern 2024 erhielt, entfielen ganz überwiegend auf die Infrastruktur.

- Wesentliche Basis dafür sind die LuFV 278f. und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG).
- Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes 88 sowie
- zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS) gewährt.
- Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung.
- Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (Connecting-Europe-Fazilität; CEF).

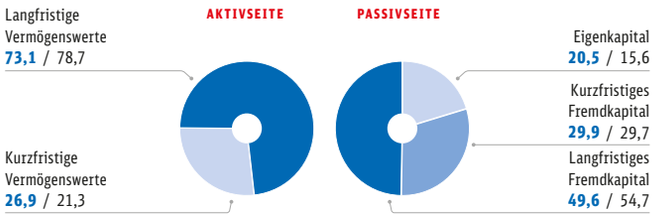
Neben Investitionszuschüssen erhält der DB-Konzern auch ertragswirksame Zuschüsse, die ebenfalls im Wesentlichen auf die Infrastruktur entfallen. Seit 2024 können infolge von Änderungen des BSWAG und der LuFV 46ff. auch Aufwendungen für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur durch den Bund bezuschusst werden. Die ertragswirksamen Zuschüsse stiegen 2024 deshalb deutlich. Zudem war in den Mittelzuflüssen in 2024 die Ablösung von durch den DB-Konzern vorfinanzierte Maßnahmen aus 2023 enthalten.

In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten 246ff. der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse und Eigenkapitalmaßnahmen werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden ermöglicht. Zuschüsse, die in Form von Eigenkapital zufließen, sind Finanzierungen der bezuschussten Vermögenswerte, die die Anschaffungs- und Herstellungskosten nicht verändern.

BILANZ

BILANZ PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Bilanzsumme	83.898	77.472	+ 6.426	+ 8,3
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	61.300	60.966	+ 334	+ 0,5
Kurzfristige Vermögenswerte	22.598	16.506	+ 6.092	+ 36,9
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	17.203	12.126	+ 5.077	+ 41,9
Langfristiges Fremdkapital	41.629	42.369	– 740	– 1,7
Kurzfristiges Fremdkapital	25.066	22.977	+ 2.089	+ 9,1

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in % — **2024** / 2023



Es gab 2024 keine wesentlichen Änderungen in den International-Financial-Reporting-Standards-(IFRS-)Vorschriften oder den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben haben.

2024 wurden infolge des geplanten Verkaufs von DB Schenker 120 die entsprechenden kurz- und langfristigen Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten als nicht fortgeführter Geschäftsbereich 237 klassifiziert und separat als kurzfristig zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte bzw. als kurzfristig fällig werdende Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen. Die Vergleichbarkeit zum Vorjahresende ist bei einzelnen Bilanzpositionen daher eingeschränkt.

Die Bilanzsumme war deutlich höher:

- Die langfristigen Vermögenswerte lagen in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes. Dem Anstieg des Sachanlagevermögens (+1.990 Mio.€) durch anhaltend hohe Netto-Investitionen (teilweise kompensiert durch die Umklassifizierung von DB Schenker 120) sowie der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+278 Mio.€) stand v.a. ein Rückgang der immateriellen Vermögenswerte (–1.423 Mio.€) gegenüber, der maßgeblich aus der Umklassifizierung von DB Schenker resultierte und im Wesentlichen den Goodwill betraf. Der Rückgang der aktiven latenten Steuern (–600 Mio.€) v.a. infolge der vollständigen Wertberichtigung bei der DB AG wirkte ebenfalls kompensierend.
- Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen deutlich an. Maßgeblich waren v.a.:
  - deutlich höhere zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte (+7.318 Mio.€) infolge der Umklassifizierung von DB Schenker sowie
  - der Anstieg der flüssigen Mittel (+1.539 Mio.€) v.a. infolge des Mittelzuflusses von Zuschüssen des Bundes am Jahresende 2024.
  - Niedrigere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (–2.249 Mio.€) sowie geringere sonstige Forderungen und Vermögenswerte (–636 Mio.€), v.a. infolge der Umklassifizierung von DB Schenker, wirkten teilweise kompensierend.

Die Struktur der Aktivseite hat sich infolge der Umklassifizierung von DB Schenker verändert. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte hat sich deutlich erhöht.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital, v.a. durch

- die Eigenkapitalerhöhungen des Bundes (insgesamt +5.500 Mio.€) zur Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur 46f.,
- den Anstieg der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (+589 Mio.€, teilweise gegenläufiger Effekt in den übrigen Veränderungen des erwirtschafteten Ergebnisses im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva 120) sowie
- höhere in den Rücklagen erfasste Änderungen im Zusammenhang mit der Marktbewertung von Cashflow-Hedges (+170 Mio.€) sowie Währungskursumrechnung (+136 Mio.€; teilweise gegenläufiger Effekt in den übrigen Veränderungen des erwirtschafteten Ergebnisses im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva).
- Gegenläufig wirkten insbesondere das negative Jahresergebnis (–806 Mio.€) sowie
- übrige Veränderungen des erwirtschafteten Ergebnisses (–470 Mio.€) im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva (Umgliederungen von in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen sowie Währungskursumrechnung).

Der im Vergleich zur Bilanzsumme überproportionale Anstieg des Eigenkapitals führte zu einer höheren Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital ist leicht gesunken. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - niedrigere langfristige Finanzschulden 129f. (–641 Mio.€),
  - einen Rückgang der Pensionsverpflichtungen (–174 Mio.€) u.a. infolge eines höheren Zinssatzes bei der Neubewertung sowie der Umgliederung von DB Schenker,
  - geringere langfristige Rückstellungen (–172 Mio.€; u.a. Rückgang der Rückstellung für drohende Verluste bei DB Regio) sowie
  - die Umklassifizierung von DB Schenker.
  - Der Anstieg der passiven Abgrenzungen (+310 Mio.€) wirkte teilweise kompensierend.
- Das kurzfristige Fremdkapital stieg deutlich an. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - höhere zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten (+4.042 Mio.€) infolge der Umklassifizierung von DB Schenker,
  - gestiegene sonstige Rückstellungen (+858 Mio.€), v.a. infolge von Zuführungen für Erlösschmälerungen bei DB Regio und
  - den Anstieg der kurzfristig fällig werdenden Finanzverbindlichkeiten (+656 Mio.€) im Wesentlichen infolge eines emissionsbedingt höheren Bestands ausstehender Commercial Paper per 31. Dezember 2024.
  - Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (–2.767 Mio.€), der kurzfristig fällig werdenden sonstigen Verbindlichkeiten (–715 Mio.€) sowie der Steuerverbindlichkeiten (–111 Mio.€) v.a. infolge der Umklassifizierung von DB Schenker wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.

In der Struktur der Passivseite hat sich durch den Anstieg des Eigenkapitals eine Verschiebung zulasten des Anteils des langfristigen Fremdkapitals ergeben.

AUSSERBILANZIELLE FINANZIERUNGSINSTRUMENTE UND NICHT BILANZIERTES VERMÖGEN

Neben dem in der Konzern-Bilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt der DB-Konzern auch außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente und nicht bilanzierte Vermögenswerte.

- Wir mieten auch Vermögenswerte von geringem Wert auf kurzfristiger Basis (≤ 1 Jahr) oder mit variabler Entgeltgestaltung an, für die nach IFRS 16 kein Nutzungsrecht und keine Leasingverbindlichkeit bilanziert werden muss.
- In geringerem Umfang haben wir Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verkauft (rund 0,4 Mrd. €), bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken zwischen dem DB-Konzern und der ankaufenden Bank aufgeteilt werden. Die Factoring-Vereinbarungen betreffen ausschließlich DB Schenker. Die bisherigen Anhangangaben werden infolge der Umgliederung von DB Schenker per 31. Dezember 2024 nicht mehr ausgewiesen.
- Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmende werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2024 betrug die Gesamtverpflichtung 5.013 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 5.643 Mio. €) und der Zeitwert des Planvermögens 1.797 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 2.310 Mio. €). Durch die Saldierung ergibt sich eine Verkürzung der Bilanzsumme. Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld betrug per 31. Dezember 2024 3.318 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 3.492 Mio. €).

Weitere Informationen im Konzern-Abschluss im Abschnitt Grundlagen und Methoden ▷ 234 ff.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024 / in Mrd. €	2023	2024 (Prognose März 2024)	2024 (Prognose Juli 2024)	2024
Brutto-Investitionen [1]	15,9	~21	~21	18,2
Netto-Investitionen [1]	6,6	>11	~11	9,0
Fälligkeiten	2,4	2,1	2,1	2,1
Anleiheemissionen (Senior)	3,0	>1	~2	1,1
Netto-Finanzschulden per 31.12.	34,0	~34	<34	32,6

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker ▷ 120 angepasst.

Die Entwicklung in 2024 verlief insgesamt etwas besser als erwartet.

- Die Investitionen lagen etwas unterhalb unserer Erwartungen, da Fahrzeugprojekte verschoben wurden und sich Bauprojekte verzögerten. Zudem basierte unsere Prognose auf dem DB-Konzern inkl. DB Schenker. Infolge des geplanten Verkaufs werden die Investitionen von DB Schenker nicht mehr in 2024 ausgewiesen.
- In der Erwartung des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von DB Schenker in 2025 haben wir verstärkt kurzfristig fällige Finanzschulden aufgenommen und die Emission von Senioranleihen im Jahresverlauf 2024 deutlich reduziert.
- Die Netto-Finanzschulden entwickelten sich etwas besser, da der Mittelabfluss für Investitionen und Working Capital geringer war als erwartet.

Beschaffung

GRI

⟶ *Leicht gesunkenes Einkaufsvolumen.*

⟶ *Versorgung des DB-Konzerns auch bei gestiegenen Investitionen in die Infrastruktur gesichert.*

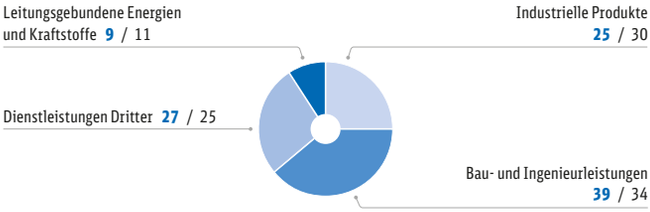
EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen entspricht den Prognosen und der Bedarfsvorschau der Geschäftsfelder sowie den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen des DB-Konzerns betrug 2024 29,7 Mrd. € (im Vorjahr: 30,5 Mrd. €):

- Industrielle Produkte sanken deutlich auf 7,6 Mrd. € (im Vorjahr: 9,2 Mrd. €), getrieben u. a. durch geringere Fahrzeugbeschaffungen.
- Bau- und Ingenieurleistungen stiegen deutlich auf 11,5 Mrd. € (im Vorjahr: 10,4 Mrd. €) aufgrund gestiegener Investitionen in die Schienen- und Werkeinfrastruktur, u. a. neues Werk Cottbus.
- Dienstleistungen Dritter stiegen leicht auf 8,0 Mrd. € (im Vorjahr: 7,6 Mrd. €), was v. a. auf Digitalisierungsprojekte und Projektunterstützungsleistungen für Infrastrukturprojekte zurückzuführen ist.
- Leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe sanken auf 2,6 Mrd. € (im Vorjahr: 3,3 Mrd. €) aufgrund von gesunkenen Energiepreisen.

Durch die Reklassifizierung von DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich entfällt die Bedeutung der Fracht- und Speditionsleistungen, die in 2023 einen Anteil von rund 32 % an dem Einkaufsvolumen des DB-Konzerns hatten. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

STRUKTUR EINKAUFSVOLUMEN / in % — **2024** / 2023



Werte für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker 120 angepasst.

Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland lag 2024 bei 25,0 Mrd. € (im Vorjahr: 23,8 Mrd. €).

EINKAUFSVOLUMEN / in Mio. €	2024	2023	2022
Einkaufsvolumen in Deutschland	27.941	28.009	23.885
Anteil lokales Einkaufsvolumen in %	90	85	90

Das Einkaufsvolumen ist die Summe aller Nettobestellwerte — aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen —, die abgeschlossen wurden.

Das Bestellobligo 277 (vertragliche Verpflichtungen für zukünftige Investitionen) betrug per 31. Dezember 2024 26,2 Mrd. € (per 31. Dezember 2023: 24,3 Mrd. €). Der zukünftige Finanzierungsbedarf sollte unverändert durch interne Finanzmittel, externe Finanzierungsinstrumente sowie durch Investitionszuschüsse des Bundes gedeckt werden. Hinzu kommen Mittel aus geplanten Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes, die den Mittelbedarf für zusätzliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur decken sollen.

WESENTLICHE THEMEN 2024

- 2024 haben wir den intensiven Dialog mit der Bau- und Bahnindustrie auf mehreren Ebenen weiter ausgebaut. Ziel war es, gemeinsam tragfähige Lösungen für den bevorstehenden Hochlauf von Infrastrukturprojekten und die Digitale Schiene Deutschland 68 zu entwickeln. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf den Hochleistungskorridoren, die als Schlüsselprojekte zur Kapazitätssteigerung und Modernisierung des Schienennetzes entscheidend sind.
- Mit einem breiten Spektrum an Teilnehmenden und Ausstellenden aus der internationalen Bahnindustrie war die InnoTrans 2024 ein Treffpunkt für den Austausch zu Innovationen, Technologien und nachhaltigen Lösungen. Die enge Zusammenarbeit mit Partnern und Zulieferern wurde durch die Verleihung des DB Supplier Innovation Award und der DB-Lieferantenprädikate an ausgewählte Unternehmen gewürdigt.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION IN DER BESCHAFFUNG

Die Weiterentwicklung der Beschaffung ist stark mit der Digitalisierung und (Teil-) Automatisierung von Prozessen verknüpft, die auf einer modernen, vernetzten IT-Infrastruktur basieren. Ziel ist es, vollständig geführte, benutzerfreundliche und digitalisierte End-to-End-Prozesse mit hoher Nutzer:innenorientierung zu etablieren. Der Fokus lag 2024 auf der Entwicklung einer Einstiegsplattform für Bedarfsträger:innen und der Erprobung erster KI-Anwendungsfälle.

NACHHALTIGKEIT IN DER LIEFERKETTE

GRI

Wir wollen einen größtmöglichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung durch u. a. starke Partnerschaften in transparenten Lieferketten erzielen. Diese haben sich 2024 nicht signifikant verändert. Unsere Lieferanten übernehmen mit ihren Nachhaltigkeitsleistungen und ihrer Innovationskraft eine aktive Rolle für den gemeinsamen Geschäftserfolg.

Wir haben unsere soziale und ökologische Verantwortung in zahlreichen Warengruppenstrategien entlang der Konzernziele weiterentwickelt und in Vergaben als Eignungs-, Leistungs- oder Wertungskriterium verankert. Als Ausgangspunkt für eine nachhaltige Gestaltung der Lieferketten und die konkreten Beschaffungsentscheidungen dienen der DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner (Code of Conduct for Business Partners; CoC BP) sowie die DB-Beschaffungspolitik. Der CoC BP wird während der Registrierung von Lieferanten vereinbart. Damit erklären Lieferanten u. a. auch, dass sie die Menschenrechte gem. der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO-Kernarbeitsnormen) respektieren.

Auf dieser Grundlage sowie der Grundlage der gesetzlichen Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) überprüfen wir die Einhaltung der Anforderungen bei unseren strategischen Partnern mit Vor-Ort-Audits nach dem Sedex Members Ethical Trade Audit (SMETA) Standard für Sozialaudits, sofern bei den Lieferanten begründete Anlässe eines erhöhten Risikos vorliegen.

Die Beschaffung ist Teil des LkSG-Risikomanagements, um die gesetzlichen Anforderungen aus dem LkSG kontinuierlich sicherzustellen. Das bestehende Beschwerdeverfahren wurde weiter verbessert. 2024 hat eine menschenrechtliche und umweltbezogene Risikoanalyse für die Lieferkette des DB-Konzerns stattgefunden, um Auffälligkeiten zu erkennen und zu minimieren sowie etwaige Verletzungen menschenrechtsbezogener oder umweltbezogener Pflichten zu verhindern, zu beenden oder deren Ausmaß zu minimieren. Der risikobasierte Ansatz wird kontinuierlich weiterentwickelt

und durch eine IT-Lösung für die systematische, risikoorientierte Bewertung der Lieferanten ausgebaut. Auf Basis der Ergebnisse aus der LkSG-Risikoanalyse wurden Lieferanten risikobasiert ausgewählt und Lieferantengespräche zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Aspekten durchgeführt sowie bei Bedarf Maßnahmenpläne vereinbart. Darüber hinaus wurde eine Vorgehensweise zur Risikoabschätzung für die tiefere Lieferkette erarbeitet und pilotiert. Ziel sind die systematische Betrachtung von risikobehafteten Verarbeitungsstufen bzw. Leistungsstufen in priorisierten Lieferketten und die Identifizierung von warengruppenspezifischen, risikominimierenden Präventionsmaßnahmen. Zusätzlich bietet unser Beschwerdeverfahren 206 die Möglichkeit, auf etwaige Missstände in unserer Lieferkette hinzuweisen. Wir legen großen Wert auf umfassende Nachhaltigkeitsbewertungen unserer Lieferanten hinsichtlich des Managementsystems, ihrer Aktivitäten und Ergebnisse. Wir betrachten die Dimensionen Umwelt, Arbeitsbedingungen und Menschenrechte, faire Geschäftspraktiken und nachhaltige Beschaffung bzw. nachhaltiges Lieferkettenmanagement. Jede Dimension unterliegt Mindestanforderungen. Die nachweisliche Einhaltung der Mindestanforderungen belegt, dass ein Lieferant sich mit den Themenfeldern zu einem definierten Mindestmaß auseinandersetzt.

Seit 2023 ist der Stufenplan für eine nachhaltige und transparente Lieferantenlandschaft in der Umsetzung. Hierbei werden unsere Auftragnehmer in den Vergabeprozessen schrittweise dazu verpflichtet, Nachhaltigkeitsbewertungen vorzulegen und darin definierte Mindestanforderungen zu erreichen. Entsprechend fragen wir seit 2023 in allen EU-Vergaben eine Nachhaltigkeitsbewertung verpflichtend ab (ohne Mindestanforderungen). Seit 2024 gibt es darüber hinaus eine Verpflichtung zur Vorlage einer Nachhaltigkeitsbewertung nach Vertragsabschluss (ohne Mindestanforderungen) bei Vergaben über 100.000 €. Die Ausweitung wird stufenweise fortgesetzt:

- Ab 2025 bei EU-Vergaben: Verpflichtung zur Vorlage einer Nachhaltigkeitsbewertung mit definierten Mindestanforderungen.
- Ab 2026 bei Vergaben über 100.000 €: Verpflichtung zur Vorlage einer Nachhaltigkeitsbewertung mit definierten Mindestanforderungen.

Mehr als 1.200 Lieferanten (im Vorjahr: mehr als 680) haben uns bereits Bewertungen vorgelegt. Damit decken wir rund 70 % (im Vorjahr: rund 60 %) unseres Einkaufsvolumens mit aktuellen Nachhaltigkeitsbewertungen ab. Es werden nur Nachhaltigkeitsbewertungen berücksichtigt, die nicht älter als zwei Jahre sind. Der überwiegende Teil der erneut bewerteten Lieferanten hat sich in seiner Nachhaltigkeitsleistung verbessert bzw. erfüllt heute schon unsere definierten Mindestanforderungen. So reduzieren wir gemeinsam Risiken und steigern die Resilienz in der Versorgung des DB-Konzerns mit Gütern und Dienstleistungen. Unsere Lieferanten profitieren in vielen Warengruppen von einer vereinfachten Qualifizierung, wenn sie eine aktuelle Nachhaltigkeitsbewertung vorlegen (wie z. B. EcoVadis oder vergleichbare). Auch wird die LkSG-Risikoanalyse durch die verbesserte Informationsgrundlage aus der Nachhaltigkeitsbewertung der Lieferanten unterstützt.

Die Beschaffung hat unverändert eine zentrale Bedeutung für die Erreichung der Ressourcenschutzziele 85 ff. des DB-Konzerns. In einem kontinuierlichen Dialog mit den Industrieverbänden und der Brancheninitiative Railsponsible setzen wir die Entwicklung nachhaltiger Leistungs- und Entscheidungskriterien fort. Die 19 Mitglieder von Railsponsible leisten mit mehr als 3.900 Lieferantenbewertungen einen wichtigen Beitrag zu transparenteren Lieferketten. Strategisch bilden der Klimaschutz und die Absicherung sozialer Mindeststandards die Schwerpunkte rund um verantwortungsvolles Beschaffungsmanagement bei Railsponsible.

NATIONALE UND INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN

Der Fokus unserer Beschaffungsaktivitäten liegt unverändert in Europa. Aus wettbewerblichen Gründen und zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit arbeiten wir auch mit Lieferanten außerhalb der EU zusammen. Dort liegt der Schwerpunkt in Asien.

Unser International Procurement Office Asia in China hat seit seiner Eröffnung rund 900 Lieferanten identifiziert und deren Entwicklung sowie Beteiligung in Vergaben entsprechend den geltenden Prozessen begleitet. Darüber hinaus identifiziert das International Procurement Office im asiatischen Markt Innovationen für den DB-Konzern, etwa in den Bereichen Nachhaltigkeit und erneuerbare Energien.

2024 haben wir unseren Fokus deutlich erweitert und erste Schritte in den ASEAN-Staaten und Indien unternommen, um zusätzliche Lieferanten für die Absicherung der Bedarfshochläufe, insbesondere im Bereich Infrastruktur und Instandhaltung, zu finden und zu entwickeln. DB-Mitarbeitende überwachen laufend die Produktion vor Ort.

Die zuverlässige Versorgung mit Produkten für den Betrieb unserer Flotte durch unsere internationalen Lieferanten war 2024 trotz der schwierigen geopolitischen Bedingungen sichergestellt.

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

Entwicklungen auf den relevanten Märkten → 137
Geschäftsfeld DB Fernverkehr → 139
Geschäftsfeld DB Regio → 144
Geschäftsfeld DB Cargo → 152
Geschäftsfeld DB InfraGO → 159
Geschäftsfeld DB Energie → 172
Bereich Beteiligungen/Sonstige → 176

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

DEUTSCHER PERSONENVERKEHR

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt langfristig zu erhalten.

PERSONENVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2024	2023	**2024**	2023
Motorisierter Individualverkehr	+1,5	+1,4	83,1	83,7
Schienenpersonenverkehr	+5,5	+10,5	10,3	9,9
DB-Konzern	+2,6	+8,5	7,9	7,9
Konzernexterne Bahnen	+16,4	+19,2	2,3	2,1
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+6,1	+6,7	6,1	5,9
DB-Konzern	+4,0	+19,0	0,6	0,6
Luftverkehr (innerdeutsch)	+2,6	+20,5	0,5	0,5
Gesamtmarkt	**+2,2**	**+2,6**	-	-

Die Daten entsprechen den per Januar 2025 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Der deutsche Personenverkehr verzeichnete 2024 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg der Verkehrsleistung. Verkehrspolitische Maßnahmen wie das Deutschland-Ticket 48f. förderten dabei die Entwicklung. Das Wachstum variierte dabei in den einzelnen Marktsegmenten:

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) setzte 2024 seinen Erholungskurs fort. Wie im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung weiter an.
- Der innerdeutsche Luftverkehr wies in seiner Entwicklung ein leichtes Wachstum gegenüber dem Vorjahr aus, erreichte im Vergleich zu 2019 allerdings nur knapp die Hälfte der damaligen Verkehrsleistung und bleibt damit weiterhin weit unter dem Vor-Corona-Niveau. Ein reduziertes Sitzplatzangebot der Airlines, ein Rückgang der Geschäftsreisenden, mehrere Streikwellen und gestiegene Standortkosten sind maßgebliche Treiber dieser Entwicklung.
- Der Schienenpersonenverkehr (SPV) verzeichnete 2024 einen starken Verkehrsleistungszuwachs. Der Marktanteil der Schiene blieb dabei stabil.
  - Der Schienenpersonennahverkehr profitierte weiterhin vom Deutschland-Ticket und trägt mit einem überproportionalen Wachstum maßgeblich zur positiven Gesamtentwicklung der Schiene bei.
  - Die Schienenpersonenfernverkehr ging 2024 zurück. Insbesondere Streiks der GDL im ersten Quartal 2024, Unwetter in Süddeutschland und Österreich sowie baubedingte Einschränkungen trübten die Verkehrsleistung.
- Die Verkehrsleistung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) konnte 2024 zulegen. Der Anstieg betraf DB-konzerninterne und -externe Anbieter gleichermaßen. Positive Effekte resultierten v. a. aus dem Deutschland-Ticket. Die Erholung der Nachfrage im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wurde weiterhin durch den Wegfall von Pendlerfahrten infolge einer anhaltenden Nutzung von mobilem Arbeiten gebremst.
  - Der Buslinienfernverkehr stagnierte 2024 in seiner Entwicklung. Dies resultierte aus einer deutlichen Steigerung des im Vorjahr teilweise noch coronabedingt eingeschränkten Angebots der Buslinienfernverkehrsanbieter sowie aus Angebotsausweitungen insbesondere von FlixBus.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHR

GÜTERVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2024	2023	**2024**	2023
Schienengüterverkehr	+1,3	-6,9	20,1	19,9
DB-Konzern	-8,6	-11,7	7,7	8,0
Konzernexterne Bahnen	+8,7	-2,9	12,3	12,0
Straßengüterverkehr	+0,1	-4,5	70,9	71,3
Binnenschiff	+4,4	-5,9	6,4	6,2
Rohrfernleitungen	+6,3	-2,3	2,7	2,6
Gesamtmarkt	**+0,8**	**-5,0**	-	-

Die Daten entsprechen den per März 2025 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Verkehrsleistung Schienengüterverkehr gem. Destatis-Definition als Verkehre mit Hauptfrachtführerschaft.

Die Verkehrsleistung des deutschen Güterverkehrsmarktes stagnierte 2024. Die Industrieproduktion war auf einem historisch niedrigen Niveau, insbesondere mehrere Kernbranchen der deutschen Industrie entwickelten sich schwach. Chemie-, Automobil- und Stahlindustrie befinden sich im Transformationsprozess zur Klimaneutralität. Einige energieintensive Branchen wie Chemie haben sich infolge leicht

gesunkener Energiepreise 2024 etwas erholt. Die Automobilindustrie wurde durch eine gesunkene Fahrzeugnachfrage sowie einen gestiegenen Wettbewerbsdruck aus China belastet. Auch die Stahlproduktion blieb auf einem niedrigen Niveau. Dementsprechend sank auch die Transportnachfrage. Hinzu kamen einige Entwicklungen in der Güterverkehrsbranche selbst, die sich negativ auswirkten. Hierzu zählt insbesondere der Mangel an qualifiziertem und zunehmend sogar auch unqualifiziertem Personal. Aber auch der Umstieg auf alternative Antriebe ist mit hohen Kosten verbunden, die nicht vollständig an die Kunden weitergegeben werden können.

Schienengüterverkehr

Die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr verzeichnete 2024 ein moderates Wachstum als Aufholeffekt zum Vorjahr, insbesondere im zweiten Quartal. Im weiteren Jahresverlauf blieb sie über dem Vorjahresniveau. Positiv wirkte die Erholung der Transportnachfrage im Chemiesektor, insbesondere in den Bereichen Basischemie und Düngemittel. Auch die starke Entwicklung im Kombinierten Verkehr setzte den Aufwärtstrend fort und kompensierte die rückläufige Nachfrage nach Montantransporten – insbesondere bei Kohle und Steinen – sowie die schwache Transportnachfrage in der Automobil- und Konsumgüterbranche.

2024 stieg der Marktanteil des Schienengüterverkehrs leicht. DB-konzerninterne Bahnen entwickelten sich negativ, wodurch DB-konzernexterne Bahnen zusätzliche Marktanteile gewannen.

Straßengüterverkehr

Der Straßengüterverkehrsmarkt blieb 2024 stabil. Stimulierend wirkte der E-Commerce, belastend hingegen wirkte die weiterhin geringe Nachfrage im Baubereich. Nach Rückgängen in den beiden Vorjahren wuchs der mautpflichtige Straßengüterverkehr in Deutschland leicht. Entgegen dem Trend der letzten Jahre stiegen 2024 die Mautkilometer in Deutschland zugelassener Lkw. Belastungen für die Transporteure resultierten 2024 aus der deutlichen Erhöhung der Lkw-Maut infolge der Einführung eines CO_2-Aufschlags und der Ausweitung der Lkw-Maut auf erdgasbetriebene Fahrzeuge sowie alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t. Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs lag 2024 in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Binnenschiff

Nach deutlichen Leistungsrückgängen in den letzten Vorjahren konnte die Binnenschifffahrt 2024 von den positiven Aufholeffekten profitieren. Eine Nachfrageerholung bei Transporten von Eisenerz und Koks – zwei zentrale Güter für die Binnenschifffahrtsbranche – sowie bei Getreide- und Abfalltransporten wirkte teilweise kompensierend. Auch die Chemieproduktion trug zur Stabilisierung bei. Die Nachfrage nach Kohletransporten war hingegen weiterhin deutlich rückläufig und sank auch 2024 um mehr als ein Drittel im Vergleich zum Vorjahr. Insgesamt setzte sich der seit einem Jahrzehnt anhaltende Abwärtstrend fort. Trotz Erholung blieb der Marktanteil des Binnenschiffsverkehrs 2024 wie im Vorjahr auf einem niedrigen Niveau.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ist nach dem deutlichen Rückgang 2023 auch 2024 leicht gesunken. Der europäische Schienengüterverkehrsmarkt wurde durch das anhaltend schwache konjunkturelle Marktumfeld, verbunden mit hohen Kosten, belastet. Trotz leicht positiver Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ab dem zweiten Quartal sorgte die schwache Entwicklung der schienenaffinen Branchen auf Jahressicht für einen leichten Rückgang. DB Cargo konnte sich diesem negativen Marktumfeld nicht entziehen. Die Verkehrsleistung ging entsprechend dem Markttrend ebenfalls zurück.

	Wachstumsrate	
INTERNATIONALE GÜTERVERKEHRS- UND LOGISTIKMÄRKTE / in %	**2024**	2023
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	– 1,3	– 6,8

Die Daten entsprechen den per Januar 2025 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Struktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Zugangsberechtigten, insbesondere den EVU, zugute. Die im europäischen Vergleich teilweise über die Vorgaben des unionsrechtlichen Rahmens hinausgehende Umsetzung in das nationale Recht sowie eine intensive Regulierungspraxis der BNetzA stellen neben den gesetzlichen Entflechtungsregeln und den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Unabhängigkeit sowie die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN DB-SCHIENENINFRASTRUKTUR / in Deutschland	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Infrastrukturkunden	460	464	– 4	– 0,9
Konzerninterne Bahnen	17	17	–	–
Konzernexterne Bahnen	443	447	– 4	– 0,9
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.103	1.117	– 15	– 1,3
Konzerninterne Bahnen	654,1	679,7	– 25,6	– 3,8
Konzernexterne Bahnen	448,8	437,7	+ 11,1	+ 2,5
Anteil konzernexterner Bahnen in %	40,7	39,2	+ 1,5	+ 3,8
Stationshalte in Mio. Stopps	160,1	159,6	+ 0,5	+ 0,3
Konzerninterne Bahnen	110,8	111,8	– 1,0	– 0,9
Konzernexterne Bahnen	49,3	47,8	+ 1,5	+ 3,1

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Werte inkl. Usedomer Bäderbahn (UBB). Die UBB ist nicht Bestandteil von DB InfraGO.

- Die Trassennachfrage ist 2024 gesunken. Beeinträchtigungen resultierten aus Sonderereignissen (Streiks und Unwetter), baubedingten Sperrungen (z. B. im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn) sowie konjunkturbedingten Rückgängen im Schienengüterverkehr. Positiv wirkte sich hingegen die Nachfragesteigerung im SPNV aus.
- Die Zahl der Stationshalte ist 2024 leicht gestiegen, trotz einer anhaltend hohen Bautätigkeit sowie witterungsbedingter Einflüsse (z. B. Starkregentief Radha). Der Vermietungsumsatz in den Bahnhöfen lag 2024 über dem Vorjahresniveau.

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

GESCHÄFTSMODELL

DB Fernverkehr bietet Reisenden komfortables und umweltfreundliches Reisen innerhalb Deutschlands sowie in die angrenzenden Nachbarländer. Der Tageslinienverkehr mit der ICE-/Intercity-/EC-Flotte bildet das Rückgrat des Fernverkehrs.

Wichtigste Zielgrößen sind die Zufriedenheit der Reisenden, die betriebliche sowie Reisendenpünktlichkeit, die Verkehrsleistung, die Mitarbeitendenzufriedenheit und das operative Ergebnis (EBIT). Die Steuerung erfolgt insbesondere anhand der Leistungskennzahlen Betriebsleistung sowie Sitzplatzauslastung der Züge. Die Kostenseite korreliert stark mit der geplanten Betriebsleistung, die sich aus dem Angebot ableitet. Ein Teil der Kosten, u. a. für Trassen, Stationshalte und Energie, hängt von der tatsächlich erbrachten Betriebsleistung ab. Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen werden hingegen auf den Jahresfahrplan ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenen Zugkilometer zu optimieren. Wesentliche Kostentreiber hierbei sind Fahrzeug-, Personal- und Infrastrukturaufwendungen, weshalb das Geschäft fixkostenintensiv ist. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Wichtigste Einnahmequelle für den eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehr sind Erlöse aus Fahrkarten und BahnCards.

Maßgeblich für den Erfolg von DB Fernverkehr sind die Mitarbeitenden, eine moderne Fahrzeugflotte sowie eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit anderen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen für grenzüberschreitende Verbindungen und Nachtzugverkehre von großer Bedeutung.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Im Zentrum der Strategie von DB Fernverkehr steht der langfristige Wachstumskurs der Strategie Starke Schiene 53 mit dem Ziel, die Verkehrsverlagerung auf den klimafreundlichen Schienenverkehr voranzutreiben. Zentrales Ziel bleibt die Verdopplung der Verkehrsleistung gegenüber dem Jahr 2015 auf mehr als 70 Mrd. Pkm pro Jahr. Der Fokus bei der Weiterentwicklung der Angebote liegt neben der Anbindung von Regionen auf mehr internationalen Angeboten sowie mehr Sprinter- und umsteigefreien Direktverbindungen in Deutschland.

Gleichzeitig haben sich die Rahmenbedingungen im Fernverkehrsmarkt durch Inflation sowie ein verändertes Reiseverhalten z. B. aufgrund von Homeoffice und Deutschland-Ticket deutlich verändert. Zudem war 2024 von einer schlechten betrieblichen Lage geprägt. Gründe hierfür waren u. a. zahlreiche Baustellen sowie Unwetter wie bspw. das Sturmtief Radha. Um trotz der veränderten Rahmenbedingungen wieder auf den Zielpfad der Strategie Starke Schiene zurückzukehren und wieder ein attraktives und wirtschaftliches Angebot zu ermöglichen, hat DB Fernverkehr im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 54 ff. ein umfangreiches Performance- und Transformationsprogramm initiiert: Künftig werden Ressourcen noch fokussierter dort eingesetzt, wo sie den größten Nutzen für die Fahrgäste bieten. Kernziele sind die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sowie die Stabilisierung des Betriebs. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit trägt DB Fernverkehr v. a. durch weniger störanfällige Fahrzeuge und resiliente Betriebskonzepte bei. Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit soll u. a. das Capital Employed reduziert und die Personalproduktivität gesteigert werden. Mit seinem Beitrag zum Sanierungsprogramm S3 will DB Fernverkehr die Voraussetzungen für die Fortsetzung des Wachstumspfads der Strategie Starke Schiene schaffen.

GRI

DB Fernverkehr – auf einen Blick

Produkte

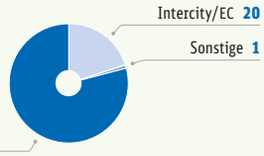
ICE (Intercity-Express)
ICE-Züge sind unsere Hochgeschwindigkeitszüge und verbinden Metropolen und Ballungszentren. DB Fernverkehr bietet mit dem ICE nationale und grenzüberschreitende Verkehre in Europa an.

Intercity
Die Intercity-Züge sind v. a. auf Relationen innerhalb Deutschlands im Einsatz. Sie verbinden Metropolen und Ballungszentren mit Regionen. Seit 2015 wird die Flotte durch doppelstöckige Intercity-2-Züge ergänzt.

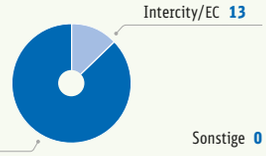
EC (Eurocity)
Die EC-Züge ermöglichen ein schnelles und länderübergreifendes Reisen. In Zusammenarbeit mit anderen Bahnen werden zahlreiche Verbindungen zwischen großen europäischen Städten angeboten.

Struktur

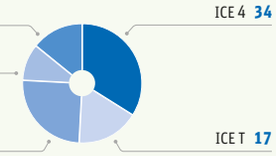
REISENDE / in %



VERKEHRSLEISTUNG / in %



ICE-FLOTTE (ZÜGE) / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 21.200

Fahrzeuge
- 406 ICE
- 151 Lokomotiven
- 735 Reisezugwagen

Netzwerke und Infrastruktur
- 10 Werksstandorte
- 12 Betriebswerke

Strom und Kraftstoffe
- 2,6 Mrd. kWh Bahnstrom
- 4,2 Mio. l Dieselkraftstoff
- 2,6 Mio. l HVO (Biokraftstoff)

Weitere Produktionsfaktoren
- 160 Mio. Trkm
- 2,9 Mio. Stationshalte

↓

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden

Nutzenversprechen
- DB Fernverkehr bietet einfaches, entspanntes, verlässliches und umweltfreundliches Reisen.

Kundenzugang / -bindung
- Online, mobil, Reisezentren, Automaten, Agenturen, Call-Center
- BahnCard, BahnBonus-Programm und Apps

Schlüsselaktivitäten
- Zugverkehre durchführen
- Fahrgäste betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Netzwerke und Verkehre planen

↓ ↓

OUTPUTS[1]

Reisende
- 133 Mio.

Verkehrsleistung
- 44 Mrd. Pkm

OUTCOMES[2]

EBIT bereinigt
- – 96 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,5

Kundenzufriedenheit
- Schulnote von 2,7

Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019
- – 41,0 %

Pünktlichkeit
- Pünktlichkeit (betrieblich): 62,5 %
- Reisendenpünktlichkeit: 67,4 %

Stand 2024 bzw. per 31. Dezember 2024.
[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

- **Robuster:** Um künftig mehr Verkehr zu ermöglichen, stehen bei DB Fernverkehr die Fahrzeugflotte und Instandhaltungskapazitäten der Werke im Fokus. Im Februar 2024 wurde die Abnahme der ICE-4-Flotte abgeschlossen. Vom ICE 3neo wurden weitere acht Fahrzeuge abgenommen. Seit Juni 2024 wird der ICE 3neo im grenzüberschreitenden Verkehr nach Belgien und in die Niederlande eingesetzt. Die notwendigen Instandhaltungskapazitäten sollen u. a. mit dem Ausbau der bestehenden Werke in Hamburg und Berlin sowie dem Werksneubau in Dortmund sichergestellt werden. Darüber hinaus sollen innovative Technologien wie bspw. Kamerabefundung eingesetzt werden. Auch der Mitarbeitendengewinnung, -qualifizierung und -bindung, insbesondere in betriebs- und servicekritischen Positionen, kommt weiterhin eine wichtige Rolle zu.
- **Schlagkräftiger:** Durch verbesserte Prozesse sollen alle Fernverkehrszüge mit hoher Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitgestellt werden. Mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität wird die Produktion weiter digitalisiert und optimiert. Seit 2024 wird in einem gemeinsamen Projekt mit DB Regio sowie

DB Systel die Anwendung »Digitaler Fahrplan« zur digitalen Unterstützung der Triebfahrzeugführer:innen verprobt, die 2025 eingeführt werden soll. Zudem wurde die Arbeit an Projekten fortgesetzt, die langfristig die Prozesse in den Verkehrsleitungen und Instandhaltungswerken verbessern und somit zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie der Fahrzeugverfügbarkeit beitragen sollen.

- **Moderner:** DB Fernverkehr strebt ein flexibles, zuverlässiges und hochfrequentes Netz i. S. d. Deutschland-Takts an. Durch Streckenausweitungen und Taktverdichtungen sowie Reisezeitverkürzungen will DB Fernverkehr attraktive und wettbewerbsfähige Angebote schaffen. Durch den Ausbau und die kontinuierliche Modernisierung der Flotte 141 soll zudem die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte langfristig gesteigert werden. Neue Direktverbindungen wie Berlin–Paris ermöglichen schnelleres und komfortableres Reisen. Durch das neue Innenraumdesign im ICE 3neo sowie weitere neue Details, wie bspw. die Echtzeit-Belegtanzeige, wurde das Reisendenerlebnis weiter verbessert. Der DB Navigator wurde auch 2024 kontinuierlich weiterentwickelt. Zudem bietet die Erweiterung der Buchungsfrist auf zwölf Monate mehr Planungssicherheit für Reisende. Am Bahnhof schreitet die Modernisierung von Lounges und Reisezentren weiter voran. 2024 wurde in Nürnberg das zweite Reisezentrum mit einem neuen, innovativen Konzept eröffnet. Weitere Standorte befinden sich bereits im Umbau. Das neue Innendesign wurde mit dem deutschen Design-Award 2024 ausgezeichnet.
- **Grüner:** Umwelt- und Klimaschutz sind für DB Fernverkehr eine Selbstverständlichkeit. So fahren die Züge von DB Fernverkehr in Deutschland bereits seit 2018 auf allen elektrifizierten Strecken mit 100 % Ökostrom grün. Nr. 1, was 2024 durch den TÜV rezertifiziert wurde. Unsere neuen Instandhaltungswerke grün. Nr. 48 arbeiten klimafreundlicher, u. a. durch den Einsatz von Geothermie- und Photovoltaikanlagen. Weitere Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit wie der CO_2-Ausweis grün. Nr. 23 auf bahn.de und in der BahnBonus App flankieren diese Aktivitäten.

INTERNATIONALE KOOPERATIONSVERKEHRE

DB Fernverkehr weitet gemeinsam mit anderen europäischen Eisenbahnunternehmen das grenzüberschreitende Angebot im Fernverkehr weiter aus. So profitieren z. B. Reisende seit Dezember 2024 von einer neuen täglichen Direktverbindung von Berlin über Straßburg nach Paris. Zudem wurden weitere grenzüberschreitende Strecken ausgebaut oder häufiger bedient.

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Fahrzeugprojekte und -beschaffungen

- Die Auslieferung von insgesamt 137 ICE 4, die die größte Flotte von DB Fernverkehr bilden, wurde 2024 mit dem Zugang der letzten beiden 7-Teiler abgeschlossen.
- Die Abnahme der ICE 3neo mit einem neuen und besonders komfortablen Innenraumdesign schreitet weiter voran: Weitere acht ICE 3neo wurden 2024 abgenommen.
- Zusätzlich kamen 2024 fünf neue Intercity-2-Doppelstockzüge von Alstom hinzu, die bis 2028 um weitere vier Fahrzeuge ergänzt werden.
- Bis Ende 2024 wurden insgesamt 40 ICE 1 modernisiert und die Robustheit der Antriebe optimiert.
- Das Kundenprogramm ICE T umfasst bis Ende 2025 die Erneuerung der Sitze, Teilsanierung der WCs und Aufwertung des Fahrzeuginnenraums.
- Zudem sollen mobilfunkdurchlässige Scheiben 66 f. die Konnektivität für die Reisenden verbessern.

Fahrzeugverfügbarkeit

Durch die Modernisierung der Bestandsflotte sowie die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge konnte 2024 die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte im Vergleich zum Vorjahr erneut verbessert werden. Eine positive Entwicklung zeigt sich auch bei der Funktionsfähigkeit im Fahrgastbereich (z. B. WLAN, Klimaanlagen und Fahrgastinformation).

Um auch zukünftig den Reisenden eine qualitativ hochwertige und zuverlässige Fahrzeugflotte bereitzustellen, werden Projekte zur Beschaffung und Modernisierung von Fahrzeugen weiter umgesetzt. Hierzu zählen u. a. der Zulauf von neuen Fahrzeugen 141 und die Optimierung der Bestandsflotte. Zusätzlich verbessern Verfahren auf Basis von künstlicher Intelligenz, Predictive Maintenance und Condition-based Maintenance die Verfügbarkeit weiter.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Die Digitalisierung bei DB Fernverkehr ist insbesondere darauf ausgerichtet, unseren Reisenden einen einfachen Zugang zu unserem Mobilitätsangebot zu ermöglichen, unsere Mitarbeitenden bei ihrer täglichen Arbeit zu unterstützen und die Standzeiten für unsere Züge zu reduzieren und damit mehr und pünktlichere Fahrten zu realisieren. Folgende ausgewählte Maßnahmen zahlen darauf ein:

- Stärkung der infrastrukturellen Basis und des Zugangebots durch schnellere Verfügbarkeit und Nutzung geschäftskritischer, steuerungsrelevanter Daten für effiziente und effektive Entscheidungen.
- Vereinfachte Nutzung des Mobilitätsangebots.
- Optimierung der Konnektivität an Bord der Züge.
- Ausbau der digitalen Services an Bord der Züge als Beitrag zur Nachhaltigkeit und Förderung des Umweltschutzes.

- Begleitung der Mitarbeitenden in allen Bereichen bei der Transformation auf die digitale Arbeitswelt durch entsprechende Programme und stärkeren Fokus auf die User Experience der digitalen Anwendungen.

2024 wurden u. a. folgende Fortschritte erzielt:

- **Bessere Konnektivität:** In Kooperation mit Mobilfunkanbietern wurde der Mobilfunkausbau 66f. flächendeckend vorangetrieben. DB Fernverkehr investiert zudem in mobilfunkdurchlässige Scheiben 66f., die durch ein Laserverfahren umgesetzt werden. Zusätzlich wird die Hardware auf den Zügen kontinuierlich modernisiert.
- **DB Navigator:** 2024 lag der Fokus auf integrierter Alltagsmobilität – u. a. mit neuen Funktionen zur digitalen Reisebegleitung für Pendler:innen und der Integration einer Umgebungskarte mit der Möglichkeit, Haltestellen sowie verfügbare Leihfahrräder in der Nähe zu finden.
- **Services an Bord:** Bahnreisende können sich seit Sommer 2024 in den ersten Baureihen mit der Echtzeit-Belegtanzeige ihren Sitzplatz während ihrer gesamten Fahrt sichern. Auch ohne Sitzplatzreservierung wird nach erfolgtem Komfort Check-in in der Reservierungsanzeige am Sitz künftig »Belegt bis [Zielbahnhof]« angezeigt.
- **Moderne Arbeitswelten:** Durch die Implementierung von modernen und nutzerzentrierten Anwendungen und Plattformen wird der Arbeitsalltag verbessert, z. B. durch eine neue Kommunikationsplattform für die Personaldisposition. Diese ermöglicht eine digitale Kommunikation zwischen Zugpersonalen und der Verkehrsleitung auf dem Tablet oder Smartphone.

GRI UMWELTMASSNAHMEN

- Seit 2018 fahren die ICE-, Intercity- und EC-Züge in Deutschland mit Strom aus 100 % erneuerbaren Energien. Den Einsatz von 100 % Ökostrom grün. Nr. 1 für diese Fahrten hat der TÜV SÜD im Juni 2024 zertifiziert. Die erste Rezertifizierung fand bereits im Oktober 2024 statt.
- Mit 10.000 zusätzlichen Sitzplätzen pro Tag hat DB Fernverkehr durch die Förderung einer klimafreundlichen Fan-Mobilität zu einer nachhaltigeren Fußball-Europameisterschaft 2024 beigetragen. Allein durch die rund 260.000 verkauften Fan-Tickets konnten 24.000 t CO_2e im Vergleich zur Anreise mit dem Auto eingespart werden.
- Seit Oktober 2024 entsprechen alle Sachprämien im BahnBonus Programm grün. Nr. 160 mindestens einem unserer Grundsätze für ökologische Nachhaltigkeit (u. a. Langlebigkeit der Produkte, Einsatz von recycelten Materialien), bezogen auf die Materialien, Produktion oder die Nutzung. Prämienpunkte können auch in Spenden für den Naturschutz, bspw. für die Pflanzung heimischer Bäume durch das Bergwaldprojekt e. V., umgewandelt werden.
- Die seit 2020 laufende Forschungskooperation zwischen dem DB-Konzern und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt wurde im Juni 2024 um weitere drei Jahre verlängert. In einem speziell umgebauten ICE-Wagen wird nun an einer komfortablen und energieeffizienten Belüftungstechnik geforscht. Nach dem Antrieb ist die Klimatisierung der zweitgrößte Energieverbraucher.

BETEILIGUNGEN

- **DB Vertrieb:** Der Bereich Vertrieb Fernverkehr (mit Ausnahme der DB Dialog GmbH) wurde im Vorjahr zum 1. April 2023 aus DB Vertrieb herausgelöst und in das Geschäftsfeld DB Fernverkehr überführt.

WEITERE EREIGNISSE

- **Mit der Bahn zum Flieger:** Über 0,5 Millionen Reisende haben 2024 Lufthansa Express Rail sowie die Interline- und Codeshare-Kooperationen mit weiteren Fluggesellschaften genutzt, um zum Flughafen anzureisen. Das entspricht einem Anstieg um rund 19 %. Insbesondere die Kooperation Lufthansa-Express wurde aufgrund der hohen Nachfrage nach weiteren Zubringerdestinationen zum Frankfurter Flughafen ausgebaut: 2024 wurde sie um 4 auf insgesamt 28 innerdeutsche Städte erweitert.
- **Der internationale Fernverkehr ist weiter gewachsen:** 2024 waren rund 24,2 Millionen Reisende auf den grenzüberschreitenden Verbindungen unterwegs, was einem Zuwachs von rund 1 % entspricht.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

→ *GDL-Streiks, hohe baubedingte Infrastruktureinschränkungen und das Hochwasser in Süddeutschland belasteten die Entwicklung spürbar.*

→ *Pünktlichkeit v. a. getrieben durch störungsbedingte Kapazitätsengpässe der Infrastruktur unter schwachem Vorjahresniveau.*

→ *Weiterhin hohe Investitionen in die Modernisierung der Fahrzeugflotte.*

→ *Operative Ergebnisentwicklung weiter unter sehr hohem Druck. Umsatzrückgänge konnten nur teilweise durch Gegensteuerungsmaßnahmen kompensiert werden.*

2024 entwickelte sich die Pünktlichkeit bei DB Fernverkehr rückläufig. Ursächlich waren der schlechte Infrastrukturzustand sowie instabile Fahrplanprozesse. Zusätzlich haben Störungen in Verkehrsknoten und auf hochbelasteten Streckenabschnitten einen starken Staueffekt und wirkten negativ auf

die Pünktlichkeit im gesamten Schienennetz. Auch der Austausch von schadhaften Betonschwellen und die damit verbundene Einrichtung von Langsamfahrstellen bleiben eine Herausforderung für die Betriebsqualität. Positiv hingegen wirkten sich der Rückgang von Fahrzeugstörungen und eine höhere Fahrzeugverfügbarkeit aus. Die Reisendenpünktlichkeit hat sich analog zur Pünktlichkeit ebenfalls schlechter als erwartet entwickelt.

Die Kundenzufriedenheit ist trotz der betrieblichen Rahmenbedingungen stabil geblieben. Zu den negativen Treibern zählten neben dem streikbedingt schwierigen Jahresstart insbesondere die vielen unterjährigen Baustellen sowie Unwetterereignisse wie die Überschwemmungen im Juni, die sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirkten. Positiv und mit steigender Tendenz wurden weiterhin die Themen Personal und Reisekomfort (z. B. neues Design und Sitze des ICE 3neo) bewertet.

Der BahnCard-Bestand ging in allen Rabattstufen und über alle Zielgruppen hinweg zurück. Gründe hierfür waren u. a. das Deutschland-Ticket und die schlechte Betriebsqualität.

Die Leistungsentwicklung war 2024 differenziert.

- **Reisendenzahl und Verkehrsleistung:** merklicher Rückgang v. a. aufgrund der Streiks der GDL 36, der baubedingten Einschränkungen in der Infrastruktur, insbesondere infolge der Sanierung der Riedbahn 164 sowie der schwachen betrieblichen Qualität.
- **Betriebsleistung:** leichter Anstieg aufgrund von Angebotsausweitungen, gegenläufig wirkten die Streiks der GDL sowie Angebotsanpassungen infolge von Baumaßnahmen.
- **Auslastung:** Rückgang aufgrund der gesunkenen Reisendenzahl bei einer gleichzeitig gestiegenen Betriebsleistung.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt weiter herausfordernd und verschlechterte sich deutlich, insbesondere aufgrund der schwierigen betrieblichen Situation. Streik- und baubedingt gesunkene Umsätze sowie insgesamt gestiegene Aufwendungen führten zu einem merklichen Rückgang des bereinigten EBIT.

Die Ertragsseite lag insgesamt auf Vorjahresniveau:

- **Umsatz (–0,8%/–49 Mio. €):** Die Entwicklung war maßgeblich beeinflusst durch die GDL-Streiks, die Fahrzeitverlängerungen aufgrund der Bauarbeiten am Rauhebergtunnel sowie die Generalsanierung der Riedbahn. Auch die schlechte betriebliche Pünktlichkeit hemmte die Nachfrage deutlich. Leistungsbedingte Rückgänge wurden durch Preiseffekte nahezu vollständig kompensiert.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+13,3%/+66 Mio. €):** Anstieg v. a. aufgrund höherer Erträge aus Schadenersatzzahlungen, aus Fahrzeugvermietungen/-verkäufen sowie aus Provisionen infolge der Übertragung von Aktivitäten der DB Vertrieb im April 2023. Negativ wirkte der Wegfall von Erträgen aus staatlichen Zuschüssen (Trassenpreiserstattung des Bundes für den partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie).

Gegenläufig stieg der Aufwand spürbar, v. a. infolge von Personalkostensteigerungen und investitionsbedingt höheren Abschreibungen.

- **Personalaufwand (+6,9%/+100 Mio. €):** Der deutliche Anstieg resultierte überwiegend aus einer höheren Anzahl an Mitarbeitenden sowie aus Tarifeffekten.
- **Abschreibungen (+13,7%/+72 Mio. €):** Zunahme v. a. infolge der Erweiterung der Hochgeschwindigkeits- und der Intercity-2-Flotte.

GRI

			Veränderung	
DB FERNVERKEHR	**2024**	2023	absolut	%
Pünktlichkeit in %	62,5	64,0	– 1,5	–
Reisendenpünktlichkeit in %	67,4	68,9	– 1,5	–
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,7	2,7	–	–
BahnCards in Tsd.	4.687	5.019	– 332	– 6,6
Reisende in Mio.	133,4	140,3	– 6,9	– 4,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	44.106	45.459	– 1.353	– 3,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	160,1	157,7	+ 2,4	+ 1,5
Auslastung in %	47,0	49,1	– 2,1	–
Gesamtumsatz in Mio. €	5.847	5.896	– 49	– 0,8
Außenumsatz in Mio. €	5.674	5.729	– 55	– 1,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	502	483	+ 19	+ 3,9
EBIT bereinigt in Mio. €	– 96	– 43	– 53	+ 123
Brutto-Investitionen in Mio. €	764	1.657	– 893	– 53,9
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	21.236	20.966	+ 270	+ 1,3
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	21.388	20.394	+ 994	+ 4,9
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,5	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	27,0	27,2	– 0,2	–
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 in %	– 41,0	– 30,2	– 10,8	–

Durch das bereits zu Jahresbeginn initiierte Ergebnissicherungsprogramm konnte trotz Angebotsausweitungen und der Flottenerweiterung der Aufwand in vielen Bereichen konstant gehalten oder sogar gesenkt werden. Wesentliche Effekte entfielen auf den Materialaufwand und den sonstigen betrieblichen Aufwand:

- **Materialaufwand (–2,5%/–86 Mio.€):** Der Rückgang resultierte u.a. aus preisbedingt gesunkenen Energieaufwendungen, geringeren Provisionszahlungen infolge der Übertragung von Aktivitäten der DB Vertrieb sowie einem strikten Kostenmanagement. Effizienzmaßnahmen in der Fahrzeugreinigung trugen ebenso zur Senkung bei. Gegenläufig belastend wirkten v.a. preis- und mengenbedingt höhere Aufwendungen für die Trassen- und Stationsnutzung sowie Instandhaltung.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (–2,3%/–23 Mio.€):** Der Rückgang resultierte aus den umgesetzten Ergebnissicherungsmaßnahmen, die u.a. zu Einsparungen bei Produktmaßnahmen, Vermarktung sowie Reise- und Bewirtungskosten führten. Dadurch konnten auch die höheren Aufwendungen für IT, Reisendenbetreuung sowie Verluste aus dem Abgang von Anlagen mehr als ausgeglichen werden.

Die Investitionen sanken u.a. durch die Beendigung der Auslieferung von ICE-4-Zügen 141 sowie den verzögerten Zulauf von ICE-3neo-Zügen und die Zurückhaltung beim Start neuer Investitionsprojekte.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg per 31. Dezember 2024 v.a. infolge der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität. Bei der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl wirkte die Übernahme von Mitarbeitenden der DB Vertrieb zusätzlich erhöhend.

Der Frauenanteil lag leicht unter dem Niveau des Vorjahresendes.

Der weitere Rückgang der absoluten Scope-1- und -2-Emissionen im Vergleich zu 2019 resultierte im Wesentlichen aus einem geringeren Dieselverbrauch sowie einem größeren Einsatz von HVO. Der in den Zügen des elektrifizierten Fernverkehrs eingesetzte Ökostrom verursacht keine Treibhausgasemissionen im Betrieb.

Geschäftsfeld DB Regio

GESCHÄFTSMODELL

Die Kernleistung und das Ziel von DB Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende im Regionalverkehr sicher, pünktlich, komfortabel und umweltschonend zum gewünschten Ziel zu bringen und dabei die Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge zu erfüllen.

Das Kernangebot von DB Regio umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien sowie Regionalbus- und Stadtbusverkehre, Überland- und Expressbuslinien wie auch Charter- und Ersatzverkehrsbusse.

Diese Kernprodukte werden um ein Portfolio aus innovativen Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehren ergänzt. Zur Gewinnung neuer Nutzergruppen durch solche modernen ÖPNV-Angebote und für eine hohe Kundenakzeptanz ist die kontinuierliche Integration der einzelnen Elemente auf drei Ebenen notwendig: physisch, digital und tariflich.

Im Fokus unserer Vision für eine zukunftsfähige Alltagsmobilität steht bei DB Regio die intelligente Verknüpfung des gesamten Mobilitätsportfolios im Nahverkehr zu vollumfänglich integrierten Mobilitätslösungen in großflächigen Verkehrsräumen. Zur Abdeckung der ersten und letzten Meile im ländlichen Raum eignen sich insbesondere On-Demand-Verkehre, die durch flexible Gestaltung, digitale Unterstützung und bedürfnisorientierte Bedienung eine effiziente Lösung darstellen. Hierbei ist uns im Schulterschluss mit unseren Aufgabenträgern und Umsetzungspartnern der sukzessive und langfristige Auf- und Ausbau integrierter Verkehrskonzepte ein großes Anliegen.

Mit diesem ganzheitlichen Ansatz will DB Regio Reisende nicht nur in Metropolregionen und Ballungsräumen umfassend versorgen, sondern auch im ländlichen Raum für die Versorgung mit öffentlicher Mobilität als Alternative zum Privatauto sorgen. Die regionale Organisationsstruktur soll ein an den Bestelleranforderungen und lokalen Kundenbedürfnissen orientiertes, zeitgemäßes Nahverkehrsangebot gewährleisten.

DB Regio erbringt seine Leistungen im SPNV i.d.R. im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge und im Auftrag der zuständigen öffentlichen Aufgabenträger. Die Aufgabenträger sind dabei entweder die Bundesländer bzw. landeseigene Gesellschaften oder kommunale Zweckverbände.

Im Rahmen meist wettbewerblicher Vergaben schließen sie langjährige Verkehrsverträge ab (mit einer Laufzeit von durchschnittlich 10 bis 15 Jahren) bzw. vergeben entsprechende Liniengenehmigungen an Verkehrsunternehmen. Diese Verträge legen die zu erbringende Betriebsleistung fest und machen detaillierte Vorgaben zu der Qualität der Verkehrsleistung. Mit passenden Verkehrskonzepten, qualitativ überzeugenden Mobilitätsdienstleistungen und zielgerichteten Investitionen in unsere Fahrzeuge sowie Produktentwicklung und Digitalisierung möchte DB Regio seine führende Marktposition verteidigen und seine Rolle als Qualitäts- und Innovationsführer im SPNV weiter stärken.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Verkehrs- und die Betriebsleistung, wobei Verkehrsverträge i. d. R. auf die Betriebsleistung referenzieren. Neben den Bestellerentgelten sind auch die Erlöse aus Fahrscheinverkäufen eine wichtige Einnahmequelle. Von zunehmender Bedeutung sind Verträge, deren Fahrgelderlöse direkt beim Besteller verbleiben, während das Verkehrsunternehmen für das gesamte Leistungsangebot vollständig vom Aufgabenträger vergütet wird (sog. Bruttoverträge).

Vorgegebene Laufzeiten von Verkehrsverträgen und Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Notwendigkeit zur Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems haben eine durch Fixkosten geprägte Kostenstruktur zur Folge. Wesentliche Treiber sind Personal-, Fahrzeug-, Instandhaltungs-, Energie- und Infrastrukturaufwendungen. Lediglich ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Im Bereich Schiene wurden in der Vergangenheit i. d. R. integrierte Angebote aus Fahrzeugbeschaffung, Finanzierung, Flottenmanagement, Betrieb und Instandhaltung durch die Aufgabenträger gefordert. Daneben existieren auch fragmentierte Vergabemodelle. Bei Letzteren werden Teilleistungen und/oder ausschließlich der Betrieb ausgeschrieben. Andere Teilleistungen verbleiben in solchen Modellen bei den Aufgabenträgern (z. B. Finanzierung) oder den Fahrzeuglieferanten (z. B. Instandhaltung). Angesichts der breiten Leistungsfähigkeit von DB Regio in allen Wertschöpfungsstufen können Teilleistungen flexibel und anforderungsgerecht konfektioniert werden, sodass sich DB Regio auch als Anbieter von Teilleistungen und/oder Subunternehmer von Wettbewerbern erfolgreich am Markt behauptet.

Im deutschen Busmarkt ist der Wettbewerb im Regionalbussegment weiterhin hoch. Die Wettbewerbsintensität dieses kleinteiligen und regionalen Marktes (rund 400 Besteller) resultiert aus europaweiten Ausschreibungen und einem Genehmigungswettbewerb. Bei Ausschreibungen wird die Verkehrsleistung überwiegend in Bruttoverträgen mit einer Laufzeit von acht bis zehn Jahren bestellt. Im Stadtverkehr werden Busverkehre oftmals über Inhouse-Vergaben an kommunale Unternehmen vergeben, die teilweise über Subunternehmerverträge durch regionale Verkehrsunternehmen erbracht werden.

Durch die Integration von Linien- und Bedarfsverkehren bietet sich die Möglichkeit einer perspektivisch effizienteren Gestaltung des Nahverkehrs. Dies erfordert vermehrt funktionale Ausschreibungen, die eine kundenorientierte Gestaltung der Verkehrsangebote stärker in den Fokus rücken: Kleinere, oftmals elektrische Fahrzeuge – insbesondere auf wenig ausgelasteten Strecken und zu Tagesrandlagen – fahren nach tatsächlichen Bedarfen und bedienen ein engmaschiges Liniennetz auf Straße und Schiene in einer Zubringerlogik. So ermöglichen sie eine öffentliche Tür-zu-Tür-Reisekette. Diese Entwicklung hat DB Regio früh erkannt und bietet in Zusammenarbeit mit internen und externen Partnern ganzheitliche Lösungen von der ersten bis zur letzten Meile unter dem Dach von DB Regio Straße an.

MÄRKTE UND STRATEGIE

2024 setzte sich der Wachstumstrend im öffentlichen Nahverkehr fort. Das Deutschland-Ticket 48f. hat sich mit rund 13 Millionen monatlichen Nutzer:innen als beliebtes Ticket bewährt. Im vierten Quartal 2024 wurden rund 13 % der Fahrten mit einem Deutschland-Ticket aus anderen Verkehrsmitteln verlagert, davon rund 8 % aus dem motorisierten Individualverkehr. Für die langfristige Aufrechterhaltung respektive auch für den Ausbau des Angebots wird eine dauerhafte, planungssichere Finanzierungsgrundlage benötigt.

Für eine effektive Verkehrsverlagerung zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands – einhergehend mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs – bedarf es konkurrenzfähiger, öffentlich zugänglicher Tür-zu-Tür-Mobilitätsketten. Diese sind in der Breite nur realisierbar, wenn Mobilität ganzheitlich gedacht und die limitierten öffentlichen Mittel effizienter eingesetzt werden. Zahlreiche Aufgabenträger arbeiten bereits an zukunftsweisenden Konzepten, um Verkehrsangebote intelligenter zu planen, verkehrsträgerübergreifend enger zu verknüpfen und das Angebot insgesamt bedarfsorientierter zu konzipieren.

Wir haben damit begonnen, unsere Fähigkeiten und unser Portfolio zu einem umfassenden »Systemanbieter« für integrierte Alltagsmobilität auszubauen. Unser Ziel ist es, einen höheren Kundennutzen für eine steigende Anzahl an Fahrgästen zu bieten und damit mehr Verkehrsverlagerung zu erreichen. Mit unseren beiden starken Mobilitätssäulen, Schiene und Straße, und integrierten Mobilitätsangeboten

GRI

DB Regio – auf einen Blick

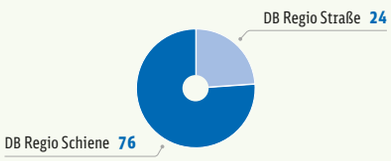
Sparten

DB Regio Schiene
Bündelt die Aktivitäten im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland und umfasst Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien. Die Sparte teilt sich in sieben Regionen (Nord, Nordost, Mitte, Südost, Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen), die fünf direkt geführten S-Bahnen Berlin, Hamburg, München, Rhein-Main und Stuttgart, die fünf Regio-Netze sowie die Regionalverkehre Start Deutschland auf.

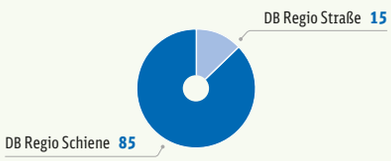
DB Regio Straße
Bündelt die Aktivitäten im Regional- und Stadtbusverkehr und die Integration von Bedarfsverkehr und des Schienenersatzverkehrs in Deutschland. Die knapp 30 Busgesellschaften sind in sechs Regionen aufgeteilt: Nord, Ost, Mitte, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern.

Struktur

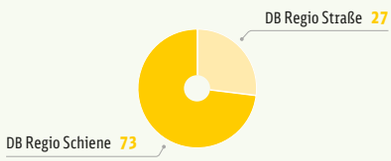
REISENDE / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 42.400

Fahrzeuge
- 419 Lokomotiven
- 4.044 Triebzüge
- 11.973 Triebwagen
- 1.711 Reisezugwagen
- 11.867 Busse (inkl. Fremdbussen)

Netzwerke und Infrastruktur
- 41 Werkstätten (Schiene)
- 65 Werkstätten (Straße)
- 210 Betriebshöfe

Strom und Kraftstoffe
- 2,8 Mrd. kWh Bahnstrom
- 335,3 Mio. l Dieselkraftstoff [1] (Schiene und Straße inkl. beauftragter Verkehre)
- 3,5 Mio. l HVO (Biokraftstoff)
- 0,3 Mio. kg Erdgas

Weitere Produktionsfaktoren
- 106 Mio. Stationshalte

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden
- Besteller

Nutzenversprechen
- DB Regio bietet kundenorientierte, pünktliche, zuverlässige und umweltschonende Mobilitätsdienstleistungen.

Kundenzugang / -bindung
- Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
- Abonnements, Apps

Schlüsselaktivitäten
- Zug- und Busverkehre durchführen
- Kunden betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Wettbewerbsfähige Angebote erstellen
- On-Demand-Verkehre

OUTPUTS [2]

Reisende
- 2,3 Mrd. (Schiene und Bus)

Verkehrsleistung
- 40,6 Mrd. Pkm (Schiene)
- 6,3 Mrd. Pkm (Bus)

Betriebsleistung
- 0,4 Mrd. Trkm (Schiene)
- 0,6 Mrd. Buskm (Bus)

OUTCOMES [3]

EBIT bereinigt
- 108 Mio. €

Gewinnquote
- 57 % (Schiene)
- 36 % (Bus)

Kundenzufriedenheit
- Schulnote von 2,2 (Schiene)
- Schulnote von 2,1 (Bus)

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,6

Pünktlichkeit
- 90,7 % (Schiene) [4]
- 85,9 % (Bus)

Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019
- – 13,1 % (Schiene)
- + 11,9 % (Bus)

Stand 2024 bzw. per 31. Dezember 2024.
[1] Inkl. Beimischungen.
[2] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[3] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.
[4] Angepasst auf drittelgewichtete Darstellung (S-Bahn Wechselstrom, S-Bahn Gleichstrom, Regio Schiene ohne S-Bahn).

wollen wir die Realisierung der Wachstumsziele der Strategie Starke Schiene 53 unterstützen, mit dem Anspruch, für Stadt und Land ein verlässliches, nahtloses und bedarfsgerechtes Angebot von Tür-zu-Tür-Mobilitätslösungen aus einer Hand anzubieten.

All das mündete in dem Ausbaustein »Integrierte Alltagsmobilität« im Rahmen der Strategie Starke Schiene. Der Ausbaustein gliedert sich in drei Module, die auf die strategischen Ziele von DB Regio einzahlen sollen:

- **Leistungsfähiger SPNV:** Mit Maßnahmen zur Optimierung der Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Reduzierung der betrieblichen Komplexität u. a. durch Digitalisierung will DB Regio Schiene seine betriebliche Leistungsfähigkeit und damit die Zuverlässigkeit und Qualität für die Fahrgäste stärken. So ermöglicht bspw. ein Programm zur digitalen Fahrzeuginstandhaltung eine erhöhte Fahrzeugverfügbarkeit durch die kontinuierliche Überwachung und vorausschauende Wartung. Zudem verschafft ein neues Mitarbeitendenportal einen Echtzeit-Überblick des Dienstplans, regelt die direkte Kommunikation zu Personalplanung und -disposition und löst damit die handschriftliche Erfassung durch Mitarbeitende ab. Ergänzend will DB Regio als verlässlicher Partner der öffentlichen Hand mit einem resilienten Vertragsportfolio mehr Reisende befördern und die Verkehrswende vorantreiben.
- **Vom Carrier zum Systemanbieter Straße:** DB Regio Straße will wirtschaftlich nachhaltige, integrierte Mobilitätsangebote etablieren. Hierzu sollen Linien- und Bedarfsverkehre unter Verwendung neuer Technologien, perspektivisch auch durch autonomes Fahren, kombiniert werden. Ziel ist es, als Marktführer für integrierte Mobilitätsangebote ein zuverlässiger Partner im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) zu sein.
- **Markttransformation und ÖPNV-Finanzierung:** Ziel des Moduls ist eine gezielte Marktbearbeitung, damit öffentlicher Verkehr ganzheitlich, orientiert an den tatsächlichen Kundenbedürfnissen und entlang von übergreifenden Mobilitätsräumen gestaltet wird. So soll ein attraktives, ausreichend finanziertes öffentliches Mobilitätsangebot geschaffen werden, das eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet.

Neben der strategischen Relevanz für die Starke Schiene und die Verkehrswende soll der Ausbaustein »Integrierte Alltagsmobilität« auch auf die Stabilisierung des operativen Betriebs auf der Schiene, Effizienzsteigerungen im ÖPNV (insbesondere durch eine übergreifende Planung und Koordination) sowie auf die Etablierung einer langfristig abgesicherten Branchenfinanzierung und damit auch auf die Wirtschaftlichkeitsziele des Sanierungsprogramms S3 54ff. einzahlen.

ENTWICKLUNG AUFTRAGSBESTAND

Vergaben

DEUTSCHER SCHIENENPERSONENNAHVERKEHRSMARKT / in Mio. Trkm	2024 p. a.	2024 insgesamt	2023 p. a.	2023 insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	19	–	33	–
davon an DB Regio	9	–	17	–
Vergabevolumen	52,3	382,0	106,1	867,3
davon DB-Bestand in %	56	–	53	–
davon an DB Regio	29,7	234,2	65,1	568,7
Gewinnquote in %	57	61	61	66
WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE				
S-Bahn Köln (Stufe 1)	12,3	116,4	–	–
S-Bahn Dresden	3,9	58,4		
Netze West und Dagebüll Los West	4,4	39,6	–	–

Das Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr war 2024 rückläufig. Die Gewinnquote (gesamte Vertragslaufzeit) ist leicht zurückgegangen.

DEUTSCHER ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHRSMARKT / in Mio. Nutzwagenkm	2024 p. a.	2024 insgesamt	2023 p. a.	2023 insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	203	–	139	–
davon Teilnahme DB Regio	167	–	117	–
Vergabevolumen	123,1	950,3	93,7	733,8
davon DB-Bestand in %	30	–	30	–
davon Teilnahme DB Regio	99,9	808,3	90,7	722,6
Gewinnquote in %	36	–	46	–

Das Vergabevolumen im Busverkehr ist 2024 deutlich gestiegen. DB Regio Straße erzielte eine hohe Gewinnquote; die überdurchschnittlich hohe Gewinnquote des Vorjahres wurde allerdings nicht erreicht. DB Regio Straße baute seinen Marktanteil weiter aus.

Neu aufgenommene und abgegebene Verkehre

NEUINBETRIEBNAHMEN / Schiene [1] 2023–2024	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2023 [2]
Expressverkehr Ostbayern Übergang (EVOÜ) Los 1	12/2023–12/2026	1,2	+1,2
RE 62 Rheine—Osnabrück—Löhne	12/2023–12/2030	0,6	+0,6
Netz 54 – Regionalbahn Bodensee-Oberschwaben	12/2023–12/2033	0,4	+0,4
RE 82 »Der Leineweber«[3]	08/2024–08/2025	0,1	+ < 0,1
Dieselnetz Sachsen-Anhalt (DISA II)	12/2024–12/2032	9,4	+0,4
Insgesamt		**11,7**	**+2,6**

[1] Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.
[2] Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.
[3] Vergabe zur Stabilisierung des Betriebs durch den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe.

ABGEGEBENE VERKEHRE / Schiene [1] 2023–2024	Wechsel	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2023 [2]
XMU-Netz SH Los Nord	12/2023	4,3	–4,1
2024-Mittelhessen	12/2023	3,4	–3,3
Ruhr-Sieg-Netz	12/2023	2,5	–2,4
Insgesamt		**10,2**	**–9,8**

[1] Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher durch DB Regio erbracht.
[2] Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Betreiberwechsel zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

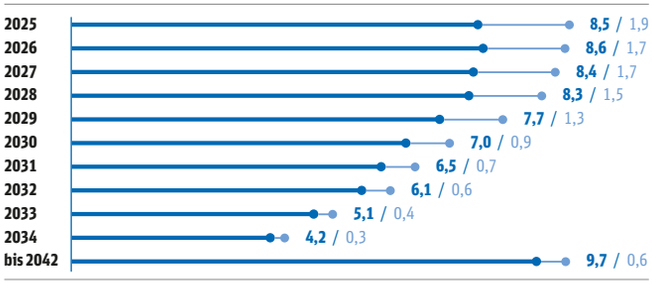
Auftragsbestand

AUFTRAGSBESTAND PER 31.12. / in Mrd. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Regio	91,7	89,0	+2,7	+3,0
gesichert	80,1	75,3	+4,8	+6,4
ungesichert	11,6	13,7	–2,1	–15,3

Erlöse, die direkt in Zusammenhang mit Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen, sind entweder unabhängig (gesicherte Erlöse, im Wesentlichen Bestellerentgelte) oder abhängig (ungesicherte Erlöse, im Wesentlichen Fahrgelderlöse) von der Zahl der Reisenden.

2024 ist der Auftragsbestand von DB Regio gestiegen. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen i. H. v. 7,3 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 10,1 Mrd. € gegenüber. Zudem wirkten sich Prämissenänderungen von rund 5,5 Mrd. € (im Wesentlichen aus Tarif- und Energiepreisentwicklungen sowie Steigerung der Infrastrukturnutzungskosten) positiv aus. Da die gewonnenen Verkehrsverträge zum Großteil gesicherte Erlöse beinhalten, ist ein Zuwachs im gesicherten Auftragsbestand zu verzeichnen, während die ungesicherten Erlöse infolge erbrachter Leistungen zurückgegangen sind.

AUFTRAGSBESTAND NACH JAHREN PER 31.12.2024 / in Mrd. € — gesichert / ungesichert



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

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Auch 2024 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorgenommen:

- Dazu gehören u. a. die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen, die Integration von WLAN sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 233 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert.
- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden 2024 40 neue Fahrzeuge geliefert. Der überwiegende Anteil der Fahrzeuge wird über ein Mietmodell eingesetzt. Schwerpunkt der Auslieferung der Neufahrzeuge sind mit 39 Fahrzeugen die Regionalverkehre Franken-Südthüringen und Donau-Isar.

Es kam aber auch zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge. Weiterhin wurden elf neue Triebzüge und drei Lokomotiven bestellt.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Im deutschen Nahverkehrsmarkt ist die Digitalisierung ein wichtiger Faktor. Die zunehmende Nachfrage nach integrierten Mobilitätskonzepten, die wachsende Bedeutung der Reisendeninformation 63 f. und Nachhaltigkeitsbestrebungen erzeugen positive Impulse für Innovation und digitale Lösungen. Gemeinsam mit der Branche, der Politik, den Fahrgästen und den Lieferanten strebt DB Regio an, als Innovationstreiber zu agieren. In diesem Kontext zielt DB Regio darauf ab, seine Rolle als Marktführer durch eine konsequente Digitalisierungsstrategie zu festigen. Vor dem Hintergrund des allgemeinen Kostendrucks sollen sowohl kundenseitige Innovationsbedarfe, etwa im Bereich der integrierten Alltagsmobilität, als auch Potenziale für die Weiterentwicklung der Kernprozesse adressiert werden, die durch Automatisierung und die Nutzung neuer Technologien in Bezug auf Leistungsfähigkeit, Geschwindigkeit und Effizienz gestärkt werden sollen. DB Regio will innovative digitale Lösungen, die schnell sichtbare, konkrete Mehrwerte schaffen und den Bedarf zur effizienten Erfüllung der Verkehrsverträge treffen.

2024 wurden folgende Fortschritte erzielt:

- **Schienenersatzverkehr:** Im Rahmen des Programms Neuer Ersatzverkehr wurden IT-Produkte entwickelt, die zum Erfolg des Schienenersatzverkehrs in dem Korridor Riedbahn beigetragen haben. Beispiele hierfür sind die Live-Verfolgung der Ersatzbusse, eine videobasierte Wegeleitung und die Überwachung des Ersatzverkehrs in der Leitstelle Schiene. Die entwickelten IT-Produkte bilden die Grundlage, um auch zukünftige Ersatzmaßnahmen effizient unterstützen und eine einheitliche, qualitativ hochwertige Umsetzung von Ersatzverkehren anbieten zu können. Mit dem Los »Westen« konnte DB Regio 2024 die Durchführung eines weiteren, zweijährigen Hochleistungsersatzverkehrs gewinnen, der ab 2026 startet.
- **Echtzeit-Datenaustausch-Plattform:** Mit der Initiative Instant Dynamic Data Integration (IDDI) will DB Regio Schritte hin zu einem datengesteuerten Unternehmen gehen. Die Bemühungen zielen darauf ab, betriebliche

Daten effektiv zu nutzen und zwischen wichtigen Regio-Anwendungen zu verteilen. IDDI ist eine zentrale Event-Streaming-Plattform für den Echtzeit-Datenaustausch innerhalb von DB Regio. 2024 konnten sukzessive neue Datenquellen angebunden werden. Erste Anwendungen, etwa die Verbesserung des Sicherheitslagebildes durch automatisierte Weiterleitung von Störungsmeldungen, befinden sich in der Realisierung.

- **Digitaler Fahrplan:** Mit dem digitalen Fahrplan werden eine Vielzahl an Triebfahrzeugführer:innen-relevanten Informationen in ein benutzerfreundliches Arbeitsumfeld mit nur einer Anwendung überführt. Die entwickelte Lösung bündelt z. B. Informationen über vorübergehende Langsamfahrstellen, Fahrplananordnung und Fahrplanmitteilung. Dadurch wird es den Triebfahrzeugführer:innen ermöglicht, alle für ihre Zugfahrt relevanten Unterlagen in wenigen Schritten abzurufen. Die Betriebserprobung bei der Südostbayernbahn und der S-Bahn München ist gestartet.
- **Verkehrsvertragsmanagement:** Im Rahmen des Projekts Integrated Contract Performance (ICP) entwickelte DB Regio ein integriertes System zur Erfassung, Auswertung und Abrechnung von Verkehrsverträgen. Dieses Werkzeug ermöglicht nun der Pilotregion Nord die integrierte Analyse und (perspektivisch vollständige) Abrechnung von aktuell sieben unterschiedlichen Verkehrsverträgen.
- **Gemeinsam Sicher:** Im Rahmen des Projekts Gemeinsam Sicher werden die Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr mit einer Notfall-App ausgestattet. Diese ermöglicht es, in einem kritischen Fall schnelle Hilfe entweder bei der Leitstelle zu bekommen oder bei Personen im Zug, die sich in der Gemeinsam-Sicher-App registriert haben.
- **Modellprojekt SMILE24:** In der Schlei-Region erprobt die NAH.SH gemeinsam mit zwei Landkreisen seit Ende März 2024 im durch Bundes- und Landesmittel geförderten Modellprojekt SMILE24 ein Angebot für integrierte Alltagsmobilität. Das Projekt gilt als deutschlandweites Vorbild für den ÖPNV im ländlichen Raum, da es Expressbus- und Tourismusbuslinien mit Bedarfsverkehren, barrierefreien Mobilitätshubs an Knotenpunkten inkl. Car- und Bikesharing verbindet und so eine Tür-zu-Tür-Reisekette bietet. Im Betrieb sind 15 neue E-Busse und 30 neue Elektro-On-Demand-Shuttle. DB Regio ist Projektpartner dieses neuen Ansatzes einer skalierbaren Modellregion für integrierte Alltagsmobilität. Damit ermöglichen wir den rund 120.000 Menschen in dieser Region und zahlreichen Tourist:innen eine verlässliche, flexible und nachhaltigere Mobilität auch im ländlichen Raum.
- **Neue Auslastungsprognose:** Seit Februar 2024 steht bei Buchungen und Reiseauskünften auch Kund:innen im Nahverkehr eine Auslastungsanzeige zur Verfügung. Diese Prognosen für die kommenden 21 Tage basieren auf historischen Daten und werden auf bahn.de sowie im DB Navigator angezeigt.
- **ioki:** Die On-Demand-Plattform von ioki verzeichnete 2024 2,5 Millionen Nutzer:innen und verdeutlicht die Nachfrage nach vernetzter, kundenorientierter Mobilität. 2024 hat ioki 33 On-Demand-Gebiete mit seiner Software ausgestattet. Dazu gehören u. a. SMILE24 (Schleswig-Holstein), die Erweiterung des kvv.MyShuttles (Karlsruhe) und HELMO/ISMO (NRW). Die 2024 erfolgte Portfolioerweiterung von ioki adressiert wichtige Marktbedürfnisse wie die Optimierung von Schulverkehren, die Angebotsqualität und die touristische Mobilität. Zudem wurde ioki Route für die Busliniennavigation weiterentwickelt.

UMWELTMASSNAHMEN

GRI

- **Integrierte Alltagsmobilität:** Gemeinsam mit dem saarländischen Verkehrsministerium verkündete DB Regio 2024 im Saarland eine Modellregion für integrierte Alltagsmobilität, insbesondere im ländlichen Raum. Ziel ist es, mehr Menschen zum Umstieg auf den klimafreundlichen Personennahverkehr zu bewegen. Im Fokus steht der Ausbau von bedarfsgerechten On-Demand-Verkehren, Bike and Ride sowie Park and Ride entlang des S-Bahn-Netzes.
- **Alternative Antriebe:**
  - DB Regio hat 2024 gemeinsam mit dem Hersteller Stadler, dem Land Rheinland-Pfalz und dem Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd neue Batteriezüge grün. Nr. 45 des Typs FLIRT Akku für den Einsatz auf nicht oder teilelektrifizierten Strecken vorgestellt. Insgesamt 44 Stück sollen zwischen 2025 und 2029 bisher eingesetzte Dieseltriebzüge weitgehend ersetzen.
  - Im April 2024 wurde in der Schlei-Region das Modellprojekt SMILE 24 149 mit E-Bussen und Elektro-On-Demand-Shuttles in Betrieb genommen.
  - In Ostholstein und Rendsburg-Eckernförde haben elf E-Busse den Betrieb aufgenommen.
  - In Bayern und Nordrhein-Westfalen fahren seit Mitte 2024 15 E-Busse grün. Nr. 63 im Bereich Königsbrunn, Regensburg, Passau und Viersen.
- **Alternative Kraftstoffe:** Im Landkreis Wolfenbüttel setzt DB Regio seit Februar 2024 zwölf weitere Busse mit dem klimafreundlichen Biokraftstoff HVO grün. Nr. 164 ein.

GRI

DB REGIO	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Pünktlichkeit Schiene in % [1]	90,7	91,4	– 0,7	–
Pünktlichkeit Bus in %	85,9	85,2	+ 0,7	–
Kundenzufriedenheit Schiene in Schulnote	2,2	2,2	–	–
Kundenzufriedenheit Bus in Schulnote	2,1	2,0	+ 0,1	–
Reisende in Mio.	2.295	2.244	+ 51	+ 2,3
davon Schiene	1.733	1.697	+ 36	+ 2,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	46.853	43.495	+ 3.358	+ 7,7
davon Schiene	40.601	37.485	+ 3.116	+ 8,3
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	406,6	420,3	– 13,7	– 3,3
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	554,0	529,0	+ 25,0	+ 4,7
Gesamtumsatz in Mio. €	10.278	9.706	+ 572	+ 5,9
Außenumsatz in Mio. €	10.096	9.536	+ 560	+ 5,9
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	7.152	6.759	+ 393	+ 5,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	766	634	+ 132	+ 20,8
EBIT bereinigt in Mio. €	108	– 22	+ 130	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	498	606	– 108	– 17,8
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	42.405	39.587	+ 2.818	+ 7,1
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	41.131	38.763	+ 2.368	+ 6,1
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,6	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	16,9	17,1	– 0,2	–
Absolute Treibhausgasemissionen Schiene Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 in %	– 13,1	– 12,3	– 0,8	–
Absolute Treibhausgasemissionen Bus Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 in %	+ 11,9	+ 5,0	+ 6,9	–

[1] Angepasst auf drittelgewichtete Darstellung (S-Bahn Wechselstrom, S-Bahn Gleichstrom, Regio Schiene ohne S-Bahn).

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

⟶ *Deutlicher Anstieg der Verkehrsleistung durch ganzjährige Wirksamkeit des Deutschland-Tickets sowie Ausschreibungsgewinne im Busbereich.*

⟶ *Zusätzliche Belastungen durch Streiks, höhere Personalkosten sowie intensive Bautätigkeit im Netz.*

⟶ *Operative Ergebnisentwicklung deutlich besser.*

Sowohl im Regionalverkehr als auch bei den S-Bahnen verringerte sich 2024 die Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr. Wesentliche Treiber sind Kapazitätseinschränkungen durch große Baumaßnahmen (u. a. Generalsanierung der Riedbahn) sowie strukturelle Probleme im Bereich der Infrastrukturanlagen v. a. durch Oberbaustörungen und Langsamfahrstellen.

Die Pünktlichkeit im Busverkehr hat sich weiter verbessert.

Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit war uneinheitlich:

- **DB Regio Schiene:** Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der aktuellen Fahrt blieb 2024 stabil. Sowohl der Regionalverkehr als auch die S-Bahnen bestätigten ihre guten Zufriedenheitswerte aus dem Vorjahr. Zwar fiel die Bewertung der Pünktlichkeit leicht ab, im Gegenzug sorgt das Deutschland-Ticket für steigende Zufriedenheit mit den Fahrpreisen.
- **DB Regio Straße:** Die Zufriedenheit der Fahrgäste ging leicht zurück. Gründe hierfür sind die leicht kritischeren Bewertungen der Dimensionen Fahrplan und Pünktlichkeit.

Die Reisendenzahlen bei DB Regio haben sich 2024 erfreulich entwickelt, u. a. durch die erstmalig ganzjährige Wirksamkeit des Deutschland-Tickets und Ausschreibungsgewinne von DB Regio Straße. Die Leistungsentwicklung war insgesamt erfreulich:

- **DB Regio Schiene:** Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen an. Positive Effekte aus der erstmalig ganzjährigen Wirksamkeit des Deutschland-Tickets wurden durch Streiks der GDL 36 sowie die hohe Bautätigkeit in der Infrastruktur teilweise kompensiert.
- **DB Regio Straße:** Insbesondere Ausschreibungsgewinne sowie zusätzlicher Schienenersatzverkehr führten zu einer positiven Leistungsentwicklung. Dämpfend wirkten Streiks der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di).

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio war deutlich besser. Der Ertragszuwachs wurde nur teilweise durch zusätzliche Belastungen insbesondere in der Sparte DB Regio Schiene, u. a. aus gestiegenen Personal- und Infrastrukturnutzungskosten und Streiks, aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich, das bereinigte EBIT war wieder deutlich positiv.

Die Erträge stiegen spürbar an:

- **Umsatz (+5,9 %/+572 Mio. €):** Der Anstieg resultierte v. a. aus höheren Bestellerentgelten, nachfragebedingt gestiegenen Fahrgelderlösen sowie aus Leistungsgewinnen und zusätzlichen Schienenersatzverkehren im Busverkehr. Außerdem stiegen die Umsätze aus verkehrsvertraglichen Schlussrechnungen. Dämpfend wirkten v. a. Streiks der GDL und von ver.di.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+8,7 %/+71 Mio. €):** Zunahme v. a. infolge von Schadenersatzleistungen und Kostenerstattungen sowie höheren Provisionserträgen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen v. a. infolge eines u. a. tarifbedingt höheren Personalaufwands sowie von nachfrage- und preisbedingten Steigerungen des Materialaufwands:

- **Materialaufwand (+4,2 %/+269 Mio. €):** Zunahme im Wesentlichen infolge mengenbedingt höherer eingekaufter Transportleistungen (u. a. für Schienenersatzverkehr) und einer Intensivierung von Maßnahmen zur Fahrzeuginstandhaltung sowie zur Serviceverbesserung. Höhere Kosten führten zu einem Anstieg der Infrastrukturnutzungsaufwendungen, die teilweise durch bau- und streikbedingte Leistungsrückgänge kompensiert wurden.
- **Personalaufwand (+8,6 %/+217 Mio. €):** Anstieg v. a. tarifbedingt sowie infolge einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl, u. a. aufgrund verstärkter Rekrutierung (DB Regio Schiene) sowie von Ausschreibungsgewinnen (DB Regio Straße).
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+4,3 %/+42 Mio. €):** Anstieg resultierte aus höheren sonstigen bezogenen Dienstleistungen u. a. für projektbezogene konzerninterne Verrechnungen sowie aus Ausbildungskosten für Personalbestandsnachführung. Weiterhin fielen höhere Mietaufwendungen zur Unterbringung des Fahrpersonals auf der Riedbahn sowie weiteren Schienenersatzverkehren an. Dämpfend wirkten geringere Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen.
- **Abschreibungen (+0,3 %/+2 Mio. €):** Ein investitionsbedingter Anstieg bei DB Regio Straße wurde durch einen Rückgang bei DB Regio Schiene v. a. infolge der Verlängerung von Fahrzeugnutzungsdauern und den Wegfall negativer Einmaleffekte aus dem Vorjahr nahezu vollständig aufgezehrt.

Die Investitionstätigkeit sank entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen (v. a. DB Regio Schiene) sowie aufgrund von Lieferverzögerungen von Fahrzeugen (DB Regio Straße) deutlich.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag leistungsbedingt über dem Niveau des Vorjahresendes.

Der Frauenanteil lag leicht unter dem Niveau des Vorjahresendes.

Der Rückgang der absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen bei DB Regio Schiene im Vergleich zu 2019 resultierte u. a. aus einem leicht gesunkenen Kraftstoffverbrauch und einer verbesserten Energieeffizienz bei elektrischen Antrieben. Gegenläufig wirkte der im Vergleich zum Vorjahr um rund 10 % gesunkene Einsatz von HVO. Grund hierfür ist, dass in der aktuell wirtschaftlich angespannten Lage viele Aufgabenträger nicht bereit sind, einen höheren Preis für nachhaltige Energiequellen zu zahlen. Dies führte u. a. dazu, dass die Betankung von HVO an einer der mengenstärksten HVO-Tankanlagen im Juni 2024 gestoppt wurde. Bei DB Regio Straße stiegen die absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen aus dem Betrieb von Bussen im Vergleich zu 2019 aufgrund einer höheren Betriebsleistung erneut an.

Sparte DB Regio Schiene

⟶ *Weiterer Anstieg der Verkehrsleistung v. a. durch Deutschland-Ticket.*

⟶ *Zusätzliche Belastungen insbesondere durch Streiks, höhere Personalkosten und eine hohe Bautätigkeit im Netz.*

⟶ *Portfoliooptimierungen wirken teilweise gegenläufig kompensierend.*

			Veränderung	
SPARTE DB REGIO SCHIENE	**2024**	2023	absolut	%
Reisende in Mio.	1.733	1.697	+36	+2,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	40.601	37.485	+3.116	+8,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	406,6	420,3	-13,7	-3,3
Gesamtumsatz in Mio. €	8.770	8.371	+399	+4,8
Außenumsatz in Mio. €	8.653	8.254	+399	+4,8
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	7.152	6.759	+393	+5,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	697	626	+71	+11,3
EBIT bereinigt in Mio. €	141	63	+78	+124
Brutto-Investitionen in Mio. €	361	414	-53	-12,8
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	30.871	28.883	+1.988	+6,9

Die positive Nachfrageentwicklung setzte sich auch 2024 fort. Die erstmalig ganzjährige Wirksamkeit des Deutschland-Tickets hatte einen spürbar positiven Effekt. Die Zahl der Reisenden und v. a. die Verkehrsleistung stiegen in der Folge. Dämpfend wirkten die Streiks der GDL 36 im ersten Quartal 2024, wodurch auch die Betriebsleistung zurückging. Zusätzlich belastend wirkte die hohe Bautätigkeit im Netz.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich. Der positiven Umsatzentwicklung standen weniger deutliche Aufwandssteigerungen gegenüber.

- **Die Erträge stiegen an:** Im Wesentlichen wurde dies getrieben durch höhere Bestellerentgelte, leistungsbedingt gestiegene Fahrgelderlöse, Erträge aus verkehrsvertrag-

lichen Schlussrechnungen sowie Schadenersatzleistungen und Kostenerstattungen. Dämpfend wirkten v. a. die Streiks der GDL.

- **Die Aufwandsseite stieg weniger stark an:** Aufwandstreiber waren v. a. höhere Personalaufwendungen infolge von Tarifsteigerungen und einer höheren Mitarbeitendenzahl aufgrund verstärkter Rekrutierung. Zusätzliche Belastungen resultierten zudem u. a. aus der Intensivierung von Maßnahmen für Fahrzeuginstandhaltungen sowie für Schienenersatzverkehre. Höhere Infrastrukturnutzungskosten wurden durch ein streik- und baubedingt niedrigeres Volumen teilweise kompensiert.

Die Investitionstätigkeit entwickelte sich entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen und war deutlich niedriger.

Die Mitarbeitendenzahl stieg infolge verstärkter Rekrutierungsaktivitäten deutlich an.

Sparte DB Regio Straße

⟶ *Leistungsgewinne im Linienverkehr sowie zusätzliche Schienenersatzverkehre treiben Umsatz- und Ergebnisentwicklung.*

⟶ *Streiks von ver.di wirkten dämpfend.*

SPARTE DB REGIO STRASSE	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Reisende in Mio.	561,2	546,8	+ 14,4	+ 2,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.252	6.010	+ 242	+ 4,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	554,0	529,0	+ 25,0	+ 4,7
Gesamtumsatz in Mio. €	1.839	1.601	+ 238	+ 14,9
Außenumsatz in Mio. €	1.444	1.282	+ 162	+ 12,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	70	7	+ 63	–
EBIT bereinigt in Mio. €	– 33	– 86	+ 53	– 61,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	137	192	– 55	– 28,6
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	11.534	10.704	+ 830	+ 7,8

Die positive Leistungsentwicklung im Busverkehr resultierte im Wesentlichen aus Ausschreibungsgewinnen.

Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich. Die wirtschaftliche Situation bleibt aber herausfordernd.

- **Die Erträge stiegen an:** Treiber waren v. a. die Leistungsentwicklung (insbesondere durch Ausschreibungsgewinne), Preisgleitung und verkehrsvertragliche Schlussrechnungen, zusätzliche Schienenersatzverkehre sowie der Wegfall negativer Einmaleffekte im Vorjahr. Negative Effekte aus Streiks im ÖPNV.
- **Die Aufwendungen stiegen schwächer an:** Aufwandstreiber waren v. a. preis- und mengenbedingt höhere Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen und Instandhaltung. Ebenso nahm der Personalaufwand aufgrund der höheren Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt zu. Die Aufwendungen für Diesel stiegen infolge der höheren Betriebsleistung. Die Abschreibungen erhöhten sich investitionsbedingt. Streikeffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.

Die Investitionen gingen deutlich zurück, da Fahrzeuge nicht fristgerecht ausgeliefert wurden.

Die Mitarbeitendenzahl nahm im Wesentlichen beim Fahrpersonal infolge von Leistungsgewinnen zu.

Geschäftsfeld DB Cargo

GESCHÄFTSMODELL

DB Cargo bietet seinen Kunden in 17 europäischen Ländern Zugang zu Schienentransporten bis nach China und ist ein führender Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr.

In seinem internationalen Netzwerk

- führt DB Cargo Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch,
- ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer von Reedereien und Speditionen mit Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr (KV) und
- fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss.

Zusätzlich zur reinen Transportleistung erstellt DB Cargo individuelle Lösungen mit logistischen Zusatzleistungen für seine Kunden. Zur Leistungserstellung werden eigene oder angemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals und Zugbildungsanlagen sowie eigene Personalressourcen genutzt. Zu den Kunden zählen die produzierende Industrie der Branchen Automotive, Stahl, Recycling und Rohstoffe, Chemie und Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und KV-Operateure in ganz Europa. Kunden entscheiden sich dabei bewusst für DB Cargo, um den klimaschädlichen Transport per Lkw zu ersetzen.

Da DB Cargo den Großteil der Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, ist die führende Leistungskennzahl die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Lokomotiven und Wagen sowie den Personalkosten die Aufwendungen für Energie, Infrastruktur und Instandhaltung. Die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Lieferanten.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Als europäischer Marktführer betreibt DB Cargo das größte Schienennetzwerk auf dem Kontinent mit mehr als 4.500 Zugangspunkten und leistet einen bedeutenden Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen in Deutschland und Europa.

Der Wunsch unserer Kunden steht dabei im Mittelpunkt: einfach und zuverlässig ihre Lieferketten in Deutschland und Europa zu organisieren. Dafür bietet DB Cargo flexible logistische Lösungen an – mit der Schiene als Kernleistung, um möglichst viele Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Zusätzlich unterstützen wir bei der Treibhausgasreduzierung für ganze Branchen: Nachhaltigere Produktoptionen wie 100 % Ökostrom grün. Nr. 1 oder HVO-Treibstoff grün. Nr. 164 machen eine umweltfreundlichere Lieferkette bis zur letzten Meile möglich. Die strategische Positionierung von DB Cargo steht somit unter dem Leitmotiv »Europa braucht einen starken Bahnlogistiker. Für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaft«.

Die erfolgreiche Marktöffnung im Schienengüterverkehr hat zu einer intensiven Wettbewerbssituation für DB Cargo geführt. Hinzu kommt, dass große Kunden von DB Cargo – die deutsche und europäische Industrie – vor langfristigen strukturellen Änderungen stehen und Energiekosten drastisch reduzieren müssen. Das trifft besonders für die Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie zu, die traditionell viel mit der Bahn transportiert. Des Weiteren werden neue Technologien in den Produktpaletten und Wertschöpfungsketten eingeführt, u. a. die Elektromobilität in der Automobilbranche, was ebenfalls Einfluss auf Transport und Logistik hat. Zusätzlich kommt es immer häufiger zu kurzfristigen Schwankungen der Transportmengen, die bei Versorgungs- und Lieferketten mehr Flexibilität erfordern, sowie zu Einschränkungen bei den verfügbaren Trassen aufgrund von Bauarbeiten am Streckennetz in Deutschland.

Um in diesem Umfeld wirtschaftlich erfolgreich agieren zu können, legt DB Cargo kurzfristig den Fokus auf eine radikale Transformation, die zugleich Teil des Sanierungsprogramms S3 54ff. ist. Die Transformation in eine neue und einfachere Geschäftslogik soll die Voraussetzungen für langfristige Wettbewerbsfähigkeit und die notwendige Profitabilität schaffen.

Als Teil der Transformation werden komplexe Prozesse und Verbundsysteme in Produktion und Verwaltung aufgebrochen und in kleineren, agileren Geschäftseinheiten organisiert. Diese Geschäftseinheiten arbeiten wie unabhängige, eigenverantwortliche Betriebe: Sie sind für Qualität, Produktion, Vertrieb und ihr finanzielles Ergebnis selbst verantwortlich. Mit eigenem Personal, eigenen Lokomotiven und Güterwagen arbeiten und treffen sie ihre produktionellen und wirtschaftlichen Entscheidungen und steuern ihre Ressourcen selbstständig. Durch diese gezielte Aufteilung unserer Ressourcen schaffen wir Einheiten, die flexibler sind und schneller reagieren können. Dies soll, trotz der vielen Baumaßnahmen im Schienennetz, die Sicherstellung der Qualität unserer Logistikleistungen durch schnelles und präzises Eingreifen ermöglichen.

Als Basis für die Geschäftseinheiten dient eine Branchen- bzw. Kundengruppenlogik, in der alle Geschäftseinheiten als Spezialisten die jeweiligen Bedürfnisse ihrer Kunden adressieren. Im Einzelnen:

- Das Segment Kombinierter Verkehr setzt sich aus den Bereichen maritim und kontinental zusammen. Der sog. Hauptlauf erfolgt durch den Transport auf der Schiene, der im Vor- und/oder Nachlauf durch einen Transport auf der Straße ergänzt wird. Der Kombinierte Verkehr ist trotz der konjunkturellen Rückgänge der Zukunftsmarkt im Schienengüterverkehr.
- Die Einheiten Stahl, Automotive, Liquids & Bulk, Full Load Solutions sowie das größte Einzelwagennetzwerk Europas bilden künftig das Segment Bahnlogistiker. Wir wollen Logistiklösungen anbieten, die im Kern eine Schienenleistung enthalten und diese um weitere Module (z. B. Straßenverkehrs-, Lager- und weitere individuelle Logistikleistungen) ergänzen. Des Weiteren sind die Auslandsgesellschaften Teil des DB Cargo-Netzwerks und können je nach Kundenanforderungen weiterentwickelt oder fokussiert werden.

Der Einzelwagenverkehr wird von den Geschäftseinheiten je nach Bedarf genutzt. Er soll zu einem angebotsorientierten, standardisierten und resilienten Netzwerk weiterentwickelt und deutlich kosteneffizienter aufgestellt werden. Des Weiteren streben wir an, ältere Rangierlokomotiven durch moderne, energieeffizientere und umweltfreundlichere Zweikraftlokomotiven zu ersetzen. Da der Einzelwagenverkehr ein wesentlicher Bestandteil des heutigen Schienengüterverkehrs in Deutschland und Europa ist, aber unter den bisherigen Rahmenbedingungen nicht eigenwirtschaftlich als Flächennetzwerk angeboten werden kann, hat nach mehreren anderen europäischen Ländern auch Deutschland seit 2024 eine Betriebskostenförderung für den Einzelwagenverkehr. Diese stützt den Erhalt des Flächenangebots. Mittel- und langfristig soll die Effizienz des Systems zudem durch neue Technologien wie die Digitale Automatische Kupplung (DAK) steigen.

Um Abläufe effizienter zu gestalten, gib es auch Anpassungen beim Personal. Unser operatives Personal soll mehr und mehr in festen und planbaren Zyklen eingesetzt werden. Die Grundlage dafür sollen neue Einsatzmodelle unserer Triebfahrzeugführer:innen bilden, auf die sich DB Cargo mit den Arbeitnehmendenvertreter:innen geeinigt hat. Beispielhaft ist hier das »Starke Langfahren« genannt. Des Weiteren plant DB Cargo, zum Zwecke von mehr Effizienz und Flexibilität die Zusammenarbeit mit externen Partnern auszuwei-

GRI

DB Cargo – auf einen Blick

Geschäftssegmente

Ganzzugverkehr
- Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss für großvolumige Industrieprodukte, Rohstoffe etc.
- Anteil an Verkehrsleistung: 52 %
- Anteil am Umsatz: 47 %

Einzelwagenverkehr
- Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen in einem überwiegend mehrstufigen Sammel- und Verteilnetzwerk
- Anteil an Verkehrsleistung: 28 %
- Anteil am Umsatz: 24 %

Kombinierter Verkehr
- Transport genormter Ladeeinheiten (wie Container und Trailer) auf der Schiene im Fernlauf für Verkehre, die im Empfang und Versand i. d. R. nicht über einen Gleisanschluss verfügen
- Anteil an Verkehrsleistung: 20 %
- Anteil am Umsatz: 17 %

Full Load Solution (FLS)
- Multimodale Haus-zu-Haus-Transporte für großvolumige Komplettladungen
- Anteil am Umsatz: 12 %

Sparten

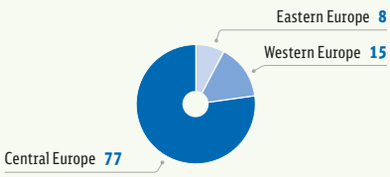
Central Europe
Umfasst die Aktivitäten in Deutschland, Schweden, Dänemark, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Italien sowie DB Cargo Eurasia für den transeurasischen Korridor. Hinzu kommen Gesellschaften, die auf spezielle Märkte ausgerichtet sind.

Western Europe
Umfasst die Aktivitäten im Vereinigten Königreich, Frankreich und Spanien.

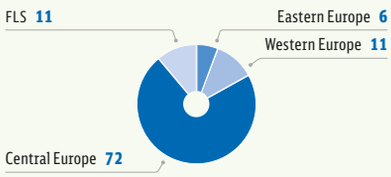
Eastern Europe
Umfasst die Aktivitäten in Polen, Rumänien, Bulgarien, Ungarn und Tschechien.

Struktur

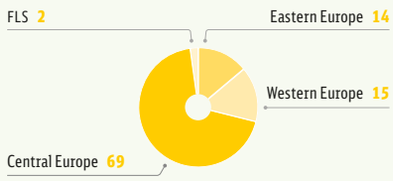
VERKEHRSLEISTUNG / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 29.500

Fahrzeuge
- 2.510 Lokomotiven
- 71.177 Wagen (64.918 eigene Wagen und 6.259 angemietete / geleaste Wagen)

Netzwerke und Infrastruktur
- Aktiv in 17 europäischen Ländern
- 2.146 Kundengleisanschlüsse in Deutschland
- 9 Zugbildungsanlagen
- 27 Instandhaltungswerke

Strom und Kraftstoffe
- 1,7 Mrd. kWh Bahnstrom
- 94,2 Mio. l Dieselkraftstoff [1]
- 13,8 Mio. l HVO (Biokraftstoff)

Weitere Produktionsfaktoren
- 131 Mio. Trkm

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Baustoffe, Chemie, Industriegüter, Intermodal, Konsumgüter und Montan

Nutzenversprechen
- DB Cargo bietet europaweit kundenorientierte, zuverlässige und effiziente Transport- und Logistiklösungen.

Kundenzugang / -bindung
- Branchenvertrieb mit Key-Account-Management
- Regionalvertrieb
- Kundenservicezentrum

Schlüsselaktivitäten
- Zugverkehre durchführen
- Europäische multimodale Logistiklösungen gestalten
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Netzwerke planen und betreiben
- Logistische Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS [2]

Beförderte Güter
- 180 Mio. t

Verkehrsleistung
- 69 Mrd. tkm

OUTCOMES [3]

EBIT bereinigt
- – 357 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,6

Kundenzufriedenheit
- Schulnote von 2,9

Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 [5]
- – 32,1 %

Pünktlichkeit
- 68,2 %

Leise Güterwagen
- 66.742 [4]

Stand 2024 bzw. per 31. Dezember 2024.
[1] Inkl. Beimischungen.
[2] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[3] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.
[4] Beinhaltet die komplette Flotte in Deutschland.
[5] Enthält von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.

ten. Ein schwieriger, aber notwendiger Schritt sind umfangreiche Personalmaßnahmen, die auf sozialverträgliche Weise erfolgen und die Personalkosten marktkonform anpassen sollen.

Die Transformation hat das Ziel, eine eigenständige wirtschaftliche Tragfähigkeit des DB Cargo-Geschäftsmodells zu ermöglichen, wodurch DB Cargo einen signifikanten Teil zum Programm S3 beiträgt.

RAHMENBEDINGUNGEN

Förderung des Einzelwagenverkehrs

Insgesamt standen im Bundeshaushalt 2024 zur Förderung des Einzelwagenverkehrs 50 inkl. der Anlagenpreisförderung 320 Mio. € zur Verfügung.

Förderung Trassenpreise

Im Bundeshaushalt 2024 standen zur Förderung der Trassenpreise 229 Mio. € zur Verfügung. Gegenüber dem Vorjahr war dies ein Rückgang von 121 Mio. €.

Europäische Kommission beendet Beihilfeverfahren

Die Europäische Kommission hat das Beihilfeverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend die DB Cargo AG 52 mit Entscheidung vom 29. November 2024 beendet. Bei dieser Entscheidung hat die Europäische Kommission den seit Ende 2023 laufenden Transformations- und Umstrukturierungsplan (Transformation von DB Cargo 155f.) der DB Cargo AG als Basis festgelegt. Dieser sieht umfangreiche Maßnahmen vor, mit dem Ziel, die langfristige Rentabilität der DB Cargo AG bis Ende 2026 herzustellen.

GRI TRANSFORMATION DB CARGO

Zur nachhaltigen Verbesserung der Profitabilität setzt DB Cargo eine umfassende Transformation um. Den Kern bilden Branchenverantwortung und die Vereinfachung von Produktion und Verwaltung. Dadurch sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, Verkehre robuster, resilienter und wettbewerbsfähiger zu fahren:

- **Kundennahe Branchenverantwortung:** Ab dem 1. Januar 2025 wird eine zentrale Voraussetzung der Transformation von DB Cargo umgesetzt: Die zuvor bestehende Verbundproduktion wird durch eine kundennahe Aufstellung in ergebnisverantwortliche Branchen abgelöst.
  - In der Division Kombinierter Verkehr sind dies die zwei Branchen des maritimen und des kontinentalen Kombinierten Verkehrs.
  - In der Division Bahnlogistik nehmen die vier Branchen Automotive, Steel, Liquids&Bulk und Full Load Solutions (FLS) die unternehmerische Verantwortung wahr, der Einzelwagenverkehr kommt hier hinzu. Die Branchen und der Einzelwagenverkehr tragen die Verantwortung für den kommerziellen Erfolg, das wirtschaftliche Ergebnis und die Qualität ihrer Leistungen für die Kunden. Ihnen sind bzw. werden Lokomotiven, Güterwagen und Personal zugeordnet (gekapselte Produktion). Dabei werden die Leistungen der Branchen des kombinierten Verkehrs bereits zu Jahresbeginn 2025 gekapselt. Die Zuordnung der Lokomotiven und Personale des Fernbereichs für die Branchen des Bahnlogistikers erfolgt bis Mitte 2025. Die Branchen erbringen Traktionsleistungen mit eigenem Personal und eigenen Lokomotiven und Güterwagen, wenn dies wirtschaftlich profitabel ist. Andernfalls erfolgt eine Vergabe der Leistungen an externe EVU. Zudem haben die Branchen mit bestehenden und neuen Kunden Ende 2024 gezielt Transportkonzepte vereinfacht, um die zugeordneten produktionellen Ressourcen effizienter einsetzen und Kosteneinsparungen realisieren zu können.
- **Einfache Produktion:** Seit Ende 2024 ist das zweite wesentliche Element der Transformation aktiv. Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2024 rollen die Züge im kontinentalen und maritimen Kombinierten Verkehr mit Triebfahrzeugführer:innen im Einsatzmodell »Starkes Langfahren.« Die neue Gesamtbetriebsvereinbarung macht diese Flexibilisierung möglich und DB Cargo wettbewerbsfähiger. Der Kombinierte Verkehr wird weiterhin bei der DB Cargo AG produziert, dazu gehört das neue Einsatzmodell Langfahren. Es ist seit dem 1. Oktober 2024 verpflichtend für alle neuen Triebfahrzeugführer:innen und freiwillig für bestehende Mitarbeitende und sieht u. a. eine Stärkung der Eigendisposition der Mitarbeitenden, operative Pausengestaltung an selbstbestimmten Orten, virtuelle Einsatzstellen (Dienstantritt per mobilem Endgerät, Dienstbeginn am Zug) und Schichten mit Umlaufbeginn und -ende an verschiedenen Orten vor. Standards für auswärtige Ruhen senken die Reisekosten auf ein marktübliches Niveau. Dieses Modell soll die Robustheit der Produktion durch einen effizienten Lokomotiv- und Personaleinsatz fördern. Die Triebfahrzeugführer:innen kennen die Branche und auch die Bedürfnisse der Kunden, für die sie fahren, und übernehmen aktiv Verantwortung für die Qualität und Stabilität der Traktionsleistung. Auch für die Branchen des Bahnlogistikers ist das Einsatzmodell »Starkes Langfahren« vorgesehen und soll dort sukzessive, je nach Anzahl verfügbarer Freiwilliger oder neu eingestellter Mitarbeitender erfolgen.
- **Neues Konzept im Einzelwagenverkehr:** Als drittes Element der Transformation ist seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2024 die Umstellung des Einzelwagennetzwerks mit den ersten Schritten implementiert. Zielstruktur ist ein angebotsorientiertes Einzelwagennetzwerk

mit höherer Effizienz und (teil-)geschlossenen Umläufen zwischen Zugbildungsanlagen. Schon jetzt werden im Fernbereich mehr standardisierte hochfrequente Shuttle-Verkehre nach Fahrplan eingesetzt und die Auslastung durch Fokus auf längere und profitablere Strecken und stärkere Bündelung gesteigert. Der Anlagendurchsatz soll durch Reduzierung der Anzahl der Richtungsgleise erhöht werden. Die höheren Transportfrequenzen sollen die Anlagen entlasten und die Umstelldauer der Wagen verkürzen. Dies soll zu einer Qualitätssteigerung für die Kunden führen. Zudem hält der Einzelwagenverkehr auch die Leistungen der örtlichen Personale (insbesondere Rangierer:innen und Wagenmeister:innen) branchenübergreifend vor.

- **Nachsteuerung bei der Einzelwagenförderung notwendig:** Der Erfolg im Einzelwagenverkehr hängt allerdings in hohem Maße von der 2024 eingeführten Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr ▷ 50 ab. Gem. der Förderbescheide des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) erhält DB Cargo für 2024 einen Förderbetrag von 60 % der Gesamtfördersumme. Auf Basis der Daten der Bundesnetzagentur hat DB Cargo aber einen Marktanteil von rund 90 % im Einzelwagenverkehr. Diese Inkongruenz zwischen realer Leistung und Förderhöhe zeigt einen Nachsteuerungsbedarf in der Allokation der Mittel. Die Förderrichtlinie sieht eine Evaluation vor, die im ersten Quartal 2025 erfolgen soll, damit spätestens für 2026 eine Kongruenz hergestellt werden kann. Ohne eine Umsteuerung bei der Einzelwagenförderung wird DB Cargo wenig frequentierte Anlagen auf unwirtschaftlichen Strecken perspektivisch redimensionieren und zusammenlegen sowie Bedienfrequenzen und -zeiten anpassen müssen.
- **Schlanke Planung, Steuerung und Verwaltung:** Vierter Bestandteil der Transformation ist das Ziel, durch die Vereinfachung der Produktion und die Standardisierung und Digitalisierung aller Prozesse die für die Planung und Steuerung der Verkehre benötigten Personalkapazitäten in den Regionen und im Control Tower sowie die manuellen Tätigkeiten in der Verwaltung deutlich zu reduzieren. Hier hat DB Cargo 2024 wesentliche Fortschritte gemacht und kann den Personalbedarf deutlich absenken. Hierfür sind Interessenausgleiche mit dem Gesambetriebsrat und zur Milderung von Nachteilen für die Mitarbeitenden ein Sozialplan vereinbart worden, der durch ein Freiwilligenprogramm begleitet wird. Die Personalanpassung erfolgt in hohem Maße sozialverträglich. Allein 2024 sind mehr als 1.000 Mitarbeitende ausgeschieden, im Wesentlichen altersbedingt oder weil sie den konzernweiten Arbeitsmarkt nutzten.
- **Transformationsmanagement:** Zur Absicherung aller erforderlichen Maßnahmen der Transformation bis zur Zielerreichung und einer geeigneten Nachhaltigkeitssicherung wurde ein programmorientiertes Transformationsmanagement eingerichtet, das über die nächsten zwei Jahre den Erfolg der Maßnahmen steuern soll. Es besteht aus einem Project Management Office, das die Fachbereiche bei der Erreichung ihrer gesetzten Ziele und der Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen unterstützen soll, einem Team zur Absicherung der Maßnahmenerfolge in der wirtschaftlichen Ergebnisdarstellung und einem Change- und Kommunikationsteam, das den Veränderungsprozess für die Mitarbeitenden mit Change- und internen Kommunikationsmaßnahmen sowie Qualifizierungen absichern soll.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

DB Cargo hat eine umfassende Strategie zur Digitalisierung und Automatisierung entwickelt, um Kunden den Zugang zum Schienensystem zu erleichtern und mehr Transparenz über den aktuellen Status der Güter zu bieten. Ziel ist es außerdem, Prozesse wie die Zusammenstellung von Zügen und die Wartung deutlich zu beschleunigen. Dazu will DB Cargo seine Güterwagenflotte vernetzen und Betriebsabläufe durch digitale Technologien und automatisierte Prozesse optimieren. Folgende ausgewählte Maßnahmen sollen darauf einzahlen:

- **Wagon Intelligence:** Mit dem Projekt Wagon Intelligence treibt DB Cargo seit 2018 die Ausrüstung seiner Güterwagen mit innovativen Telematiksystemen voran. Zudem wurden Güterwagen mit Sensorik ausgestattet, die es ermöglicht, Daten zum Zustand und zur Position der Wagen zu erfassen. Durch die Entwicklung des Algorithmus VABE (Value Added Business Events) können Wagenpositions- und Geschäftsdaten verknüpft und damit Produktionsabläufe optimiert werden. Auf ihrem Weg durch Europa senden die Güterwagen kontinuierlich Daten und sind dadurch jederzeit nachverfolgbar. In der Cloud werden die Daten verarbeitet und über Schnittstellen mit Informationen aus bestehenden Geschäftsverfahren, wie z. B. Auftragsinformationen, angereichert. Damit wird für eine lückenlose Dokumentation gesorgt. Als weitere Ausbaustufe sind die Aktivierungs- und Erledigungsmeldungen der Transportaufträge automatisierbar. Neben einer Erhöhung der zeitlichen und örtlichen Präzision können v. a. die Mitarbeitenden von administrativem Aufwand entlastet werden. Ab September 2024 wurden die Telematikgeräte, die ihr technisches »End of Life« erreicht hatten, ausgetauscht: Durch die Ausrüstung mit Telematikgeräten der nächsten Generation soll sichergestellt werden, dass die Daten weiterhin zuverlässig erfasst und übertragen werden.

- **Digitale Automatische Kupplung (DAK):** Die DAK verbindet Güterwagen miteinander und ermöglicht es, dass eine Strom- sowie Datenleitung über den gesamten Güterzug zur Verfügung steht. Das ist die Basis für die Einführung weiterer technischer Innovationen und soll mit dazu beitragen, das Zielbild »Intelligentes System Schienengüterverkehr« mithilfe von Digitalisierung und Automatisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette umzusetzen.
  - Unter der Leitung von DB Cargo wurden im Rahmen des Europe's-Rail-Projekts FP5-TRANS4M-R gemeinsam mit allen Partnern im Sektor 2024 zahlreiche Testaktivitäten rund um die DAK geplant und umgesetzt. So konnte u. a. die Entscheidung für die Elektrokupplung für die Strom- und Datenverbindung getroffen werden.
  - 2024 fanden im Rahmen des Projekts DAC4EU (Digital Automatic Coupling for Europe) weitere Testfahrten mit einem Demonstratorzug in Deutschland sowie in einigen Nachbarländern statt und es wurden zahlreiche Detailuntersuchungen durchgeführt. Hierzu zählen Versuche zur Entgleisungssicherheit sowie zur Unterstützung der Auswahlentscheidung für die Elektrokupplung. Auch DAC4EU wird vom DB-Konzern geleitet. Das Projekt wird vom BMDV finanziert und wurde 2024 zum zweiten Mal verlängert (bis Mitte 2026). Die Ergebnisse aus DAC4EU fließen u. a. auch in die Entwicklungsaktivitäten des Projekts FP5-TRANS4M-R ein.
  - Im Projekt DACFIT, das ebenfalls von Europe's Rail gefördert wird, werden seit 2024 unter der Leitung von DB Cargo, mit Partnern aus Polen, Tschechien und Ungarn die Grundlagen für die Migration der DAK vorbereitet.
- **KI beim Güterwagencheck:** DB Cargo setzt auf künstliche Intelligenz (KI) 65 f., um die Inspektion von Güterwagen effizienter zu gestalten. Zum Einsatz kommt diese in acht großen Rangieranlagen, durch die täglich mehr als 10.000 Wagen rollen. Die neueste Erweiterung dieser Technologie erlaubt es der KI im bundesweiten Test nun auch, wesentliche Wageninformationen in Sekundenschnelle zu erfassen und zu analysieren. Dazu gehören Informationen wie das Eigengewicht, die Bremsen oder die Beladungsmaße, die bisher manuell und zeitaufwendig überprüft wurden. Durch den Einsatz der KI soll so die Arbeit der Mitarbeitenden zukünftig erleichtert und der Betrieb effizienter gestaltet werden.

UMWELTMASSNAHMEN

GRI

DB Cargo leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene und damit zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele.

- **Zweikraftlokomotive:** Im Frühjahr 2024 wurde die erste Zweikraftlokomotive grün. Nr. 57 an DB Cargo ausgeliefert: die Siemens Vectron Dual Mode light. Bis Ende 2024 waren es 32. Zweikraftlokomotiven haben im täglichen Einsatz große Vorteile gegenüber den bisher eingesetzten Diesellokomotiven und sollen DB Cargo in Zukunft effizienter und leistungsfähiger machen. Auf elektrifizierten Streckenabschnitten sind sie rein elektrisch unterwegs, auf oberleitungsfreien Streckenabschnitten kann ohne Lokomotivwechsel in den Dieselantrieb umgeschaltet werden. Das spart zeitaufwendiges Umspannen sowie Rangieren und macht sie im Schienengüterverkehr flexibel einsetzbar. Hiervon soll v. a. der Einzelwagenverkehr profitieren, der schneller und effizienter werden soll. Bspw. auf Fernstrecken mit nur teilweise elektrifizierten Streckenabschnitten oder bei der Abholung von Güterwagen in Werksgeländen von Industriekunden können Zweikraftlokomotiven eingesetzt werden. Mit digitalen Technologien wie dem Rangieren per Fernsteuerung und dem ETCS-Zugsicherungssystem ausgerüstet, sind sie auf den Schienengüterverkehr der Zukunft vorbereitet.
- **Biokraftstoff HVO:** Mit der Umstellung weiterer Schienentankstellen in Deutschland auf HVO grün. Nr. 164 konnten wir 2024 unseren HVO-Bezug deutlich ausbauen und den HVO-Anteil an der Gesamtkraftstoffmenge für die Betankung unserer Lokomotiven auf rund 33 % erhöhen (im Vorjahr: rund 19 %). So wurden 2024 mehr als 12 Mio. l Diesel substituiert. Die gesamte europäische Diesellokomotivflotte von DB Cargo (rund 1.300 Triebfahrzeuge) ist seit Ende 2023 für HVO freigegeben. Derzeit arbeiten wir daran, Lieferantenstrukturen für HVO im europäischen Ausland aufzubauen. Seit dem zweiten Halbjahr 2024 fahren unsere Lokomotiven in UK für ausgewählte Kunden mit HVO.
- **Fahrerassistenzsystem LEADER:** 2024 wurden zu Testzwecken fünf Diesel-Streckenlokomotiven mit dem Fahrerassistenzsystem LEADER ausgerüstet. Mit LEADER grün. Nr. 8 sollen Triebfahrzeugführer:innen über ein zusätzliches Display mit Fahrempfehlungen für möglichst energiesparende Fahrten unterstützt werden. Durch diese Systemerweiterung für Diesel-Streckenlokomotiven soll der Diesel-Kraftstoffverbrauch voraussichtlich um 3 bis 4 % reduziert werden. Insgesamt wurde 2024 durch das Fahrassistenzsystem LEADER, das bereits auf über 650 E-Lokomotiven installiert ist (entspricht rund zwei Dritteln der E-Lokomotiven-Flotte), eine durchschnittliche Energieeinsparung von rund 12 % (entspricht rund 42 GWh) erzielt.

- **Energiemanagementsystem:** Die Einführung eines Energiemanagementsystems gem. der international anerkannten DIN EN ISO 50001 wurde bei der DB Cargo AG 2024 beschlossen. Für 2025 ist die entsprechende Zertifizierung des ISO-Managementsystems geplant. Aufbauend auf den bisherigen Energieaudits nach DIN EN 16247, sollen damit neben der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen auch eine gezielte Steuerung des Energieverbrauchs und eine Steigerung der Energieeffizienz unterstützt werden.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

→ *Leistungsrückgänge bei energieintensiv produzierenden Branchen sowie bei intermodalen Verkehren.*

→ *Zusätzliche Belastungen durch Streiks der GDL sowie Tarifsteigerungen.*

→ *Wirtschaftliche Entwicklung weiterhin deutlich unter Druck – Gegensteuerungsmaßnahmen und Umsetzung des Transformationsprogramms mit positiven Effekten.*

Die Pünktlichkeit von DB Cargo reduzierte sich leicht. Grund für die gesunkene Pünktlichkeit sind das hohe Bauvolumen und die damit verbundenen reduzierten Kapazitäten auf den Güterverkehrsstrecken. Die Leistungsmenge ging deutlich zurück. Eine hohe Prozessstabilität konnte betriebliche Störungen auf geringem Niveau halten. Diese Entwicklungen sind u. a. auch Grund dafür, dass die Anzahl der Rückstauzüge auf einem stabilen Niveau liegt. Die überalterte und störanfällige Infrastruktur wirkte sich negativ auf die Betriebsqualität aus.

Die Kundenzufriedenheit bei DB Cargo ging in 2024 leicht zurück. Haupttreiber der Gesamtzufriedenheit der Kunden ist die betriebliche Leistung, worauf neben Transportinformation und Waggongestellung primär die Transportperformance Einfluss nimmt.

Die Menge der beförderten Güter sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung sind 2024 deutlich gesunken. Treiber waren insbesondere die schwache Nachfrage der energieintensiv produzierenden Industrie sowie der Rückgang der intermodalen Verkehre in Zentraleuropa. Zusätzlich belastend wirkten die Streiks der GDL 36. U. a. die Übernahme von Verkehren der SNCF Fret durch DB Cargo France hatte einen dämpfenden Effekt. In der Folge sowie aufgrund einer besseren Nutzung der bestellten Trassen stieg die Auslastung leicht an.

Da die Aufwendungen stärker zurückgingen als die Erträge, verbesserten sich die operativen Ergebnisgrößen. Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt sehr herausfordernd; das bereinigte EBIT war weiterhin deutlich negativ.

- **Umsatz (–3,2%/–180 Mio. €):** Der leistungsbedingte Rückgang insbesondere in Deutschland und dem Vereinigten Königreich wurde durch negative Währungskurseffekte verstärkt. Durch die umgesetzten Preiserhöhungen und ein starkes Projektgeschäft war DB Cargo in der Lage, die Mengenrückgänge teilweise zu kompensieren.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+27,3%/+149 Mio. €):** Anstieg, getrieben durch u. a. die höhere Einzelwagenförderung in Deutschland sowie Einmaleffekte aus dem Verkauf von Grundstücken im Vereinigten Königreich sowie Fahrzeugen. Gegenläufig wirkten geringere staat-

GRI

			Veränderung	
DB CARGO	**2024**	2023	absolut	%
Pünktlichkeit in %	68,2	69,7	– 1,5	–
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,9	2,8	+ 0,1	–
Beförderte Güter in Mio. t	179,8	197,6	– 17,8	– 9,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	68.545	74.458	– 5.913	– 7,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	131,0	146,9	– 15,9	– 10,8
Auslastung in t pro Zug	523,3	506,7	+ 16,6	+ 3,3
Gesamtumsatz in Mio. €	5.402	5.582	– 180	– 3,2
Außenumsatz in Mio. €	5.058	5.279	– 221	– 4,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	66	– 74	+ 140	–
EBIT bereinigt in Mio. €	– 357	– 497	+ 140	– 28,2
EBIT-Marge (bereinigt) in %	– 6,6	– 8,9	+ 2,3	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	349	319	+ 30	+ 9,4
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	29.483	31.359	– 1.876	– 6,0
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	30.561	31.558	– 997	– 3,2
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,6	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	13,6	13,2	+ 0,4	–
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 [1] in %	– 32,1	– 12,2	– 19,9	–

[1] Enthält von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.

liche Zuschüsse aus der Trassen- und Anlagenpreisförderung in Deutschland sowie der Wegfall von positiven Einmaleffekten im Vorjahr.

Auf der Aufwandsseite kam es getrieben durch den Materialaufwand zu einem v. a. leistungsbedingten Rückgang. Währungskursbereinigt war der Rückgang etwas weniger deutlich.

- **Materialaufwand (–5,0%/–171 Mio.€):** im Wesentlichen leistungsbedingter Rückgang insbesondere für Energie, eingekaufte Transportleistungen sowie Trassennutzung. Niedrigere Strompreise wirkten zusätzlich aufwandsmindernd. Höhere Trassennutzungsgebühren wirkten gegenläufig teilweise kompensierend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (–6,2%/–50 Mio.€):** Rückgang im Wesentlichen aufgrund der 2024 eingeführten qualifizierten Ausgabensteuerung im DB-Konzern (v. a. für Beratungsleistungen, Marketing, Konzernumlage), geringerer Wertberichtigungen auf Kundenforderungen bei einer Tochtergesellschaft sowie niedrigerer IT-bezogener Aufwendungen.
- **Abschreibungen:** Entwicklung auf Vorjahresniveau.

Der Anstieg des Personalaufwands wirkte dämpfend:

- **Personalaufwand (+2,7%/+55 Mio.€):** Zunahme v. a. tarifbedingt sowie im Zusammenhang mit der Umsetzung des Transformationsprogramms für Abfindungen und Altersteilzeitvereinbarungen. Teilweise gegenläufig wirkte eine geringere durchschnittliche Mitarbeitendenzahl.

Der Anstieg der Investitionen resultierte v. a. aus Fahrzeugprojekten in Deutschland.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank infolge der rückläufigen Leistungsmengen sowie einer geringeren Nachführung im Zusammenhang mit dem gestarteten Transformationsprogramm.

DB Cargo hat bei seinen Rekrutierungsinitiativen einen Schwerpunkt auf die Rekrutierung von Frauen gelegt. Der Frauenanteil ist infolge dieser gezielten Rekrutierungsmaßnahmen gestiegen.

Der deutliche Rückgang der absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 resultierte u. a. aus einem höheren Anteil von HVO 77f. an der Gesamtkraftstoffmenge für die Betankung von Triebfahrzeugen. Bei elektrifizierten Schienengüterverkehren konnten durch die Nutzung des Fahrerassistenzsystems LEADER 157 Energieeinsparungen erzielt werden.

Geschäftsfeld DB InfraGO

Ende Dezember 2023 wurde die Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zu einem gemeinwohlorientierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen wirksam. Die DB Netz AG firmiert seither unter dem Namen DB InfraGO AG. Der Name steht als Abkürzung für »Infrastruktur GemeinwohlOrientiert«. Die DB InfraGO AG bleibt unverändert Teil des DB-Konzerns. Die bisherigen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe werden seit 2024 in dem neuen Geschäftsfeld DB InfraGO zusammengeführt.

GESCHÄFTSMODELL

DB InfraGO betreibt im Geschäftsbereich Fahrweg mit rund 33.000 km das größte Streckennetz in Europa. Pro Jahr werden mehr als 1 Mrd. Trkm auf dem Streckennetz gefahren. Wichtigste Einnahmequelle sind Erlöse aus den Trassen (rund 76% des Gesamtumsatzes). Die Trassenpreise sind transparent durch ein von der BNetzA reguliertes Trassenpreissystem (TPS) festgelegt.

DB InfraGO strebt eine hohe Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit an, stellt einen diskriminierungsfreien Zugang zu Trassen und Serviceeinrichtungen sicher und ist für das Management des Infrastrukturbetriebs verantwortlich. Dazu gehören die Fahrplanerstellung in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, die Betriebsführung sowie das Baumanagement und die Instandhaltung. Die Kostenstruktur des Geschäftsbereichs Fahrweg ist fixkostenlastig. Zu den größten Kostentreibern gehört insbesondere das Streckennetz. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Da sich die Dimensionierung der Infrastruktur nur längerfristig durch Neu- und Ausbaumaßnahmen bzw. gezielten Rückbau verändert, ist eine optimale Auslastung der Infrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg von entscheidender Bedeutung. Die Auslastung wird durch die Betriebsleistung gemessen. Im Sinne einer relativen Netzauslastung lässt sich diese Mengengröße den Streckenkilometern gegenüberstellen. Hohe Qualität und Verfügbarkeit stehen im Zentrum unserer integrierten Investitions- und Instandhaltungsstrategie.

DB InfraGO ist auch der größte Bahnhofsbetreiber Europas. Neben der Entwicklung, dem Bau und dem Betrieb von Bahnhöfen vereint der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe auch vielfältige mobilitätsorientierte Dienstleistungen am Bahnhof. Mit rund 848.000 m² Mietfläche zählt DB InfraGO zudem zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

An den Bahnhöfen halten täglich Züge von rund 120 EVU. Um ein hohes Maß an Qualität sicherzustellen, werden besondere Schwerpunkte in den Bereichen Aufenthaltsqualität und Kund:innenangebot gesetzt. Zudem kümmern sich unsere Bahnhofsmanagements vor Ort um den reibungslosen Betriebsablauf. Die Ausgestaltung der entwickelten Produkte und Dienstleistungen sowie die bauliche Dimensionierung der Bahnhöfe orientieren sich an den Bedürfnissen unserer Kund:innen sowie der wirtschaftlichen Stabilität der Infrastruktur. Die Umsätze im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe werden im Wesentlichen aus Stationshalten (reguliert) in den Verkehrsstationen sowie aus der Vermietung von Gewerbeflächen (nicht reguliert) generiert. Bei den Stationsentgelten handelt es sich um ein reguliertes Preissystem, ähnlich dem Trassenpreissystem, das jährlich durch die BNetzA genehmigt wird. Die Aufwandsseite ist durch einen hohen Fixkostenanteil geprägt. Die wichtigsten Partner auf der Regulierungsseite sind die BNetzA und das EBA.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Die Trassennachfrage ist 2024 gesunken. Wesentliche Gründe sind die Auswirkungen aus den Streiks der GDL 36 und dem Unwetter Radha sowie die Absatzentwicklungen im Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. In den nächsten Jahren wird eine Erholung und somit ein Wachstum über alle Verkehre erwartet. Generalsanierungen im Hochleistungsnetz führen kurzfristig zu einer Kapazitätsverknappung und sollen gleichwohl langfristig das Wachstum stützen.

Die kunden- und marktgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur soll dem gesamten Eisenbahnverkehrssektor die Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen ermöglichen. Mit diesem Ziel sind in die Strategie Starke Schiene 53 die strategischen Schwerpunktthemen von DB InfraGO eingeflossen.

- Der Geschäftsbereich Fahrweg soll hierbei die infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen für die Realisierung der Starken Schiene als Kapazitätsmanager schaffen. Zielsetzung ist der Betrieb eines hochverdichteten und hochvertakteten, leistungsfähigen Netzes, der durch die konsequente Sanierung, gezielte Ertüchtigung und perspektivische Erweiterung der Netzkapazität gewährleistet werden soll. Hierauf sollen auch die angestrebte Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) 68, die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Organisation sowie die bessere Nutzung und Verfügbarkeit der bestehenden Kapazitäten einzahlen.
- Dem Geschäftsbereich Personenbahnhöfe kommt bei der Verlagerung des Verkehrs auf den klimafreundlichen Schienenverkehr eine zentrale Rolle zu. Eine gemeinwohlorientierte Infrastruktur braucht zukunftsfähige Bahnhöfe. Um die Wachstumsziele für die Mobilitätswende zu erreichen und den Deutschland-Takt zu realisieren, müssen zukünftige Bahnhöfe ganzheitlich entwickelt sein – kundenorientiert, leistungsstark und nachhaltig.

Durch Erneuerung und Digitalisierung sowie den bedarfsorientierten Ausbau der Infrastruktur streben wir perspektivisch die Steigerung der Netzkapazitäten in Korridoren und Knoten an, um bestehende Engpässe zu beseitigen und die erforderliche Kapazität für Angebotserweiterungen bereitstellen zu können. Dies zielt darauf ab, der Überlastung und Überalterung der Infrastruktur entgegenzuwirken, und soll mehr Zuverlässigkeit und Wachstum auf der Schiene ermöglichen. 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 entscheidend. So sollen die Baumaßnahmen jeweils gebündelt werden, um eine Strecke nach einmaliger Sperrung dann über viele Jahre hinweg nahezu baufrei zu halten. Um dabei die Einschränkungen zu minimieren, sollen hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren implementiert werden. Damit die Strecken auch nach der Sanierung zuverlässig bleiben, wollen wir auf Prävention setzen. Ziel ist es, Störungen zu erkennen und zu beseitigen, noch bevor sie auftreten oder eine Beeinträchtigung im Betrieb hervorrufen. Darüber hinaus soll die Gesamtleistungsfähigkeit des Hochleistungsnetzes durch eine Verbesserung der Zuverlässigkeit und Kapazität in den Knoten sichergestellt werden. Im Rahmen der Erneuerungsarbeiten sollen, soweit möglich, bereits Vorarbeiten für die Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland geleistet und die Strecken ESTW/DSTW- und DSD-ready vorgerüstet werden. Neben der Hochrüstung der besonders hochbelasteten Strecken ist der Bestandserhalt der gesamten Infrastruktur die Basis für eine hohe Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs. Entsprechend muss auch das Flächennetz als Basis leistungsfähig betreibbar bleiben bzw. werden. Weiterhin wollen wir unsere Infrastruktur gezielt durch Neu- und Ausbau sowie durch Streckenelektrifizierung erweitern und so die erforderlichen Kapazitäten für die Umsetzung des Deutschland-Takts schaffen. Im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe wollen wir mit einheitlichen Produkt- und Produktionsstandards kontinuierlich die wahrnehmbare Qualität an unseren Bahnhöfen und deren Umfeld verbessern. Wir haben das Ziel, kundenorientierte Standards ganzheitlich in allen Bereichen für Zukunftsbahnhöfe umzusetzen – immer partnerschaftlich mit den Ländern, Städten und Kommunen. Durch Standardisierung und zunehmende Digitalisierung sollen Prozesse ver-

GRI

DB InfraGO – auf einen Blick

Geschäftsbereich Fahrweg

Schienennetz
DB InfraGO betreibt Europas größte Schieneninfrastruktur. Verantwortlich für Instandhaltung, Modernisierung und Weiterentwicklung des Streckennetzes sowie die Vermarktung von Trassen und Anlagen.

DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
Betreibt in fünf Bundesländern regionale Verkehrsnetze.

Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße GmbH
Betreibt in Deutschland selbstständig oder über die Beteiligungen 25 Umschlagbahnhöfe des Kombinierten Verkehrs.

DB Fahrwegdienste GmbH
Bietet Systemdienstleistungen für die Instandhaltung von Schienenwegen, z. B. Vegetationsmanagement, an.

Geschäftsbereich Personenbahnhöfe

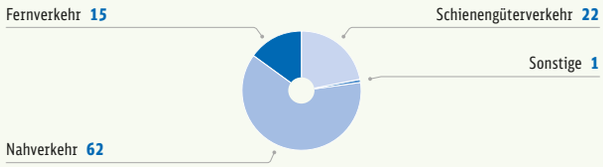
Bahnhöfe
DB InfraGO ist Europas größter Bahnhofsbetreiber. Verantwortlich für Bau, Entwicklung und Betrieb von Bahnhöfen sowie eine Vielzahl mobilitätsorientierter Dienstleistungen am Bahnhof. Für die Leistungen – Zughalte an den Bahnsteigen zum Aus- und Einsteigen von Personen – sind Stationsentgelte zu zahlen, die in Stationspreislisten veröffentlicht werden. Außerdem zählt DB InfraGO zu den größten Gewerbevermietern in Deutschland.

DB BahnPark GmbH
Entwickelt optimale Gesamtlösungen für Mobilitätsparks am Bahnhof.

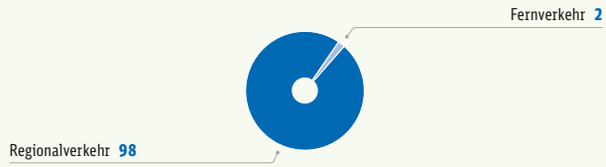
MEKB GmbH
Erbringt Standortmarketingleistungen für die Mieter in Personenbahnhöfen.

Struktur

BETRIEBSLEISTUNG NACH VERKEHRSART / in %



STATIONSHALTE NACH VERKEHRSART / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 68.200

Fahrzeuge, Netzwerke, Infrastruktur
- Rund 33.400 km langes Streckennetz, betriebsnotwendige Anlagen
- 775 Instandhaltungsfahrzeuge
- Rund 5.400 Verkehrsstationen und rund 700 Empfangsgebäude [1]
- Rund 670 Stationen mit Vermarktung
- Rund 9.200 Bahnsteige
- Rund 7.200 Fahrgastinformationsanlagen
- Rund 6.900 Dynamische Schriftanzeiger
- Rund 2.600 Aufzüge
- Rund 1.000 Fahrtreppen
- Rund 300 Parkhäuser und Parkplätze

Weitere Produktionsfaktoren
- Strom
- Kraftstoff

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Fahrweg: 460 Geschäftskunden (davon 443 konzernexterne Kunden)
- Personenbahnhöfe:
  - Privatkund:innen
  - Geschäftskunden mit Fokus auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, Mieter und Mobilitätsanbieter
  - Besteller

Nutzenversprechen
- Fahrweg: diskriminierungsfreier Zugang zu einem sicheren, zuverlässigen und bedarfsgerechten Schienennetz.
- Personenbahnhöfe: kapazitätsstarke, attraktive und nachhaltige Bahnhöfe und Empfangsgebäude mit einer Vielzahl von Mobilitäts- und Alltagsangeboten und Mietflächen für Handel, Gastronomie und Dienstleistungen.

Kundenzugang / -bindung
- Vertrieb
- E-Services
- Key-Account-Management
- Regionaler Vertrieb
- Kundenserviceleistungen im Bahnhof

Schlüsselaktivitäten
- Sichere, zuverlässige und bedarfsgerechte Infrastruktur bereitstellen
- Netzwerke planen und betreiben
- Zugbetrieb durchführen
- Empfangsgebäude und Verkehrsstationen betreiben
- Gewerbeflächen vermieten

OUTPUTS [2]

Betriebsleistung
- Rund 1,1 Mrd. Trkm

Stationshalte
- 159,7 Mio.

Vermietete Flächen
- Rund 0,8 Mio. m²

OUTCOMES [3]

EBIT
- 226 Mio. €

Pünktlichkeit
- 88,1 %

Anlagenqualität Bahnhöfe
- 2,72 (Schulnote)

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,7

Kundenzufriedenheit
- Fahrweg: 3,7 (Schulnote)
- Verkehrsstation (Reisende / Besucher:innen): 2,6 (Schulnote)
- Verkehrsstation (EVU, Aufgabenträger und Bundesländer): 2,7 (Schulnote)
- Mieter: 2,3 (Schulnote)

Lärmsanierte Strecke gesamt
- 2.324 km

Abfall (Fahrweg)
- 6.663 Tsd. t

Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019
- – 9,4 % (Fahrweg)
- – 27,2 % (Personenbahnhöfe)

Stand 2024 bzw. per 31. Dezember 2024.
[1] Ohne Bahnhöfe der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH.
[2] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[3] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

schlankt, Instandhaltungsmaßnahmen optimiert und eine Umstellung auf bedarfs- und zustandsorientierte Produktionskonzepte vorgenommen werden. Für die angestrebte Verkehrsverlagerung und den Anstieg der Reisendenzahlen wollen wir in neue Bauprojekte investieren und tragfähige Kapazitätskonzepte entwickeln, um eine robuste, kundenorientierte und sichere Infrastruktur sicherzustellen. Wir veröffentlichen jährlich den InfraGO-Zustandsbericht, der für einen Großteil unserer Bahnhofsinfrastruktur den Zustand in einer Schulnotenlogik abbildet.

Zentrale Hebel im Bereich der Infrastruktur auf dem Weg zur Klimaneutralität sind u. a. die weitere Elektrifizierung von Strecken – auch mittels innovativer Ansätze wie Oberleitungsinseln 78 und Umgestaltung der eigenen Produktionsprozesse – sowie die Reduzierung der Emissionen aus Bau und Betrieb der Infrastruktur. Wir setzen auf ein nachhaltiges Vegetationsmanagement grün. Nr. 116, auf Umweltschutzmaßnahmen, auf Ressourcenschutz 85 ff. durch Initiativen zur Förderung kreislaufwirtschaftlicher Ansätze und auf Lärmschutz 87 ff. Darüber hinaus werden treibhausgasreduzierende Maßnahmen, etwa in der Gebäudebewirtschaftung, umgesetzt. Im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe wollen wir bis 2025 unsere absoluten Scope-1- und Scope-2-Emissionen gegenüber 2019 um 81 % reduzieren. Dies wollen wir u. a. durch den Einsatz von 100 % Ökostrom grün. Nr. 147 sowie durch die Vergrünung unseres Wärmeverbrauchs grün. Nr. 97 erreichen. Auch unseren Energieverbrauch reduzieren wir stetig durch Energieeffizienzmaßnahmen wie z. B. LED-Tausch grün. Nr. 50. Zudem setzen wir auf neue Konzepte der Anschlussmobilität; diese reichen vom Ausbau von Bike+Ride-Stellplätzen grün. Nr. 156 bis hin zu digitalen Angeboten wie der App DB Rad+ 170. 2024 wurden gemeinsam mit den Kommunen an 56 Bahnhöfen neue Fahrradabstellanlagen in Betrieb genommen. Zusätzlich verproben wir einen nachhaltigen Bauansatz grün. Nr. 6 mit der »kleine grüne Bahnhof« 170. Nach dem Pilotstandort Zorneding ist im Juli 2024 in Haar der zweite seiner Art in modularer Holzbauweise errichtet worden.

Ziele von DB InfraGO bis 2030

- DB InfraGO hat das Ziel, im Takt zu bauen, die Kapazität zu optimieren und einen leistungsfähigen Betrieb sicherzustellen, indem infrastrukturbedingte Verspätungsursachen und Langsamfahrstellen reduziert werden sowie die Stellwerksbesetzungsquote erhöht wird.
- 4.000 hochbelastete Streckenkilometer sollen von Grund auf saniert werden – gebündelt in 40 Hochleistungskorridoren.
- Die rund 24.000 Streckenkilometer des Flächennetzes wollen wir schrittweise modernisieren.
- DB InfraGO hat das Ziel, Bahnhöfe ganzheitlich zu leistungsstarken, kundenorientierten und nachhaltigen Zukunftsbahnhöfen zu entwickeln.
- Schnelle Kapazitätserweiterung und Leistungsfähigkeit im Bestandsnetz will DB InfraGO u. a. mit zusätzlichen Überleitstellen, mehr Überholmöglichkeiten für Züge und zusätzlichen Signalen, um den Blockabstand zwischen den Zügen zu verringern, schaffen.
- Bis 2030 will DB InfraGO weitere Strecken digitalisieren und damit mehr Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur schaffen.
- Dringend benötigte Serviceeinrichtungen für die Vor- und Nachbereitung von Zugfahrten, insbesondere Abstellgleise, will DB InfraGO neu bauen und auch vorhandene Einrichtungen erweitern.
- Durch Aus- und Neubau sowie Elektrifizierung von Strecken will DB InfraGO neue Kapazitäten schaffen, um den Deutschland-Takt Stück für Stück umzusetzen.

TRANSFORMATION IN EIN HOCHLEISTUNGSNETZ

Generalsanierungen

Im Juni 2022 haben das BMDV und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Das Hochleistungsnetz soll die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung soll die Länge zum Ende des Jahrzehnts über 9.000 km umfassen.

Im September 2023 haben der Bund und der DB-Konzern auf dem Schienengipfel des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) ein großes Infrastrukturprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe vorgelegt. Ziel ist es, den Zugverkehr nachhaltig pünktlicher zu machen und die Voraussetzungen zu schaffen, um die verkehrspolitischen Ziele im Personen- und Güterverkehr zu erreichen.

Ein Instrument auf dem Weg dorthin sind Generalsanierungen, bei denen im Rahmen einer mehrmonatigen Totalsperrung alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt, die Leistungsfähigkeit der Anlage gesteigert, Bahnhöfe ganzheitlich gestaltet werden und so im sanierten Abschnitt Baumaßnahmen für mehrere Jahre vermieden werden sollen:

- Störungsresistente Anlagen sollen für eine zuverlässigere Infrastruktur sorgen und somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden erhöhen.
- Eine optimale, standardisierte Streckenausrüstung soll die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erhöhen.
- Verbessertes Kundenerlebnis durch attraktive und barrierefreie Bahnhöfe.
- Reduzierung zukünftiger verkehrlicher Einschränkungen auf ein Mindestmaß und Schaffung von mehr Planbarkeit für unsere Kunden.

Das Pilotprojekt für die Generalsanierung hochbelasteter Streckenabschnitte ist die Riedbahn 164. Folgen werden ab 2025 der Abschnitt Emmerich—Oberhausen sowie zwischen August

2025 und April 2026 die Generalsanierung Hamburg—Berlin. Eine der meistfrequentierten Strecken im Personenverkehr sowie eine wichtige Güterverkehrsachse sollen damit künftig zu den modernsten und leistungsfähigsten Strecken Deutschlands zählen.

Die weiteren Abfolgen der Korridore bis 2028 wurden gem. europäischer Richtlinien (Annex VII) bereits veröffentlicht. DB InfraGO ist im Rahmen dieser Richtlinien verpflichtet, den Netzzugangsberechtigen Kapazitätseinschränkungen auf dem Netz vorab anzuzeigen. Einschränkungen, die in 2028 wirken, mussten somit erstmals bis zum 31. Oktober 2024 dargelegt werden.

Grundsätzliches Ziel ist es, die Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Verkehr für alle Kunden so gering wie möglich zu halten. Neben verkehrlichen Bewertungen fließen auch Erfahrungen aus bereits erfolgten Generalsanierungen in die Planung ein.

Hochleistungsinstandhaltung

Ein weiterer integraler Baustein für die Transformation der Schieneninfrastruktur in ein Hochleistungsnetz ist eine neue Instandhaltungsstrategie (»Hochleistungsinstandhaltung«). Dabei will DB InfraGO künftig maßgeblich auf drei Säulen setzen: nachhaltige Prävention, digitale Instandhaltung und schnelle Entstörung. Ziel ist es, technische Störungen zu reduzieren und deren Auswirkungen für Kunden im Personen- sowie Güterverkehr zu minimieren.

- Im Rahmen einer nachhaltigen Prävention will DB InfraGO das Netz künftig mittels datenbasierter und intelligenter Lebenszyklusmodelle proaktiv und periodisch pflegen.
- Durch den Einsatz von fahrzeug- und infrastrukturgebundener Sensorik sowie zuverlässige Prognosen von Fehlerentwicklungen soll die digitale Instandhaltung ermöglichen, Störungen bereits im Vorfeld zu erkennen und zu beseitigen, bevor sie auftreten. Die Digitalisierung soll dabei helfen, die Instandhaltung schneller, zuverlässiger und planbarer zu machen.
- Erhöhte Lagerbestände und optimierte Bereitschaften sollen eine schnellere Entstörung bei ungeplanten Ausfällen ermöglichen – mit einem Schwerpunkt auf Bahnübergänge. In regionalen Steuerungszentren lassen sich Diagnosemeldungen zudem bestmöglich überwachen und in konkrete Handlungsempfehlungen übersetzen.

Durch den bereits in diesem Jahr begonnenen Hochlauf der Hochleistungsinstandhaltung erwarten wir spürbare Verbesserungen in der Verfügbarkeit des Hochleistungsnetzes. Für die Umsetzung der Hochleistungsinstandhaltung wurde das präventive Instandhaltungsbudget im Zeitraum von 2024 bis 2033 um 2,0 Mrd. € erhöht.

UMSETZUNG LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG

Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III 278f. fortgeführt. Ein Investitionsschwerpunkt war 2024 weiterhin die Erneuerung des Oberbaus (Gleise und Weichen). Spürbare Preissteigerungen stellen Herausforderungen bei der Umsetzung der Modernisierung der Bestandsinfrastruktur dar. Vor diesem Hintergrund wurde die Bestandsnetzfinanzierung für 2024 durch den Abschluss des ersten Nachtrags zur LuFV III signifikant erhöht. Durch die Verabschiedung der BSWAG-Novelle wurde die Voraussetzung geschaffen, dass in einem weiteren Nachtrag zur bestehenden LuFV III auch eine Förderung von Instandhaltungsaufwänden für die Jahre 2023 und 2024 vereinbart werden kann. Auch dieser Nachtrag wurde gezeichnet und im Haushaltsausschuss freigegeben. Zusätzlich soll in einem dritten Nachtrag dem gestiegenen Mittelbedarf für den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes in den Jahren 2025 bis 2027 Rechnung getragen werden. Es wird angestrebt, die LuFV III durch eine weiterentwickelte Vereinbarung (Leistungsvereinbarung InfraGO) abzulösen, die 2025 mit dem Bund verhandelt werden soll.

ERSTELLUNG FAHRPLAN 2025

Für den Netzfahrplan 2025 sind rund 90.000 Trassenanmeldungen eingegangen (rund –1 %). Dabei gab es auch Anmeldekonflikte, weil mehrere EVU denselben Zeitslot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Während die Anzahl der Anmeldekonflikte nur leicht stieg, hat sich die Anzahl der Kapazitätskonflikte um rund 8 % auf insgesamt 120 erhöht. Ein Kapazitätskonflikt entsteht im Rahmen baubedingter Einschränkungen, für die im Vorfeld die Kapazität auf die Verkehrsarten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV) verteilt wurde. Bei einem Kapazitätskonflikt werden für eine Verkehrsart mehr Trassen angemeldet, als Kapazität vorhanden ist. Der Großteil der Kapazitätskonflikte im Fahrplan 2025 ist durch die beiden Generalsanierungen der Strecken Hamburg—Berlin und Emmerich—Oberhausen und durch Baumaßnahmen im Elbtal zwischen Dresden und Tschechien entstanden. In der Folge mussten dadurch mehr Trassenanfragen abgelehnt oder eingekürzt werden als im Vorjahr.

Die Trassenanmeldungen von konzerninternen und -externen EVU entwickelten sich differenziert:

- Der Anteil konzernexterner EVU im SPFV hat sich um rund 13 % erhöht, obwohl die Anmeldungen des Sektors gleichzeitig um rund 2 % zurückgingen.
- Im SPNV stieg die Zahl der Anmeldungen konzernexterner EVU um rund 2 %, während der Gesamtmarkt in etwa gleich geblieben ist.

- Im SGV wurden im Vergleich zum Vorjahr rund 3 % weniger Trassen angemeldet, die Anmeldungen konzernexterner EVU sanken um rund 15 %.

Der Fahrplanprozess unterliegt einem sehr strengen regulatorischen Rahmen und wird von der BNetzA überwacht. Der Netzfahrplan für das Jahr 2024/2025 ist im November 2024 fristgerecht fertiggestellt worden.

INSPEKTION UND AUSTAUSCH VON BETONSCHWELLEN

Seit Sommer 2022 läuft ein vorsorgliches Programm zur Inspektion und zum Austausch von Betonschwellen. Hintergrund des Programms ist das Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022. Ursache des tragischen Unfalls waren schadhafte Betonschwellen.

Der DB-Konzern tauschte seitdem über 1,7 Millionen Schwellen aus. Das Schwellenprogramm wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt, um schadhafte Schwellen entsprechend dem weiterentwickelten Regelwerk frühzeitig auszutauschen.

Zudem hat der DB-Konzern die Regularien zur Überwachung von Betonschwellen mehrfach verschärft. Erkenntnisse aus Inspektionen und Untersuchungen hat der DB-Konzern zum Anlass genommen, um die bereits hohen Standards der bestehenden Inspektions- und Instandhaltungsprozesse auszuweiten. Es gelten nun strengere Kriterien zur Klassifizierung schadhafter Schwellen.

Den betroffenen EVU ersetzt der DB-Konzern den tatsächlich eingetretenen Schaden, der im Zusammenhang mit dem Austausch von Betonschwellen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht. 2024 hat die DB InfraGO AG Zahlungen an DB-konzerninterne und -externe Kunden i. H. v. insgesamt 8,8 Mio. € vereinbart.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

2024 flossen rund 20,1 Mrd. € in den Ausbau, die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind u. a.:

- LuFV-Mittel (Zuschüsse und Eigenbeitrag) i. H. v. 8,6 Mrd. €, rund 4,5 Mrd. € für die Instandhaltung, 2,9 Mrd. € für Projekte des Bedarfsplans sowie
- Mittel für das Bestandsnetz außerhalb der LuFV wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), DSD oder das Klimaschutzprogramm (KSP) i. H. v. rund 4,1 Mrd. €.

Wesentliche Entwicklungen beim Ausbau und bei der Erneuerung des Schienennetzes waren 2024 u. a.:

- **Generalsanierung Riedbahn:** Mitte Dezember 2024 wurde die erste Generalsanierung im hochbelasteten Schienennetz erfolgreich abgeschlossen. Auf der rund 70 km langen sog. Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim wurde seit Mitte Juli 2024 die störanfällige und überalterte Infrastruktur nahezu komplett erneuert. Umleiter- und Ersatzverkehre brachten Kund:innen des Personen- und Güterverkehrs weiterhin an ihr Ziel. Durch die Sanierung sollen die betrieblichen Störungen auf einer der meistbefahrenen Strecken in Deutschland um bis zu 80 % gesenkt werden.
- **Ausbau Cottbus—Görlitz:** Bund und DB-Konzern haben im Juli 2024 eine Vereinbarung unterzeichnet, mit der zehn weitere Vorhaben in den Kohleregionen geplant werden können. Größtes Vorhaben ist dabei der Ausbau der Strecke Berlin—Cottbus—Weißwasser—Görlitz. Künftig sollen die Züge schneller fahren können, wodurch sich die Reisezeiten deutlich verringern sollen. Eine höhere Streckenkapazität soll zudem ein größeres Zugangebot ermöglichen. Dafür soll der Streckenabschnitt Cottbus—Weißwasser—Görlitz zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden.
- **Digitales Stellwerk in Donauwörth:** In Bayern ist das erste Digitale Stellwerk (DSTW) mit Netzwerktechnik an der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und Augsburg im Einsatz. Insgesamt haben DB-Konzern, Bund und Land 127 Mio. € investiert. Im DSTW Donauwörth steuern die Fahrdienstleiter:innen die Weichen und Signale für den Zugverkehr zwischen Mertingen und Meitingen seit Ende Januar 2024 online per Glasfaserkabel über standardisierte Schnittstellen. Der Streckenabschnitt gehört zum transeuropäischen Schienenkorridor Skandinavien—Mittelmeer und ist Teil eines der wichtigsten Ausbauprojekte der Digitalen Schiene Deutschland 68.
- **Modernisierung Bahnknoten Falkenberg:** Der DB-Konzern hat mit den Planungen zur umfassenden Modernisierung des Bahnknotens Falkenberg begonnen. Ziel sind v. a. kürzere Reisezeiten und der Ausbau des Güterverkehrsknotens. Vorgesehen ist u. a. der Bau eines digitalen Stellwerks. Ebenso sollen Verkehrsstationen umgebaut und weitreichende Barrierefreiheit hergestellt werden. Zusätzlich sollen Gleise für den Güterverkehr verlängert und deren Lage verbessert werden, um die Geschwindigkeit auf bis zu 120 km/h zu erhöhen.
- **Schnellfahrstrecke Köln—Frankfurt:** Der DB-Konzern hat die Schnellfahrstrecke Köln—Rhein/Main erneuert, eine der wichtigsten Achsen im ICE-Netz. Fernverkehrszüge wurden während der Streckensperrung über das Rheintal umgeleitet.

- **Strecke Flensburg—Maschen:** Im August 2024 hat der DB-Konzern mit der Modernisierung der Strecke Flensburg—Maschen begonnen. Insgesamt 216 km Schienenweg werden seit Ende August mit ETCS ausgerüstet. In der ersten Bauphase wird die Stellwerkstechnik modernisiert und durch DSTW und ESTW ersetzt bzw. technisch so umgerüstet, dass sie mit ETCS kompatibel sind. In der zweiten Bauphase erfolgt dann die Streckenausrüstung mit ETCS. Die Maßnahmen sollen bis 2030 abgeschlossen werden.
- **Chemnitzer Bahnbogen:** Der DB-Konzern hat den Chemnitzer Bahnbogen modernisiert. Am 8. September 2024 wurde die 2,8 km lange Strecke offiziell in Betrieb genommen. In den vergangenen Jahren wurden die Gleisanlagen erneuert sowie zwei Haltepunkte barrierefrei gebaut. Zudem wurden vier Brücken neu gebaut und die Oberleitung und Signalanlagen erneuert sowie Lärmschutzwände errichtet.
- **Verbindung nach Tschechien:** Von Marktredwitz bis zur tschechischen Grenze modernisiert der DB-Konzern die bestehende Leit- und Sicherungstechnik. In Schirnding wird das Relaisstellwerk durch ein ESTW ersetzt. Zusätzlich wird anschließend der Streckenabschnitt Arzberg—Grenze (CZ) auf rund 8 km mit ETCS ausgerüstet. Im August 2024 haben hierzu die ersten vorbereitenden Maßnahmen begonnen. Bis zur Inbetriebnahme des ESTW im Sommer 2025 sollen u. a. 87 km Kabel verlegt und 47 Signale und 18 Weichenantriebe ersetzt werden. Zusätzlich sollen drei Bahnübergänge erneuert werden. Zur Ausrüstung der Strecke mit ETCS sollen rund 250 Balisen zur Übertragung von Daten an den Zug verlegt werden. Die Gesamtinbetriebnahme ist für Ende 2025 geplant.
- **Umschlagterminal Augsburg-Gersthofen:** Anfang Juli 2024 hat der Bau eines neuen Umschlagterminals im Güterverkehrszentrum (GVZ) Region Augsburg begonnen. Das Terminal mit direkter Anbindung an Bundesstraße und Autobahn soll dazu beitragen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. DB-Konzern, Bund und EU wollen gemeinsam rund 83 Mio. € investieren. Das neue Terminal soll 2026 in Betrieb gehen und Ladeeinheiten wie Container, Sattelauflieger oder Wechselbehälter umschlagen.
- **ESTW in Baden-Baden und Rastatt:** In Baden-Baden und Rastatt-Süd hat der DB-Konzern zwei neue ESTW in Betrieb genommen hat. Diese sind mit Voraussetzung, um die Strecke Karlsruhe—Basel mit ETCS auszustatten.
- **Rheintalbahn:** Der DB-Konzern hat die Bauarbeiten auf der Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden im August 2024 abgeschlossen. Auf rund 2 km wurden die Gleise zu einem großen Teil komplett erneuert. Neben vier neuen Weichen wurden die Oberleitung und die Leit- und Sicherheitstechnik angepasst. Bis 2025 laufen noch die Arbeiten im Streckenabschnitt zwischen dem neuen Tunnel und der Anbindung an die Rheintalbahn. Die Inbetriebnahme des Tunnels ist für Ende 2026 geplant.
- **Schnellfahrstrecke Hannover—Würzburg:** Der DB-Konzern hat die Schnellfahrstrecke Hannover—Würzburg für rund 850 Mio. € erneuert. Fahrgäste reisen nun schneller zwischen Niedersachsen und Bayern.
- **Weddeler Schleife:** Seit 22. März 2024 begegnen sich auf der Weddeler Schleife Nah- und Fernverkehrs- sowie Güterzüge. Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit konnte die jetzt zweigleisige Strecke in Betrieb genommen werden. Mit der Weddeler Schleife wurde der erste Baustein in Niedersachsen für den Deutschland-Takt gelegt.
- **Streckenausbau Frankfurt (Main) West—Bad Vilbel:** Der durchgängige viergleisige Streckenausbau zwischen Frankfurt (Main) West und Bad Vilbel wurde abgeschlossen. Dadurch sind die Reisenden zukünftig deutlich verlässlicher unterwegs. Der Ausbau des zweiten Streckenabschnitts von Bad Vilbel bis Friedberg soll nach jetziger Planung Ende 2026 beginnen.
- **Neubaustrecke Dresden—Prag:** Die Region und der Freistaat Sachsen haben die Auswahl der Vorzugsvariante für die Neubaustrecke Dresden—Prag bestätigt. Für den Abschluss der Vorplanung der Neubaustrecke mit einem rund 30 km langen Tunnel durch das Erzgebirge hat der DB-Konzern Hinweise und Forderungen der Region entgegengenommen. Insgesamt zwölf Stellungnahmen von Städten und Gemeinden, dem Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge sowie Behörden und Ministerien hat der DB-Konzern ergänzend aufgenommen.
- **Stuttgart 21:** Im künftigen Durchgangsbahnhof ist der Rohbau bis auf Restarbeiten abgeschlossen. Die Arbeiten an den Lichtaugen und den Gitterschalen, die die Eingänge zur Bahnsteighalle bilden werden, laufen. Im Oktober 2024 fand das Richtfest für den neuen Fernbahnhof Stuttgart Flughafen statt. Die Arbeiten an der festen Fahrbahn und der eisenbahntechnischen Ausrüstung sind weiter fortgeschritten, die ersten Fahrten der umfangreichen Abnahmekampagne haben begonnen. Die Inbetriebnahme ist in mehreren Teilstufen bis Dezember 2026 geplant.

BAUBEGINNE 2024

PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Kombinierter Verkehr	— Ubf Kornwestheim (3. Modul, 1. Baustufe); Ubf Augsburg
Ausbaustrecke Hanau—Gelnhausen	— ABS Langeselbold—Gelnhausen
S-Bahn München	— Überwerfungsbauwerk Flughafen München West einschl. ESTW-iUZ (LOS A3)

INBETRIEBNAHMEN 2024

PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1)	– 4-gleisiger Ausbau Eggolsheim (PFA 19)
Ausbaustrecke (ABS) Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz (Gäubahn)	– 2-gleisiger Ausbau Horb–Neckarhausen
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	– ESTW Gelnhausen und Vorabmaßnahmen: Neubau Straßenüberführung, Personenunterführung
Ausbaustrecke (ABS) Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	– Chemnitz–Chemnitz-Kappel (Erneuerung Oberleitung, Signalanlagen, Lärmschutz)

Daneben befanden sich 2024 folgende Bedarfsplan- und GVFG-Projekte im Bau:

IM BAU BEFINDLICHE PROJEKTE 2024

PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Ausbaustrecke Stelle–Lüneburg	– Ausrüstung der Strecke mit ETCS
Ausbaustrecke (ABS) Leipzig–Dresden (VDE 9)	– 3. Baustufe: Ausbaustrecke Zeithain–Leckwitz (moderne Stellwerksanpassung, Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h) – 3. Baustufe Neubau Kreuzungsbauwerk Dresden
Ausbaustrecke (ABS) Ludwigshafen–Saarbrücken	– Ausrüstung der Strecke mit ETCS
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart–Ulm–Augsburg	– Stuttgart 21 (inkl. GVFG-Nahverkehrsanteil)
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. und 2. Baustufe)	– 4-gleisiger Ausbau Karlsruhe–Rastatt Süd inkl. Tunnel Rastatt (Streckenabschnitt 1) – 4-gleisiger Ausbau Müllheim–Auggen (PFA 9.0) – 4-gleisiger Ausbau Haltingen–Basel (PFA 9.2) – Basel Bad Bahnhof (PFA 9.3)
Ausbaustrecke (ABS) (Amsterdam)–Grenze Deutschland/Niederlande–Emmerich–Oberhausen	– 3-gleisiger Ausbau Oberhausen–Emmerich und Blockverdichtung, Ausrüstung mit ETCS
Knoten Frankfurt am Main	– 2. Baustufe Frankfurt am Main (Neubau 3. Niederräder Brücke)
Knoten Berlin (Dresdner Bahn)	– Wiederaufbau der 2-gleisigen Strecke zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde für 140 km/h
Kombinierter Verkehr	– Drehscheibe Rhein/Ruhr (Schwungeinfahrt Schiene-Schiene-Umschlag, Anbindung Schiene-Straße-Umschlag) – U-Bahnhof Karlsruhe (Verlängerung des Umschlagmoduls auf eine kranbare Nutzlänge von 750 m in zwei Baustufen)
Rhein-Ruhr-Express	– Umbau Verkehrsstation Dortmund Hauptbahnhof – ESTW Düsseldorf
Ausbaustrecke (ABS) Angermünde–Stettin	– Elektrifizierung Angermünde – Passow (PFA 1)
Ausbaustrecke (ABS) Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord)	– Zusätzliche Gleise in den Bahnhöfen Schnega und Salzwedel
Knoten Magdeburg	– 2. Baustufe: Umbau Gleisanlagen Hauptbahnhof Magdeburg Spurplan Süd bis Bahnhof Magdeburg-Buckau inkl. Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Hallische Straße und Anpassung der Personenverkehrsanlage Magdeburg Hasselbachplatz (PFA 80)
740-m-Netz	– Ausbau der Überholgleise auf 740 m
Knoten Hamburg	– 2-gleisiger Ausbau/1-gleisiger Neubau S4 Hamburg–Ahrensburg–Bad Oldesloe inkl. Neubau von Verkehrsstationen
Ausbaustrecke Köln–Aachen	– Verlängerung Gleis 13 im Bahnhof Aachen Rothe Erde
Knoten Köln	– 6-gleisiger Ausbau südlich Gummersbacher Straße bis Abzweig Köln/Bonn Flughafen Nord (Bestand sind 4 Gleise)

IM BAU BEFINDLICHE PROJEKTE 2024

Ausbaustrecke (ABS) Knappenrode–Horka	– Beginn ETCS-Ausbau
Nahschnellverkehr Rhein-Neckar	– 1. und 2. Baustufe: Stationsmaßnahmen
S-Bahn Nürnberg	– 2. Baustufe: 4-gleisiger Ausbau S-Bahn Nürnberg–Forchheim–Bamberg
S-Bahn München	– Bau einer neuen Stammstrecke zwischen Bahnhof Laim und Leuchtenbergring – 2. S-Bahn-Tunnel (Ausgangslage des Landes Bayern)
München S-Bahn (Erdinger Ringschluss)	– 2. Baustufe: 1. BA Flughafen München–Schwaigerloh (Neubau 2-gleisige elektrifizierte Strecke inkl. Wendeanlage in Schwaigerloh)
S-Bahn Berlin	– S21 (1. Baustufe) – Erweiterung S-Bahn-Netz Berlin mit dem Bau einer Nord-Süd-Achse – Anschluss Berliner Hauptbahnhof in der Nord-Süd-Achse über zwei Äste mit dem Nordring der S-Bahn
Vom Hochwasser (2021) betroffene Strecken	– Elektrifizierung, Neu- und Ausbau von Abschnitten auf den Eifelstrecken und Ahrtalbahn

Am Jahresende 2024 befanden sich insgesamt 217 Bedarfsplan- und GVFG-Projekte in Planung und Bau (46 GVFG, 171 Bedarfsplan). Weitere Informationen zu den Projekten sind im Bau-InfoPortal verfügbar.

Programm »Kleine und mittlere Maßnahmen«

Das rund 4 Mrd. € umfassende Infrastrukturprogramm »Kleine und mittlere Maßnahmen« zur schnellen Kapazitätserweiterung im bestehenden Schienennetz kommt voran. Bis Ende 2025 sollen 138 der insgesamt geplanten 355 Vorhaben umgesetzt sein, was rund 40 % der bis 2030 geplanten Maßnahmen entspricht. Das Investitionsvolumen seit Programmstart bis Ende 2024 liegt bei rund 1,2 Mrd. €. Zu den Projekten zählen infrastrukturelle Maßnahmen wie zusätzliche Überleitmöglichkeiten, Signale und Gleiswechselbetriebe oder neue Bahnsteige. Das Programm zielt auf schnelle positive Effekte auf die Kapazität und Pünktlichkeit für Reisende und Güterverkehrskunden ab. Finanziert werden die Vorhaben im Wesentlichen aus Bundesmitteln sowie aus Eigenmitteln des DB-Konzerns.

Maßnahmen an Bahnhöfen

- **Dortmund Hauptbahnhof:** Der Bahnhof soll nach Abschluss aller geplanten Modernisierungsmaßnahmen (im ersten Quartal 2025) komplett stufenfrei nutzbar sein und eine barrierefreie Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen. Im Juni 2024 ging der siebte der acht zu modernisierenden Bahnsteige wieder in Betrieb.
- **Duisburg Hauptbahnhof:** Seit Mitte 2022 laufen die Arbeiten zur Erneuerung aller Bahnsteige und zum Bau des neuen Hallendaches am Hauptbahnhof Duisburg. Im Juni 2024 wurde der zweite der insgesamt sechs Bahnsteige inkl. des zugehörigen neuen Hallendaches nach Neubau wieder für den Verkehr freigegeben. Das Gesamtprojekt läuft nach aktueller Planung bis 2028.

- **Hannover Hauptbahnhof:** Am Hauptbahnhof Hannover erfolgt seit Sommer 2022 sukzessive die Erneuerung aller Bahnsteige, Bahnsteigdächer und einiger Brückenbauwerke. Die Arbeiten am ersten Bahnsteig A sollen bis Mitte 2025 abgeschlossen werden. Seit Mitte 2024 werden die Erneuerungsarbeiten am zweiten Bahnsteig B durchgeführt. Da sich die Bauarbeiten aus betrieblichen Gründen auf die Zeit um die Sommerferien konzentrieren und von Parallelprojekten im Knoten Hannover abhängig sind, können die Maßnahmen voraussichtlich erst nach 2033 abgeschlossen werden.
- **Berlin Ostbahnhof:** Am Berliner Ostbahnhof gehen die Bauarbeiten am Hallendach zur Erneuerung der Dachhaut, zum Einbau neuer Oberlichter und der Erneuerung des Korrosionsschutzes an allen Dachbindern planmäßig voran. Durch die gewählte Form der Bauausführung konnte der Verkehr während der Arbeiten am Dach fast durchgängig aufrechterhalten werden. Die Hauptmaßnahmen wurden bis Ende 2024 abgeschlossen.
- **Bahnhof Hamburg-Altona:** In Hamburg-Altona wird der Kopfbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr verlegt. Die heutige S-Bahn-Station Diebsteich soll durch den zusätzlichen Ausbau zum Durchgangsbahnhof werden. Es sollen insgesamt vier Bahnsteige und ein Empfangsgebäude errichtet werden. Die Arbeiten haben bereits begonnen. Anfang 2025 wurde der neue S-Bahnsteig in Betrieb genommen. Die drei Fern- und Regionalbahnsteige sollen voraussichtlich 2027 fertiggestellt werden.

RAHMENBEDINGUNGEN

Trassenpreise für 2024

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

Stationsentgelte für 2024

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

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 bis Juni 2025 andauern. Der Weiterbau und die Sanierung des beschädigten Bereichs wurden vom Schlichtungsverfahren entkoppelt; mit Ausnahme der Wiederherstellung der Oströhre sind die Leistungen der bauausführenden ARGE mittlerweile abgeschlossen. Die Rheintalbahn ist im Frühjahr 2022 temporär umverlegt worden, um die havarierte Oströhre von oben mit einer offenen Baugrube sanieren zu können. Die Baugrubenumschließung ist erstellt, die Erdarbeiten haben begonnen und mit dem Abbruch der Tunnelvortriebsmaschine und dem Tunnelneubau wurde 2024 begonnen. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen EVU wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Vergleiche geschlossen.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Ganzheitliche Entwicklung

Die ganzheitliche Entwicklung der Bahnhöfe wurde 2024 fortgesetzt. Um einen Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele leisten zu können, müssen Bahnhöfe gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen ganzheitlich entwickelt werden. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wird deutlich, dass ganzheitliche Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen spürbar positive Auswirkungen auf die Zufriedenheit der Kund:innen haben. Die Maßnahmen sind auch erforderlich, um den hohen Nachholbedarf zu reduzieren. 2024 wurden 113 weitere ganzheitlich entwickelte Bahnhöfe, darunter auch 20 kleinere Bahnhöfe an der Riedbahn sowie viele weitere Zubringer-, S-Bahnhöfe und einige Knotenbahnhöfe, deutschlandweit zukunftsfähig modernisiert.

Neu gestaltete Innenbereiche, moderne Sitzgelegenheiten, erweiterte Wegeleitsysteme und attraktive Vorplätze sind einige Aspekte, die wichtig sind, um ganzheitlich entwickelte Bahnhöfe zu schaffen. Abgeleitet aus Erkenntnissen der Kundenzufriedenheit wurden Qualitätsstandards entwickelt und zu einer Methodik »Zukunftsbahnhof« zusammengeführt. Die Standards dieser Methodik werden mit dem EBA und dem Bund gemeinsam definiert.

Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz und Anschlussmobilität

DB InfraGO arbeitet seit 2024 daran, mit der »Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz und Anschlussmobilität« eine ganzheitliche Entwicklung im Bahnhofsumfeld umzusetzen. Ziel ist es, gemeinsam mit Kommunen, Ländern und Aufgabenträgern standortspezifische Vorplätze zu entwickeln, die einen positiven Beitrag zur Stadt- und Quartiersentwicklung leisten. Ein interdisziplinäres Team berät zu geeigneten Fördermitteln, erarbeitet Konzepte auf Basis von Potenzialanalysen und unterstützt bei der Gestaltung von Flächen. Die Kompetenzstelle berücksichtigt auch Klimaresilienzmaßnahmen 80f. wie Entsiegelung, Begrünung, Verschattung und Wasserretention in ihren Vorplatzkonzepten.

Kapazitäts- und Frequenzmanagement

Kapazitätsmanagement ist von hoher Bedeutung für die Bahnhöfe. Um das prognostizierte Reisendenwachstum zu ermöglichen, muss die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe mit geeigneten Maßnahmen weiterentwickelt werden. Der Deutschland-Takt fließt maßgeblich in die Reisendenprognose 2040 ein, auf deren Basis die Abschätzung etwaiger Kapazitätsbedarfe für die Bahnhöfe erfolgt.

- Seit 2021 wurden bereits mehr als 350 Verkehrsstationen mittels eines Kapazitäts-Checks analysiert. Dadurch wurden kapazitative Hindernisse und Engstellen standardisiert festgestellt und Maßnahmen zur Behebung eingeleitet. Einige Kurzfristmaßnahmen wurden bereits umgesetzt, wie bspw. das Beräumen von Bahnsteigen. Durch eine Beräumung der Bahnsteige und die Anwendung eines einheitlichen Ordnungssystems an allen Bahnsteigen sollen die bestehenden Verkehrsflächen besser genutzt werden und die Reisenden sich dadurch besser auf den Bahnsteigen verteilen.
- Das Frequenzmanagementsystem ist ein wichtiges Instrument zur Erkennung von Kapazitätsengpässen. Mit einer Echtzeitmessung mittels Videotechnik lässt sich ein Anstieg des Reisendenaufkommens frühzeitig erkennen und geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von akuter Überfüllung ergreifen. Die Videodaten können auch dazu genutzt werden, längerfristige Maßnahmen abzuleiten oder deren Effekt zu verifizieren. Dadurch können auch umfangreiche und kostenintensive bauliche Maßnahmen vermieden werden. Per 31. Dezember 2024 waren 46 Bahnhöfe mit einem Frequenzmanagementsystem ausgestattet. Insgesamt planen wir, 100 Stationen mit einem Frequenzmanagementsystem auszustatten.

WLAN an Bahnhöfen

Am Jahresende 2024 stand an über 600 Bahnhöfen ein kostenloses WLAN-Angebot zur Verfügung. Die Realisierung dieses Angebots erfolgt sowohl durch DB-eigene WLAN-Installationen als auch über WLAN-Netzwerke von Kooperationspartnern. Damit erreicht das WLAN-Angebot an Bahnhöfen bereits mehr als die Hälfte aller Reisenden pro Tag. Nachdem Ende 2023 die Vergabe einer Dienstleistungskonzession an einen neuen Kooperationspartner erfolgt ist, wurden im Dezember 2024 im Großraum München die ersten zwei WLAN-Installationen im neuen Kooperationsmodell als Musterstationen fertiggestellt.

Ausbau der Online-Kanäle

Der digitale Kanal bahnhof.de wurde weiter ausgebaut. Zusätzlich wurden auf der Internetseite größere regionale Individualität und Informationstiefe für die abgeschlossenen Standorte ergänzt. Um die Barrierefreiheit zu verbessern, wurden bspw. bei unseren Bahnhofskarten die Screenreader optimiert, um auch seheingeschränkten Menschen wichtige Orientierung in den Bahnhöfen zu bieten.

Smart Cities

Mit Smart Cities | DB wollen wir den Lebensalltag der Menschen durch intelligente und umweltfreundliche Angebote und Bahnhöfe in Kommunen und Städten verbessern. 2024 konnten wir weitere Maßnahmen umsetzen:

- **Click&Collect-Service:** »Box – Die Abholstation« ist eine Logistiklösung auf der letzten Meile. Mit rund 400 Standorten bieten wir in Deutschland das größte Netzwerk an anbieteroffenen Packstationen.
- **Mobility Hubs&E-Laden:** Im Bereich Mobility wurden 2024 weitere Angebote an Bahnhöfen geschaffen. Am Jahresende 2024 gab es 66 Mobility Hubs mit über 20 Sharing-Anbietern. Darüber hinaus wurden in Kooperation mit Kommunen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern verschiedene Mobility Hubs realisiert.
- **Micro-Depots:** Micro-Depots können anbieterübergreifend angefahren und nach dem Multi-User-Prinzip logistisch genutzt werden. Die Zustellung erfolgt dann über emissions- und geräuscharme Kleinfahrzeuge. 2024 wurden u. a. neue Micro-Depots in Hamburg-Altona und Berlin eröffnet.

- **Smart-Cities-Partnerschaften:** Im Rahmen der bestehenden Partnerschaft mit der Freien und Hansestadt Hamburg haben wir auch 2024 einen Hackathon durchgeführt, um neue Ideen und Lösungen zu entwickeln, die den ÖPNV inklusiver, komfortabler und zugänglicher machen sollen. Gemeinsam mit der Landeshauptstadt Hannover wurden im Hauptbahnhof Maßnahmen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit umgesetzt. Im Oktober 2024 haben wir mit der Landeshauptstadt Potsdam eine weitere Smart-Cities-Partnerschaft zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Anschlussmobilität an ausgewählten Bahnhöfen geschlossen. Das Projekt wird mit Fördermitteln des Bundesprogramms »Modellprojekte Smart Cities« finanziert.
- **Aufenthaltsqualität:** Produktentwicklungen für Aufenthaltsqualität, Klimaanpassungsmaßnahmen, subjektive Sicherheit und neue Nutzungskonzepte wurden 2024 weiterentwickelt. Am Standort Hamburg-Harburg wird auch 2025/2026 mit finanzieller Unterstützung der Freien und Hansestadt Hamburg die Planung vorangetrieben, den Bahnhofsvorplatz zu einem attraktiven und klimaresilienten Mobilitätsknotenpunkt (z. B. durch Überflutungsvorsorge und Hitzeschutz) zu transformieren.

Konsumangebot am Bahnhof

Wir tragen mit rund 160 Neueröffnungen und 90 Modernisierungen auf unseren Mietflächen 2024 zu einem attraktiven und abwechslungsreichen Angebot für unsere Kunden bei.

Darüber hinaus verproben wir mit einem regelmäßigen Wechsel der Partner stetig neue Konzepte in Pop-up-Stores für den Reisendenbedarf im Bahnhof.

Wir implementieren somit ein vielfältiges Angebot von Produkten am Bahnhof und forcieren auf den Flächen unserer Geschäftspartner einen schnellen Verkauf mit wenig Wartezeit, u. a. durch digitale Zahlungssysteme, einen nachhaltig gestalteten Ladenbau und bewusstes Warteschlangenmanagement.

Zusammenarbeit mit den Bahnhofsmissionen

Die Bahnhofsmission ist ein wichtiger Partner im Sozialraum Bahnhof. In diesem Rahmen stellt DB InfraGO der gemeinnützigen Organisation die Räumlichkeiten mietkostenfrei zur Verfügung und übernimmt u. a. die anfallenden Instandhaltungen der Räume sowie von Heizungs-, Toiletten- und elektrischen Anlagen. Zur verstärkten und koordinierten Unterstützung der Bahnhofsmission ist durch DB InfraGO im April 2024 der Aktionskreis »Starke Bahnhofsmission« ins Leben gerufen worden. Hiermit sollen Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Finanzen und Personal zugunsten der Bahnhofsmission fokussierter umgesetzt werden.

UMWELTMASSNAHMEN

GRI

DB InfraGO hat auch 2024 zahlreiche Umweltschutzmaßnahmen sowohl im Fahrweg als auch an Personenbahnhöfen um- bzw. fortgesetzt:

- **Lärmsanierung:** Die Lärmsanierungen auf Basis der jeweiligen Machbarkeitsuntersuchungen im Mittelrheintal, Elbtal und Inntal wurden 2024 fortgesetzt.
- Wärmewende grün. Nr. 97: Wir arbeiten weiter intensiv an einer klimafreundlicheren Umrüstung aller heute fossil beheizten und voraussichtlich auch nach 2040 noch benötigten Standorte wie z. B. Werkstätten, Betriebsgebäuden oder Netzstandorten. 2024 haben wir dafür regionale Umrüstungspfade aufgestellt. Nach zentraler Konsolidierung konnten Mengengerüste, Maßnahmen, Zeitpläne und Kosten abgeleitet werden. Die konkrete Umsetzung soll dann regelmäßig im Rahmen der ganzheitlichen Immobilien- und Portfoliostrategie erfolgen. 2024 wurden 15 Standorte umgerüstet. Es wurden fünf Pelletheizungen und zehn Wärmepumpen eingebaut. In Personenbahnhöfen wurden 2024 vier Vorhaben umgesetzt, bei denen eine fossile Heizungsanlage durch eine erneuerbare Wärmeversorgung ersetzt wurde. Ergänzend dazu befinden sich Maßnahmen an 16 weiteren Standorten in der Planungsphase für eine regenerative Wärmeerzeugung.
- **Erneuerbare Energien auf Bahnanlagen:** 2024 wurde an der Konkretisierung der Nutzung von erneuerbaren Energien, insbesondere durch Photovoltaikanlagen, auf neuen oder geänderten Eisenbahnanlagen gearbeitet. Ziel ist es, einen Handlungsleitfaden für die zahlreichen Bauprojekte zu erarbeiten, der bei der Realisierung sinnvoller Maßnahmen pragmatisch unterstützt.
- **Railmap klimaneutrale Schieneninfrastruktur:** Um klimarelevante Emissionen aus Bau und Unterhaltung der Schieneninfrastruktur zu senken, haben wir die Initiative »Railmap klimaneutrale Schieneninfrastruktur« weiter umgesetzt. Hierzu haben wir uns mit dem BMDV und dem BMWK zur Zuwendungsfähigkeit möglicher Mehrkosten für das Bauen insbesondere mit emissionsärmeren Baumaterialien abgestimmt. Ebenso waren wir im intensiven Austausch mit der Grundstoffindustrie. In Forschungs- und Pilotprojekten wurde auch 2024 nach Umsetzungsmöglichkeiten für grüne Bauverfahren und -materialien gesucht. Z. B. wurden neben technischen Einsatzmöglichkeiten von Geothermieanlagen in unseren Tunneln auch die rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten hierfür eruiert.

- **Zukunftsinitiative Bahnbau:** Im Rahmen der Zukunftsinitiative Bahnbau haben wir mit Partnern aus Planern, Bauverbänden und Bahnbauindustrie im Cluster »Grünes Planen, Bauen und Betreiben« Themen wie bspw. die Erhöhung der Recyclingquoten von Bahnbaumaterialien bearbeitet. 2024 wurden Anwendungshilfen für den Einsatz von geotechnischen Erdbauwerken erstellt sowie die Förderung der gleisgebundenen Bettungsaufbereitung.
- **Bike+Ride-Offensive und Informationsstelle Fahrradparken:** Die Bike+Ride-Offensive grün. Nr. 156 unterstützt Kommunen dabei, bundesweit zusätzliche Stellplätze für Fahrräder an Bahnhöfen zu schaffen. Seit Programmbeginn 2019 wurden insgesamt mehr als 22.000 Stellplätze zusätzlich an 251 Bahnhöfen in Betrieb genommen. 2024 haben wir 56 Bahnhöfe mit Bike+Ride-Anlagen ausgestattet und so über 4.400 Fahrradstellplätze realisiert. Seit 2021 haben wir darüber hinaus über die Informationsstelle Fahrradparken über 150 Kommunen bei der Umsetzung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen beraten.
- **App DB Rad+:** Mit der Nutzung der App DB Rad+ grün. Nr. 110 können Radfahrer:innen derzeit in 21 teilnehmenden Kommunen ihre gefahrenen Fahrradkilometer vor Ort und digital bei Partnergeschäften aus ihrer Region und am Bahnhof gegen Rabatte und Prämien einlösen. Seit dem Start der App 2020 sind bundesweit bereits über 27 Mio. km in 21 Kommunen »erradelt« worden. 2024 sind zwei weitere Landkreise hinzugekommen.
- **Nachhaltige Bahnhöfe:** Der »kleine grüne Bahnhof« grün. Nr. 6 steht für eine neue Generation von Bahnhofsgebäuden, die klimafreundlich gebaut und betrieben werden. Bereits beim Bau wird durch den Einsatz natürlicher, nachhaltiger und regionaler Rohstoffe wie z. B. Holz aus Nordbayern rund 50 % CO_2e eingespart.
  - Im Juli 2024 ist der »kleine grüne Bahnhof« in Haar in Betrieb gegangen. Weitere Standorte sind in Planung. Der Bauansatz »kleiner grüner Bahnhof« wurde von der Allianz pro Schiene mit dem »Deutschen Verkehrswendepreis für Baukultur 2024« ausgezeichnet.
  - In Bitterfeld soll im Frühjahr 2025 ein besonders klimafreundliches Bahnhofsgebäude fertiggestellt werden: Beim Bau wurde recyceltes Aluminium genutzt, bei dessen Herstellung rund 95 % CO_2-Emissionen im Vergleich zur Herstellung neuen Aluminiums eingespart werden. Durch Oberlichter und Glasfronten wird eine hellere Atmosphäre mit weniger künstlicher Beleuchtung geschaffen. Die Photovoltaikanlage deckt 100 % des Strombedarfs ab und der Heizbedarf wird über Fernwärme sichergestellt.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

⟶ *Preisanpassungen und insbesondere Aufwandszuschüsse des Bundes auch für das Vorjahr führen zu deutlicher Ergebnisverbesserung.*

⟶ *Streiks der GDL haben deutlich dämpfenden Effekt auf Betriebsleistung und Umsatz.*

⟶ *Zusätzliche Belastungen aus höheren Instandhaltungsmaßnahmen zur Qualitätsverbesserung, gestiegenen betrieblichen und infrastrukturbedingten Schadenersatzzahlungen an EVU, Wetterereignissen, Tarifeffekten sowie einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl.*

⟶ *Erste Generalsanierung umgesetzt.*

Die Pünktlichkeit des DB-Konzerns sowie der Schiene in Deutschland entwickelte sich rückläufig. Einer der Hauptgründe ist das hohe Störniveau als Folge von überalterten und störanfälligen Anlagen. Dazu zählt auch ein ganzjährig hohes Niveau an Langsamfahrstellen. Weitere wesentliche Verspätungstreiber waren ein insgesamt hohes Bauvolumen in Verbindung mit einer Vielzahl kurzfristiger Baumaßnahmen sowie eine sehr hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur v. a. im hochausgelasteten Engpassnetz.

Die Anlagenqualität lag 2024 weiterhin auf einem stabilen Niveau.

Die Kundenzufriedenheit entwickelte sich 2024 differenziert:

- Im Bereich Fahrweg ging sie weiter zurück. Die rund 230 Kunden, die an der Befragung teilnahmen, äußerten sich insbesondere zu Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit nochmals kritischer als im Vorjahr.
- Im Bereich Verkehrsstation (Reisende und Besucher:innen) war sie ebenfalls leicht rückläufig. Die Anzahl der Befragungen liegt bei rund 80.000 Interviews pro Jahr. Die drei Leistungsbereiche mit dem höchsten Anteil unzufriedener Kund:innen sind Wartebereiche/Sitzmöglichkeiten, Personenaufkommen und Sauberkeit.
- Im Bereich Verkehrsstation (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Bundesländer) war sie leicht besser als im Vorjahr. Insbesondere EVU sind deutlich zufriedener, besonders mit der Betreuung durch das Bahnhofsmanagement.
- Im Bereich Mieter ging sie auch leicht zurück. V. a. die Schnelligkeit der Abwicklung bei der Betreuung sowie Sicherheit, Sauberkeit und Möglichkeiten der Logistik wurden deutlich schwächer als 2023 bewertet.

Die Leistungsentwicklung lag in etwa auf Vorjahresniveau:

- **Trassennachfrage:** insgesamt leichter Rückgang v. a. infolge von höheren streik- und baubedingten Einschränkungen, fehlenden konjunkturellen Impulsen sowie dem Fahrzeug- und Personalmangel. Die Nachfrage bei konzernexternen Kunden stieg, was insbesondere aus der Übernahme von Verkehren im Schienengüter- und Regionalverkehr resultierte. Bei konzerninternen Kunden war ein Rückgang, getrieben durch DB Regio und DB Cargo, zu verzeichnen.
- **Stationshalte:** Entwicklung in etwa auf Vorjahresniveau. Die Stationshalte im Regionalverkehr sind infolge ihres ganz überwiegenden Anteils an den Stationshalten prägend für die Entwicklung.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insgesamt erfreulich, ganz wesentlich getrieben durch den Ausgleich von Instandhaltungsleistungen für die Schieneninfrastruktur für 2023 und 2024 durch den Bund (+2,8 Mrd. €; Gegenposition im Materialaufwand). Darin enthalten ist auch die Ablösung von Vorleitungen von Instandhaltungsmaßnahmen aus dem Vorjahr (1,1 Mrd. €). Zusätzliche Belastungen im Wesentlichen aus der Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit sowie Tarifsteigerungen wirkten dämpfend. Die bereinigten Ergebnisgrößen verbesserten sich stark und waren positiv:

- **Sonstige betriebliche Erträge (+2.574 Mio. €):** sehr deutlicher Anstieg, ganz wesentlich getrieben durch die erstmalige Förderung von Instandhaltungsleistungen in der Schieneninfrastruktur durch den Bund, auch für das Vorjahr. Der Materialaufwand stieg analog zur Förderung für 2024 teilweise gegenläufig an.
- **Umsatz (+4,0 % / +311 Mio. €):** leichter Anstieg aufgrund von Preisanpassungen. Im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe stiegen zudem auch die Vermietungsumsätze. Rückgänge infolge der Leistungsentwicklung wirkten gegenläufig dämpfend.

GRI

DB INFRAGO	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	89,4	90,1	– 0,7	–
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland [1] in %	88,1	88,9	– 0,8	–
Anlagenqualität (Personenbahnhöfe) in Schulnote	2,72 [2]	2,77 [2]	– 0,05	–
Kundenzufriedenheit Fahrweg in Schulnote	3,7	3,6	+ 0,1	–
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/Besucher:innen) in Schulnote	2,6	2,5	+ 0,1	–
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Bundesländer) in Schulnote	2,7	2,8	– 0,1	–
Kundenzufriedenheit Mieter in Schulnote	2,3	2,2	+ 0,1	–
Zustandsnote Gesamtnetz in Schulnote	3,0	3,0	–	–
Zustandsnote Personenbahnhöfe in Schulnote	3,03	–	–	–
Betriebslänge per 31.12. in km	33.365	33.351	+ 14	–
Personenbahnhöfe	5.401	5.399	+ 2	–
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.102	1.116	– 14	– 1,3
davon konzernexterne Bahnen	448,7	437,7	+ 11,0	+ 2,5
Anteil konzernexterner Bahnen in %	40,7	39,2	+ 1,5	–
Stationshalte in Mio.	159,7	159,2	+ 0,5	+ 0,3
davon konzernexterne Bahnen	49,3	47,8	+ 1,5	+ 3,1
Gesamtumsatz in Mio. €	8.090	7.779	+ 311	+ 4,0
davon Trassenerlöse in Mio. €	6.147	5.943	+ 204	+ 3,4
davon Stationserlöse in Mio. €	1.039	1.028	+ 11	+ 1,1
davon Vermietung in Mio. €	431	372	+ 59	+ 15,9
Außenumsatz in Mio. €	3.054	2.819	+ 235	+ 8,3
Anteil am Gesamtumsatz in %	37,8	36,2	+ 1,6	–
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.160	– 415	+ 1.575	–
EBIT bereinigt in Mio. €	226	– 1.248	+ 1.474	–
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	– 1	– 1.429	+ 1.428	– 99,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	15.217	12.341	+ 2.876	+ 23,3
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen in Mio. €	3.180	2.045	+ 1.135	+ 55,5
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	68.197	63.870	+ 4.327	+ 6,8
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	66.774	61.940	+ 4.834	+ 7,8
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,7	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	24,6	24,3	+ 0,3	–
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.324	2.255	+ 69	+ 3,1
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 (Fahrweg) im Vergleich zu 2019 in %	– 9,4	– 7,2	– 2,2	–
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 (Personenbahnhöfe) im Vergleich zu 2019 in %	– 27,2	– 24,3	– 2,9	–

[1] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.
[2] Vorläufiger Wert.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen insbesondere für Maßnahmen zur Instandhaltung und zur Qualitätsverbesserung sowie aus Kostensteigerungen:

- **Materialaufwand (+18,3%/+761 Mio.€):** starker Anstieg, der maßgeblich auf deutlich höhere Instandhaltungsleistungen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur zurückzuführen ist. Aufwendungen für die Instandhaltung werden seit 2024 teilweise durch den Bund gefördert (Effekt in den sonstigen betrieblichen Erträgen). Darüber hinaus stiegen die Aufwendungen für bezogene Leistungen u. a. für Transport, Grünpflege sowie Sicherheits- und Ordnungsdienste (insbesondere Leistungen von DB Sicherheit im Zusammenhang mit dem Projekt KRITIS ▷ 49). Preisbedingt niedrigere Aufwendungen für Energie wirkten teilweise kompensierend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+23,1%/+538 Mio.€):** deutliche Zunahme, v. a. durch betriebliche und infrastrukturbedingte Schadenersatzzahlungen an interne und externe EVU sowie mengenbedingt höhere Projektaufwendungen. Zudem stiegen u. a. die Aufwendungen für Mieten, IT- und Servicedienstleistungen.
- **Personalaufwand (+10,1%/+467 Mio.€):** Anstieg v. a. infolge der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt.
- **Abschreibungen (+12,1%/+101 Mio.€):** investitionsbedingter Anstieg. Investitionen in die Schieneninfrastruktur werden seit 2024 auch durch Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes ▷ 46 f. finanziert. Dies führt zu höheren abschreibungspflichtigen Vermögenswerten und in der Folge einem grundsätzlich höheren Niveau der Abschreibungen. Im Gegensatz zu durch Eigenkapital finanzierten Investitionen werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

Die Brutto-Investitionen stiegen v. a. infolge höherer Investitionen in das Bestandsnetz spürbar an. Auch die eigenfinanzierten Netto-Investitionen (ohne die zusätzlichen Eigenkapitalerhöhungen des Bundes ▷ 46 f.) stiegen deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist maßgeblich durch Zugänge zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte sowie Betrieb, gestiegen.

Der Frauenanteil stieg gegenüber dem Vorjahresende.

Die Gesamtkilometer lärmsanierter Strecke sind durch die weitere Umsetzung von Maßnahmen gestiegen.

Die absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen aus dem Betrieb sind in beiden Geschäftsbereichen im Vergleich zu 2019 weiter gesunken. Ursächlich hierfür sind ein Rückgang der Endenergieverbräuche sowie eine geringere Treibhaugasintensität des stationären 50-Hz-Stroms.

Geschäftsfeld DB Energie

GESCHÄFTSMODELL

DB Energie bietet Energieprodukte rund um Traktionsenergie sowie stationäre Energieversorgung an. Dazu gehören neben Bahnstrom und Diesel auch Versorgungslösungen für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Schienenverkehr. Bahnhöfe und weitere Liegenschaften des DB-Konzerns werden mit Strom, Gas und Wärme versorgt. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen.

Das Bahnstromnetz ist das technische Rückgrat der Bahnstromversorgung, für das DB Energie das Ziel hat, als Netzbetreiber die Versorgungssicherheit auf höchstem Niveau zu gewährleisten. Der erforderliche Strom wird aus erneuerbaren Energieträgern und Bahnstromkraftwerken teils direkt und teils über Umrichter/Umformer in das Bahnstromnetz eingespeist. Zur Versorgung von Dieseltriebfahrzeugen steht ein deutschlandweites Tankstellennetz bereit, das zum Teil auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann. Dieses Tankstellennetz soll schrittweise auf die Versorgung mit alternativen Kraftstoffen umgestellt bzw. dafür erweitert werden. Um auf oberleitungsfreien Abschnitten künftig auch einen klimafreundlichen Schienenverkehr zu ermöglichen, will DB Energie Energieversorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben realisieren. Darüber hinaus betreibt DB Energie 50-Hz-Mittelspannungsnetze für die Energieversorgung in Bahnhöfen und bietet Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf der Straße an. Die Infrastruktur von DB Energie unterliegt in unterschiedlichen Ausprägungen der Regulierung durch die BNetzA.

MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Energie ist für die ökonomisch und ökologisch effiziente Energiebeschaffung sowie die zuverlässige Energiebereitstellung für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verantwortlich. Zusätzlich verfügt DB Energie über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Kraftstoffversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern.

DB Energie leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der langfristigen Ziele der Strategie Starke Schiene ▷ 53. So ist DB Energie z. B. ein zentraler Treiber für eine klimafreundliche Energieversorgung der EVU in Deutschland. Um das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 ▷ 73 ff. vollständig zu realisieren, soll die Bahnstromversorgung bis 2038 vollständig auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Für nicht elektrifizierte Strecken sollen mit Ladeinfrastruktur für Akkuzüge, Wasserstoffversorgung und Biokraftstoff nachhaltige Alternativen angeboten werden.

Dies gilt auch für die Herausforderungen des Sanierungsprogramms S3 54ff. Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit verbindet DB Energie als Energieversorgungsunternehmen des DB-Konzerns mit den Zukunftsthemen der Digitalisierung und der Energiewende. Die Top-Themen von DB Energie zahlen dabei auf die drei Säulen des Sanierungsprogramms S3 ein:

- **Infrastruktur:** Die Infrastruktur von DB Energie ist auf die Versorgung mit Traktionsenergie ausgerichtet. Wir setzen auf Resilienz und Absicherung der stabilen Stromversorgung. Ziel ist es, mit strategischen Anpassungen unseres Bahnstromnetzes und unserer Verteilnetze den Trends und Herausforderungen der Energieversorgung zu begegnen. Die Infrastruktur bildet das Rückgrat, das durch eine strategische Absicherung der Versorgungssicherheit nur in Einheit funktioniert.
- **Betrieb:** Der Betrieb – die Versorgungssicherheit – soll durch das Know-how und die Erfahrung von DB Energie sichergestellt werden. DB Energie zielt darauf ab, Engstellen der Versorgungssituation frühzeitig zu erkennen, und richtet strategisch sein Vorgehen darauf aus. DB Energie will auch im Havariefall schnell und pragmatisch handeln; der Fokus liegt auf nachhaltigen, intelligenten und wirtschaftlichen Lösungen. Zunehmend an Bedeutung gewinnt dabei die OT-(Operational Technology-)Security, unterstützt durch moderne Kommunikation.
- **Wirtschaftlichkeit:** Die Wirtschaftlichkeit ist das Bindeglied. Die Stromversorgung muss auch bei zunehmend volatiler Einspeisung von erneuerbaren Energien unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sichergestellt werden. Die Märkte spiegeln den Bedarf an »grünen« Energieträgern wider. Unser Bestreben ist es, den Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien durch die intelligente und kurzfristige Reaktionsfähigkeit unter Berücksichtigung der Versorgungssituation und des Marktes zu stützen und auszugleichen.

RAHMENBEDINGUNGEN

Festlegungsverfahren zum Bahnstromnetzzugang

Das bereits 2019 von der BNetzA eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz ist Ende Juni 2022 mit einer Festlegung zum Abschluss gekommen. Mit der Festlegung wurden Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln sichergestellt und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und Bahnstromnetzbetreiber) verbessert. Sowohl DB Energie als auch die EVU, Triebfahrzeughalter und weitere Bahnstromlieferanten sollen auf dieser Grundlage nun an der Umsetzung der neuen Zugangsregeln bis zum 1. Juli 2026 arbeiten. Dennoch hat die Festlegung einige entscheidende Umsetzungsfragen offengelassen. Um diese offenen Fragen zu beantworten und die Umsetzung der Festlegung aufseiten der Marktpartner zu unterstützen, hat der Bahnstromnetzbetreiber DB Energie gemeinsam mit EVU und Verbänden einen Umsetzungsfragenkatalog erarbeitet und diesen an die BNetzA zur weiteren Prüfung übergeben. Parallel dazu hat DB Energie Anfang 2024 eine Konsultation der elektronischen Nachrichtenformate gestartet und im weiteren Jahresverlauf erfolgreich abgeschlossen.

UMWELTMASSNAHMEN

GRI

Ausbau erneuerbarer Energien im Bahnstrom

Der Aufbau eines diversifizierten Portfolios aus erneuerbaren Energien und Energiespeichern für die wirtschaftliche und sichere Energieversorgung bei einem wachsenden Anteil von erneuerbaren Energien ist Kernelement unserer Vergrünungsstrategie. Abschlüsse von Power Purchase Agreements (PPA) haben sich dabei zum festen Bestandteil der Beschaffungsaktivitäten etabliert. 2024 wurden 14 neue PPA abgeschlossen:

- zehn neu abgeschlossene PPA mit einer kurz- bis mittelfristigen Laufzeit, bei denen die Stromlieferung aus sechs Onshore-, einem Offshore-Windpark grün. Nr. 47 und vier Solarparks grün. Nr. 30 erfolgt,
- vier neu abgeschlossene PPA mit einer langfristigen Laufzeit, bei denen die Stromlieferung aus fünf Wasserkraftwerken grün. Nr. 16 und einem Solarpark erfolgt.

Dazu zählt u. a. ein langfristiger Liefervertrag (PPA) mit Uniper über Stromlieferungen aus vier schwedischen Laufwasserkraftwerken am Fjällsjöälven. Für fünf Jahre soll ab 2028 aus den Laufwasserkraftwerken Ökostrom i. H. v. rund 88 GWh pro Jahr an den DB-Konzern geliefert werden.

Im vierten Quartal 2024 wurde ein erstes Power Storage Agreement (PSA) mit der Iqony abgeschlossen. Hierdurch kann DB Energie für fünf Jahre eine Speicherkapazität von 140 MWh aus dem neu entstehenden Batteriespeicher am Kraftwerksstandort Duisburg-Walsum ab voraussichtlich Mai 2026 nutzen. Die Strukturierung von PSAs innerhalb des PPA-Portfolios erlaubt es, die Besonderheiten der Grünstromlieferungen, bspw. unstete Erzeugung sowie Preis- und Prognoserisiken, bestmöglich zu managen. DB Energie will so die Integration der erneuerbaren Energien im deutschen Strommarkt weiter aktiv vorantreiben.

GRI

DB Energie – auf einen Blick

Produkte

Traktionsstrom
Versorgung von Zügen mit Energie. Den 16,7-Hz-Bahnstrom stellen wir deutschlandweit rund um die Uhr über ein eigenes durchgeschaltetes Stromnetz zur Verfügung.

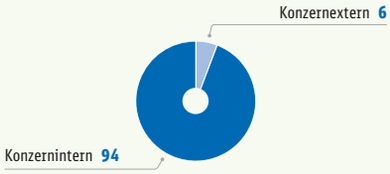
Durchleitung Traktionsenergie
Durchleitung von durch Eisenbahnverkehrsunternehmen extern eingekauftem Strom im Netz von DB Energie zur Versorgung von Zügen.

Stationäre Energie
Versorgung von Bahnhöfen, Werken, Stellwerken und Bürogebäuden mit Strom und Wärme. Stationäre Anlagen des Zugbetriebs, z. B. Zugvorheizanlagen und Weichenheizungen, werden mit Strom versorgt.

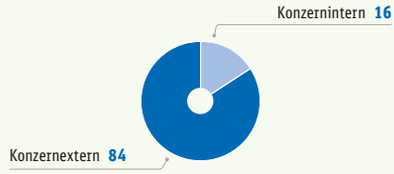
Dieselkraftstoff und HVO
Versorgung mit Dieselkraftstoff und dem klimafreundlichen Biokraftstoff HVO über Schienentankstellen im 24-Stunden-Selbstbedienungsbetrieb. Zum Angebot gehören zudem Hilfs- und Betriebsstoffe, Heiz- und Motoröl sowie AdBlue®.

Struktur

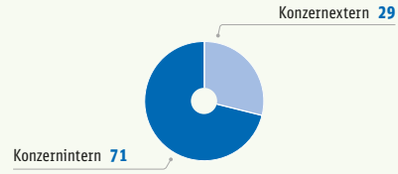
TRAKTIONSSTROM / in %



STATIONÄRE ENERGIE / in %



DIESELKRAFTSTOFF / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 2.100

Netzwerke und Infrastruktur
- Rund 8.000 km Bahnstromnetz
- Rund 1.800 Trafostationen
- 172 Tankstellen
- 56 Kraftwerke / Umrichter / Umformer

Weitere Produktionsfaktoren
- Strom
- Kraftstoff

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden
- Privatkund:innen

Nutzenversprechen
- DB Energie hat das Ziel, einen kundenorientierten und umweltfreundlichen Zugang zu Produkten in den Bereichen Bahnstrom und Diesel sowie stationäre Energien anzubieten.

Kundenzugang / -bindung
- Key-Account-Management
- Regionaler Vertrieb
- Online-Kundenplattformen

Schlüsselaktivitäten
- Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen
- Energie beschaffen
- Energie vertreiben
- Energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen

OUTPUTS[1)]

Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom)
- 7.172 GWh

Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz)
- 6.840 GWh

Dieselkraftstoff
- 348 Mio. l

OUTCOMES[2)]

EBIT bereinigt
- 65 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,9

Kundenzufriedenheit
- Schulnote von 2,0

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix[3)]
- 69,8 %

Versorgungssicherheit
- 99,99 %

Stand 2024 bzw. per 31. Dezember 2024.
1) Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
2) Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.
3) In Deutschland.
Die Daten für 2024 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2025 ab.

Energieversorgung für alternative Antriebe

Ergänzend zur weiteren Elektrifizierung des Streckennetzes realisiert DB Energie Versorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Hierbei verfolgt DB Energie verschiedene Technologieansätze:

- In Schleswig-Holstein sind seit Ende 2024 die ersten Oberleitungsinselanlagen in Deutschland in Betrieb: Statt der gesamten Strecke werden nur kurze Abschnitte oder Bahnhöfe elektrifiziert, in denen Akkuzüge grün. Nr. 45 nachladen können. An den Bahnhöfen in Heide, Husum und Tönning wurden durch DB Energie Ladeunterwerke zur Einspei-

sung von Bahnstrom in die durch DB InfraGO neu gebauten Oberleitungsabschnitte errichtet. Darüber hinaus sollen in verschiedenen Bundesländern Planungen zur Errichtung von Oberleitungsinselanlagen weiter vorangetrieben werden.

- Die Versorgung mit HVO grün. Nr. 164 hat DB Energie weiter ausgebaut: Ende 2024 war HVO an 20 Schienentankstellen von DB Energie verfügbar.
- Im Innovations-Hub in Tübingen erprobt DB Energie im Rahmen des Projekts H2goesRail grün. Nr. 53 erstmals ein innovatives Wasserstoff-Gesamtsystem. DB Energie hat für dieses Projekt eine neuartige mobile Wasserstoff-Tankstelle entwickelt. Der grüne Wasserstoff wird direkt vor Ort mit Ökostrom aus der Oberleitung hergestellt. Der so gewonnene Wasserstoff wird anschließend verdichtet, in einem mobilen Speicher gelagert und über die mobile Betankungsanlage zur Verfügung gestellt. 2024 wurde in Tübingen die Betankung mit Wasserstoff erprobt. Aufbauend auf dem H2goesRail-Projekt beschäftigt sich DB Energie am Innovationsstandort in Tübingen mit der Bahnenergieversorgung der Zukunft. Dazu sollen bis Ende des ersten Quartals 2025 am Standort weitere Technologien und Anlagen pilotiert werden. Beispiele sind die Entwicklung des sog. DB Sektorenkopplers, einer technischen Schnittstelle zur Oberleitung, um erneuerbare Energien direkt in das Bahnstromnetz einspeisen zu können, der Einsatz von Energiespeichern und die Nutzung von KI zur effizienten Energiesteuerung.
- DB Energie betreibt seit Ende 2024 in Augsburg eine Wasserstoff-Tankstelle der Bayerischen Regiobahn (BRB) und stellt darüber die Versorgung der BRB mit Wasserstoff aus erneuerbaren Energien sicher.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

⟶ *Rückläufige Absatzmengen bei stationären Energien (Industriekundengeschäft), Traktionsstrom und Diesel sowie Streiks der GDL belasten Umsatzentwicklung.*

⟶ *Operatives Ergebnis durch geringere Deckungsbeiträge im Traktionsstrom belastet. Gegenläufig wirken niedrigere Preise für den Energiebezug infolge einer guten Versorgungslage auf den Beschaffungsmärkten.*

⟶ *Versorgungssicherheit stabil auf sehr hohem Niveau.*

Das sehr hohe Niveau der Versorgungssicherheit von nahezu 100 % konnte weiterhin beibehalten werden.

DB Energie hat erneut bei der Kundenzufriedenheit gute Werte erreicht. Einen deutlichen Zufriedenheitsanstieg gab es dabei v. a. im Bereich Bahnstrom und Diesel. Sowohl interne als auch externe Kunden tragen zu dieser positiven Entwicklung bei.

Die Mengenentwicklung war differenziert:

- **Traktionsstrom:** Der Absatz ging v. a. durch eine geringere Nachfrage konzerninterner Kunden im Schienengüterverkehr zurück. Zudem wirkten die Streiks der GDL im ersten Quartal 2024 36 belastend. Die Nachfrage von konzernexternen Kunden stieg gegenläufig an und wirkte teilweise kompensierend.
- **Durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden:** Der deutliche Anstieg spiegelt v. a. Verkehrszuwächse und eine Verlagerung aus dem Traktionsstrom wider.
- **Stationäre Energien:** Signifikanter Rückgang, getrieben durch Portfolioanpassungen im Industriekundengeschäft, das zum Jahresende 2024 nahezu vollständig eingestellt wurde.
- **Dieselkraftstoffe:** Der Nachfragerückgang resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung bei konzerninternen Kunden im Schienengüterverkehr sowie bei konzernexternen Kunden.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer, aber weiterhin positiv. Geringere Erträge wurden nur teilweise durch niedrigere Aufwendungen kompensiert, sodass die operativen Ergebnisgrößen in der Folge deutlich sanken.

Die Erträge gingen v. a. mengenbedingt spürbar zurück.

- **Umsatz (– 12,9 % / – 513 Mio. €):** Die Umsatzentwicklung war leistungsbedingt, in erster Linie durch Mengenrückgänge bei der Versorgung konzernexterner Kunden mit stationären Energien, rückläufig. Darüber hinaus wirkten auch geringere Umsätze aus der Beistellung von CO_2-Zertifikaten ertragsmindernd. Leistungszuwächse bei durchgeleiteter Traktionsenergie und höhere Handelsumsätze wirkten teilweise kompensierend. Preisrückgänge wurden durch den Entfall der Strompreisbremse überlagert.
- **Sonstige betriebliche Erträge (– 82,4 % – 333 Mio. €):** Der sehr starke Rückgang resultierte insbesondere aus dem Wegfall von Erstattungen im Rahmen der Strompreisbremse. Diese wurden 2023 über Absatzpreissenkungen vollständig an die Kunden weitergegeben. Höhere Erträge aus der Auflösung abgegrenzter Verbindlichkeiten wirkten teilweise kompensierend.

Auf der Aufwandsseite ergab sich v. a. im Materialaufwand ein mengen- und preisbedingter Rückgang:

GRI

DB ENERGIE	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Versorgungssicherheit [1] in %	99,99 [1]	99,99 [1]	–	–
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,0	2,1	– 0,1	–
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Diesel in Schulnote	2,0	2,3	– 0,3	–
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden) in Schulnote	2,1	2,1	–	–
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	7.172	7.262	– 90	– 1,2
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	3.028	2.695	+ 333	+ 12,4
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	6.840	8.590	– 1.750	– 20,4
Dieselkraftstoff in Mio. l	348,4	365,4	– 17,0	– 4,7
Gesamtumsatz in Mio. €	3.457	3.970	– 513	– 12,9
Außenumsatz in Mio. €	1.492	1.952	– 460	– 23,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	141	242	– 101	– 41,7
EBIT bereinigt in Mio. €	65	163	– 98	– 60,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	377	329	+ 48	+ 14,6
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen in Mio. €	130	88	+ 42	+ 47,7
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	2.149	2.055	+ 94	+ 4,6
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	2.127	1.984	+ 143	+ 7,2
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,9	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	16,8	15,5	+ 1,3	–
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix [2] in %	69,8	68,0	+ 1,8	–

[1] Vorläufiger ungerundeter Wert.
[2] Die Daten für 2024 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2025 ab. Die Daten für 2023 entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG (November 2024) und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus dem Integrierten Bericht 2023 abweichen. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

- **Materialaufwand (– 20,4% / – 787 Mio. €):** Aufwandsmindernd wirkten die geringeren Absatzmengen bei den stationären Energien sowie rückläufige Energiebezugspreise für Traktionsstrom. Preis- und mengenbedingte Rückgänge beim Bezug von Dieselkraftstoff verstärkten den Effekt. Die Aufwendungen für die Beistellung von CO_2-Zertifikaten gingen ebenfalls zurück.
- **Abschreibungen (– 3,8% / – 3 Mio. €):** leichter Rückgang durch den Wegfall von außerplanmäßigen Abschreibungen.

Der Anstieg des Personalaufwands und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkte gegenläufig.

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+ 24,1% / + 35 Mio. €):** Der Anstieg wurde im Wesentlichen durch konzerninterne Aufwandspositionen sowie höhere Aufwendungen für IT-Projekte verursacht. Zudem stiegen u. a. die Aufwendungen für IT-Projekte. Einsparungen bei Beratungsleistungen wirkten teilweise kompensierend.
- **Personalaufwand (+ 7,8% / + 13 Mio. €):** Der Mehraufwand resultierte aus der gestiegenen Mitarbeitendenzahl sowie Tarifeffekten.

Die Brutto-Investitionen in die Bahnstrominfrastruktur nahmen zu und zielen insbesondere auf die weitere Verbesserung der Qualität, die Stärkung der Resilienz der Energieversorgung sowie auf den weiteren Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien ab. Die Investitionszuschüsse stiegen im Vergleich zu den eigenfinanzierten Netto-Investitionen weniger stark an.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist mit Blick auf die Umsetzung des höheren Investitionsvolumens in der Infrastruktur, die Erfüllung gesetzlicher und regulatorischer Vorgaben sowie Maßnahmen in IT und Operational Technology (OT) Security angestiegen.

Der Frauenanteil ist im Vergleich zum Vorjahresende deutlich gestiegen.

Der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland 77 hat weiter zugenommen.

Beteiligungen/Sonstige

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governancefunktionen sowie die rechtlich unselbstständigen Serviceeinheiten der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen Serviceeinheiten des DB-Konzerns sowie die rechtlich selbstständigen Operational Services gebündelt. Hierbei handelt es sich um Serviceeinheiten, die insbesondere als interne Dienstleister im Auftrag der Geschäftsfelder des DB-Konzerns tätig werden.

Beteiligungen/Sonstige – auf einen Blick

Portfolio

DB Business Services
- Rechtlich selbstständige Einheiten (u. a. DB Zeitarbeit GmbH und DB JobService GmbH)
- Rechtlich unselbstständige Einheiten (u. a. DB Immobilien, DB Training und DB Beschaffung)

DB Operational Services
- Rechtlich selbstständige operative Serviceeinheiten (u. a. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, DB Systel GmbH, DB Services GmbH, DB Bahnbau Gruppe GmbH, DB Vertrieb GmbH, DB E.C.O. Group)

Sonstige
- Governancefunktionen der Konzernleitung (u. a. Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal)
- DB-Unterstützungsfunktionen (u. a. Deutsche Bahn Finance GmbH und Deutsche Bahn Stiftung gGmbH)

Struktur

GESAMTUMSATZ / in %

MITARBEITENDE / in %

Stand 2024 bzw. per 31. Dezember 2024.

DB FAHRZEUGINSTANDHALTUNG

DB Fahrzeuginstandhaltung ist spezialisiert auf den Bereich der schweren, sicherheitsrelevanten Instandhaltung und Instandsetzung von Schienenfahrzeugen und deren Komponenten.

- **Instandhaltungswerk Cottbus:** Im Zuge der Erweiterung des Werks Cottbus wird das größte und modernste ICE-Instandhaltungswerk entstehen, das mit einem neuen Produktionsprozess dafür sorgen soll, dass die ICE-4-Züge schnell wieder in den Betrieb kommen. Im Januar 2024 wurde die zweigleisige Halle 2 nach nur rund 20 Monaten Bauzeit eröffnet. In die knapp 450 m lange Werkshalle passen die 374 m langen XXL-ICE mit 13 Wagen in voller Länge. Von den siebenteiligen ICE können zwei Züge hintereinander auf den beiden Instandhaltungsgleisen stehen. Mitarbeitende können an allen Wagen gleichzeitig arbeiten. Parallel zur Inbetriebnahme der Halle 2 begannen die Bauarbeiten für die viergleisige Halle 1, die 2026 in Betrieb gehen soll.
- **Digitale Komponentenaufbereitung:** Im Bereich der Digitalisierung 64ff. bildet das Projekt Digitale Komponentenaufbereitung (DiKa) eines der Highlights in 2024. Dazu gehören die digitale Bereitstellung und Nutzung von Echtzeitinformation über den gesamten Produktionsprozess. Dies soll nicht nur erhöhte Transparenz schaffen, sondern auch die Datenqualität erhöhen und die Effizienz steigern.
- **Neue Instandsetzungshalle im Werk Krefeld:** Im Januar 2024 hat DB Fahrzeuginstandhaltung im Werk in Krefeld eine neue Halle für die Instandsetzung von Unfallfahrzeugen in Betrieb genommen. Es wurden rund 12 Mio. € investiert.
- **KI in der Instandhaltung:** Künstliche Intelligenz (KI) und Sensorik soll die Instandhaltung von Zügen künftig noch präziser, wirtschaftlicher und nachhaltiger machen. Bauteile möglichst kurz vor einer drohenden Störung auszutauschen, ist das Ziel der sog. prognosebasierten Instandhaltung. Sensoren erfassen dazu permanent relevante Daten am Zug. KI hilft, Abweichungen von Standards und damit drohende Ausfälle frühzeitig zu erkennen. Kombiniert mit einer intelligenten Werkstattplanung, können dann Komponenten, bei denen sich Störungen abzeichnen, zügig ausgetauscht werden. Für dieses Vorhaben unter der Beteiligung der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU) Cottbus-Senftenberg, des neuen Werks Cottbus und des Fraunhofer-Instituts für Keramische Technologien und Systeme IKTS mit Partnern aus der Lausitz wurden im September 2024 Förderbescheide über insgesamt 5,2 Mio. € für die Projekte DEFLECTOR und D4M übergeben.

DB BAHNBAU

DB Bahnbau ist der Komplettdienstleister für die Planung, Erstellung und Instandhaltung von Anlagen der Infrastruktur, insbesondere der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich des Erbringens von Eisenbahnverkehrsleistungen.

- **Hybridantrieb beim Gleisarbeitsfahrzeug (GAF):** Das Hybrid-GAF grün. Nr. 11 ist eine nachhaltigere Ergänzung im Maschinenpark von DB Bahnbau. Das hybride Schienenfahrzeug ist auf Baustellen im Einsatz, befördert Schienen, Schwellen, Weichen und Baumaterialien und verfügt über einen leistungsfähigen Arbeitskran. Das Fahrzeug kann auf allen Streckenklassen des Schienennetzes eingesetzt werden. Dank seines dieselelektrischen Antriebs mit Batterie ist eine umweltfreundlichere Betriebsweise möglich, z. B. lokal emissionsfrei in Tunneln. Der notwendige Ladestrom für die Batterie kommt zu einem großen Teil aus der Bremsenergierückgewinnung oder wird stationär geladen.
- **EnerRail:** Das EnerRail-Brennstoffzellensystem ist ein Produkt von DB Bahnbau. Als leistungsstarke und nachhaltigere Netzersatzanlage (NEA) kann es in verschiedenen Anwendungsbereichen der kritischen (Bahn-)Infrastruktur eingesetzt werden. Während dieselbetriebene Netzersatzanlagen Schadstoffe freigeben, ist das EnerRail lokal emissions- und schadstofffrei. Es werden lediglich Wasser und Wasserdampf ausgestoßen.

DB E.C.O. GROUP

Die DB E.C.O. Group bietet Engineering-, Consulting- und Operations-Know-how des DB-Konzerns aus einer Hand.

Dazu gehören u. a. die DB Engineering&Consulting (DB E&C), die DB International Operations (DB IO), die infraView und die ESE.

DB Engineering&Consulting

- Die DB E&C hat im Pilotprojekt Generalsanierung Riedbahn 164 umfangreiche Planungsleistungen erbracht, u. a. für die Leit- und Sicherungstechnik. Zudem unterstützte DB E&C in den Bereichen Geologie, Umwelt, Abfall und Geodäsie und stellte mit zwei externen Partnern über 400 Mitarbeitende für die Bauüberwachung bereit. Dabei wurden auch digitale Tools wie die X2BIM-Plattform und das Digitale Bautagebuch (eBTB) eingesetzt.
- Als technischer Federführer einer Planungsgemeinschaft bearbeitet die DB E&C die Entwurfsplanung zum Neu- und Ausbau des 1.200 m langen Deutschherrnbrückenzuges in Frankfurt am Main. Die beiden über 100 Jahre alten Brücken sollen dabei bis 2029 durch zwei neue Bauwerke ersetzt werden. Neben den Planungsleistungen erbringt die DB E&C auch Leistungen des Geomonitorings und erstellt das geologische Modell für die BIM-Planungsleistungen.
- Die Gleishalle des Duisburger Hauptbahnhofs wird umfassend modernisiert. Dafür erbringt die DB E&C, als Teil einer Ingenieurgemeinschaft, die Bauüberwachung.
- Die Implementierung von Building Information Modeling (BIM) schreitet weiter voran. Ende 2024 wurden für alle Gewerke der Produktionsbereiche Umwelt- und Geoservices und Planung erweiterte BIM-Standards eingeführt. In der Bauüberwachung können wesentliche BIM-Anwendungsfälle bearbeitet werden. Die Leistungskataloge der zur DB E&C gehörenden Designcenter (DC) in Rumänien und Indien wurden um BIM-spezifische Leistungen ergänzt. HQ-Visualisierungen sind als Spezialleistung im DC Indien ausgeprägt worden.
- Die DB Rail Academy, der internationale Trainingsanbieter der DB E&C, bildet seit 2023 u. a. Lokomotivführer:innen in Ägypten für den DB-Konzern in Deutschland aus. Die Pilotgruppe ist Anfang Juni 2024 in Deutschland angekommen. Im September 2024 wurden weitere Gruppen in Kairo gestartet. Ein analoges Programm wurde in Indien aufgesetzt. Zudem bildet die DB Rail Academy Mitarbeitende der saudischen Bahn in Deutschland fort und führt Schulungsprogramme in Indonesien, Lettland, Kasachstan/Usbekistan und China durch.
- Der Urban Mobility Competence Hub (UMCH), eine gemeinsame Initiative der DB E&C und der Europäischen Investitionsbank (EIB), bringt im Rahmen des mit 3,2 Mrd. € ausgestatteten Förderportfolios der EIB für Metrosysteme in indischen Großstädten die technische Expertise zur Umsetzung urbaner Mobilitätslösungen ein.
- Die Integration von Echtzeitdaten in »digitale Zwillinge« soll eine vorausschauende Instandhaltung und Effizienzsteigerungen im operativen Geschäft ermöglichen. DB E&C führte ein Pilotprojekt bei Kolumbiens erster Metro durch.

DB International Operations

- 2025 ist die Inbetriebnahme der verbleibenden Abschnitte des 82 km langen Streckennetzes des RRTS (Regional Rapid Transit System) vorgesehen, wodurch eine Verbindung der indischen Hauptstadt Neu-Delhi mit ihrem Umland gewährleistet werden soll. Bisher wird mehr als die Hälfte der Strecke betrieben.
- Im September 2024 nahm DBCC Transport den kommerziellen Betrieb einer Güterverkehrsstrecke in Uruguay auf. Im Januar 2025 endete die viermonatige Betriebserprobungsphase und markierte den offiziellen Beginn

des Betriebs- und Wartungsvertrags bis 2045. 2025 sollen bis zu vier Züge pro Tag auf der 273 km langen Strecke verkehren.

DB CONNECT

DB Connect hat zum Ziel, dem DB-Konzern bedarfsgerechte Mobilität auf der Straße zur Verfügung zu stellen, v. a. durch die verlässliche Bereitstellung von Funktionsfahrzeugen. Die Bündelung der Fahrzeugbedarfe über den DB-Konzern und die Bundeswehr (BwFuhrparkService GmbH) ist eine wesentliche Säule zur Kostenreduzierung im Fahrzeugeinkauf. DB Connect will attraktive Alternativen zur individuellen Pkw-Nutzung im Sinne einer intelligenten Vernetzung von am Markt verfügbaren und eigenen Mobilitätsoptionen schaffen.

Für den konzernexternen Markt sollen im Bereich vernetzte Mobilität Lösungen für Unternehmen, Stadtverwaltungen und Privatkund:innen entwickelt werden. Mit den Sharing-Angeboten Flinkster und Call a Bike streben wir an, Schiene und Straße effizient und wirkungsvoll miteinander zu verknüpfen. Das Mobilitätsbudget Bonvoyo bietet Unternehmen eine moderne Lösung für nachhaltigere Mobilität.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

→ *Operative Ergebnisverbesserungen insbesondere leistungsbedingt bei den DB Operational Services.*

→ *Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.*

→ *Mitarbeitendenzahl v. a. entsprechend der Leistungsentwicklung angestiegen.*

GRI

			Veränderung	
BETEILIGUNGEN/SONSTIGE	**2024**	2023	absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	7.328	6.829	+ 499	+ 7,3
DB Business Services	3	3	–	–
DB Operational Services	8.302	7.807	+ 495	+ 6,3
Sonstige/Konsolidierung	– 977	– 981	+ 4	– 0,4
Außenumsatz in Mio. €	853	775	+ 78	+ 10,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	520	291	+ 229	+ 78,7
EBIT bereinigt in Mio. €	– 149	– 338	+ 189	– 55,9
DB Business Services	– 169	– 161	– 8	+ 5,0
DB Operational Services	245	110	+ 135	+ 123
Sonstige	– 225	– 287	+ 62	– 21,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.180	784	+ 396	+ 50,5
DB Business Services	3	3	–	–
DB Operational Services	755	581	+ 174	+ 29,9
Sonstige	422	200	+ 222	+ 111
Netto-Investitionen in Mio. €	1.179	781	+ 398	+ 51,0
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	62.090	61.876	+ 214	+ 0,3
DB Business Services	11.398	11.626	– 228	– 2,0
DB Operational Services	48.154	47.608	+ 546	+ 1,1
Sonstige	2.538	2.642	– 104	– 3,9
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	62.616	60.806	+ 1.810	+ 3,0

Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Bedarf an Bauprojekten (v. a. DB Bahnbau und DB E.C.O.), Lösungen für Digitalisierung, Cybersecurity und Kommunikation (DB Systel und DB Kommunikationstechnik), Fahrzeugprojekten (DB Fahrzeuginstandhaltung) sowie Reinigungs- und weiteren Diensten (DB Services). Zudem wirkten v. a. Preiseffekte bei DB Sicherheit und Mengeneffekte bei DB Connect umsatzerhöhend. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte v. a. die konzerninterne Übertragung von Aktivitäten von DB Vertrieb 142 zu DB Fernverkehr im April 2023 (erstmalig vollständige Wirkung in 2024).

Die Umsätze mit konzernexternen Kunden stiegen auf niedrigem Niveau deutlich an. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen Projektgeschäft (DB E.C.O., DB Bahnbau). Gegenläufig wirkte ein niedrigerer Außenumsatz bei DB Vertrieb.

Belastungen resultierten v. a. aus höheren Aufwendungen für Personal (tarif- sowie leistungsbedingt, hauptsächlich bei DB Systel, DB E.C.O. und DB Bahnbau). In der Konzernleitung ging die Zahl der Mitarbeitenden zurück. Zudem stieg u. a. der Materialaufwand insbesondere leistungsbedingt (v. a. DB Bahnbau und DB E.C.O.).

Das operative Ergebnis des Segments Beteiligungen/Sonstige wird maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung sowie der unselbstständigen und selbstständigen Serviceeinheiten, die Leistungen für die Geschäftsfelder erbracht haben. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich deutlich besser, da die Erträge im Wesentlichen durch eine höhere konzerninterne Nachfrage stärker anstiegen als die Aufwendungen. Treiber waren insbesondere DB Bahnbau, DB Systel und DB Kommunikationstechnik. Der Rückgang der Aufwendungen der Konzernleitung u. a. im Rahmen der qualifizierten Ausgabensteuerung wirkte zusätzlich ergebnisverbessernd.

Der Anstieg der Investitionen resultierte v. a. aus gestiegenen Effekten aus der Verlängerung und Anpassung bestehender und dem Abschluss neuer Miet- und Leasingverträge bei DB Immobilien. Ein grundsätzlich höheres Preisniveau wirkte zusätzlich investitionserhöhend. U.a. führten höhere Investitionen in die Werkeinfrastruktur bei der DB Fahrzeuginstandhaltung zu einem Anstieg des Investitionsvolumens.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg v. a. getrieben durch einen Personalaufbau bei Gesellschaften der DB Operational Services, insbesondere bei DB E.C.O., DB Bahnbau und DB Sicherheit infolge von steigenden Beauftragungen und Qualitätsmaßnahmen. Gegenläufig wirkte u. a. ein Rückgang der Mitarbeitenden im konzerninternen Arbeitsmarkt und der Konzernleitung sowie u. a. infolge von Produktivitätssteigerungen bei DB Services.

DEUTSCHE BAHN AG (HGB)

DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns → 180
Mitarbeitendenzahl und -struktur (DB AG) → 180
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage (HGB) → 180
Chancen- und Risikobericht (DB AG) → 184
Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen → 184
Prognosebericht (DB AG) → 184

DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns

Ergänzend zur Berichterstattung über den DB-Konzern wird im Folgenden die Entwicklung der DB AG erläutert. Die DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns stellt ihren Jahresabschluss nach den Grundsätzen des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) auf. Für die Muttergesellschaft DB AG gibt es keine gesonderten steuerungsrelevanten Leistungskennzahlen und auch keine gesonderten Nachhaltigkeitskennzahlen. Daher gelten die dargelegten Ausführungen für den DB-Konzern auch für die DB AG.

Die DB AG umfasst neben den Governancefunktionen der Konzernleitung (u. a. Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal) auch rechtlich unselbstständige Serviceeinheiten der DB AG (u. a. DB Immobilien, DB Training und DB Beschaffung). Hierbei handelt es sich um Serviceeinheiten, die insbesondere als interner Dienstleister im Auftrag der Geschäftsfelder des DB-Konzerns tätig werden.

Mitarbeitendenzahl und -struktur (DB AG)

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, wird die Zahl der Mitarbeitenden der DB AG analog zum Vorgehen im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

MITARBEITENDE DB AG PER 31.12. / in VZP	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Mitarbeitende	9.888	9.551	+337	+3,5
Auszubildende	168	180	-12	-6,7
DB AG	**10.056**	**9.731**	**+325**	**+3,3**

Per 31. Dezember 2024 ist die Zahl der Mitarbeitenden der DB AG gestiegen. Auch im Jahresdurchschnitt lag sie mit 10.045 Mitarbeitenden über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 9.221 Mitarbeitende). Der Zuwachs resultierte v. a. aus der Verschmelzung der DB Gastronomie GmbH auf die DB AG. In der Konzernleitung wirkte per 31. Dezember 2024 ein Rückgang der Mitarbeitendenzahl infolge deutlich eingeschränkter Rekrutierungsaktivitäten teilweise kompensierend.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage (HGB)

ERGEBNISENTWICKLUNG

Änderungen im Vorjahresvergleich

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen mit einschränkenden Auswirkungen auf den Vorjahresvergleich ergaben sich für die DB AG 2024 nicht.

Die DB Gastronomie GmbH wurde im Juli 2024 rückwirkend per 1. Januar 2024 auf die DB AG verschmolzen. Die Vergleichbarkeit zum Vorjahr ist dadurch nur bedingt eingeschränkt.

Ergebnisentwicklung

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DB AG (HGB) / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatzerlöse	1.977	1.858	+119	+6,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	1	+1	+100
Sonstige betriebliche Erträge	407	404	+3	+0,7
Materialaufwand	-622	-575	-47	+8,2
Personalaufwand	-996	-1.112	+116	-10,4
Abschreibungen	-32	-1.096	+1.064	-97,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.197	-1.465	+268	-18,3
Beteiligungsergebnis	-1.710	-2.311	+601	-26,0
Zinsergebnis	-59	36	-95	-
Ergebnis vor Steuern	**-2.230**	**-4.260**	**+2.030**	**-47,7**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2	-1	-1	+100
Jahresfehlbetrag	**-2.232**	**-4.261**	**+2.029**	**-47,6**

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wurde 2024 durch das verbesserte, aber immer noch deutlich negative Beteiligungsergebnis getrieben. Die Ergebnisverbesserung wurde zudem unterstützt durch

- den Wegfall von negativen Effekten im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva 120, die die Ergebnisentwicklung der DB AG im Vorjahr deutlich belastet hatten, und
- die Umsetzung von Maßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung (u. a. eine qualifizierte Ausgabensteuerung).

Insgesamt blieb das Jahresergebnis allerdings deutlich negativ.

Der Ertragszuwachs der DB AG wurde v. a. getrieben durch höhere Umsatzerlöse:

- **Umsatzerlöse (+6,4%/+119 Mio.€):** deutlicher Anstieg v. a. infolge eines Zuwachses bei zentralen Dienstleistungen für DB-Gesellschaften, der Verschmelzung der DB Gastronomie GmbH auf die DB AG sowie gestiegener Vermietungserlöse.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+0,7%/+3 Mio.€):** Entwicklung auf dem Niveau des Vorjahres. Höhere Erträge insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen wurden durch gegenläufige Effekte im Wesentlichen im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften für Energie (Gegenposition in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen) nahezu vollständig kompensiert.

Auf der Aufwandsseite kam es gleichzeitig insgesamt zu einem deutlichen Rückgang:

- **Abschreibungen (-97,1%/-1.064 Mio.€):** sehr deutlicher Rückgang infolge des Wegfalls von außerplanmäßigen Wertberichtigungen auf konzerninterne Ausleihungen an Gesellschaften von DB Arriva im Vorjahr.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (-18,3%/-268 Mio.€):** Rückgang resultierte insbesondere aus Kosteneinsparungen u. a. im Zusammenhang mit der qualifizierten Ausgabensteuerung sowie aus dem Wegfall von negativen Effekten im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva (Rückstellungszuführungen für drohende Verluste).
- **Personalaufwand (-10,4%/-116 Mio.€):** Rückgang v. a. infolge des Wegfalls belastender Effekte im Vorjahr, die aus dem Anstieg der Aufwendungen für die Altersvorsorge (Zuführung zu Pensionsrückstellungen) resultierten. Tarifeffekte und ein höherer durchschnittlicher Mitarbeitendenbestand wirkten teilweise kompensierend.

Gegenläufig stieg der Materialaufwand auf niedrigem Niveau:

- **Materialaufwand (+8,2%/+47 Mio.€):** Erhöhung u. a. infolge höherer Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit erbrachten Vermietungsleistungen, für Instandhaltungen sowie aufgrund der Verschmelzung der DB Gastronomie GmbH auf die DB AG.

Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich deutlich, blieb aber stark negativ.

BETEILIGUNGSERGEBNIS DB AG (HGB) / in Mio.€	**2024**	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	671	1.140	-469	-41,1
davon Schenker AG	93	662	-569	-86,0
davon DB Energie GmbH	46	166	-120	-72,3
davon DB Regio AG	97	-	+97	-
davon DB Systel GmbH	112	31	+81	-
davon DB Bahnbau Gruppe GmbH	89	37	+52	+141
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1.546	-2.688	+1.142	-42,5
davon DB InfraGO AG	-209	-1.634	+1.425	-87,2
davon DB Cargo AG	-467	-584	+117	-20,0
davon DB Regio AG	-	-36	+36	-100
davon DB JobService GmbH	-303	-91	-212	-
davon DB Fernverkehr AG	-427	-224	-203	+90,6
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-835	-760	-75	+9,9
Sonstige	0	-3	+3	-100
Insgesamt	**-1.710**	**-2.311**	**+601**	**-26,0**

Die Entwicklung des Beteiligungsergebnisses wurde im Wesentlichen getrieben durch

- deutlich geringere Aufwendungen aus Verlustübernahmen, insbesondere getrieben durch die bessere Entwicklung der DB InfraGO AG v. a. infolge der Ablösung der Vorleistungen für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in 2023 und 2024 durch den Bund.
- Gegenläufig wirkten geringere Erträge aus Gewinnabführungsverträgen v. a. von der Schenker AG insbesondere infolge geringerer Dividendenausschüttungen von Tochtergesellschaften.
- Auch der Anstieg der Abschreibungen auf Finanzanlagen, der aus der dauerhaften Wertminderung bei der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH resultierte, wirkte negativ. Hohe Investitionen und operative Verluste führten in Verbindung mit schwächeren Zukunftserwartungen infolge eines rückläufigen Auftragsvolumens zur Neubewertung des Beteiligungsbuchwerts der Gesellschaft. Der Wegfall negativer Effekte im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva 120 wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern und reicht die i. d. R. von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) über Anleiheemissionen aufgenommenen und an die DB AG per Darlehen weitergereichten Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen an die DB-Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis war deutlich schwächer. Die Zinsaufwendungen stiegen stärker als die Zinserträge.

Die Entwicklung der Steuerposition war schwächer, blieb aber unwesentlich.

Die wirtschaftliche Situation hat sich damit insgesamt 2024 wie erwartet deutlich verbessert – blieb aber angespannt. Insbesondere das deutlich bessere Beteiligungsergebnis sowie der Wegfall von außerplanmäßigen Wertminderungen im Vorjahr führten zu einer sehr deutlichen Verbesserung des allerdings weiterhin deutlich negativen Ergebnisses nach Steuern.

Abweichungen von der Prognose zur Ertragslage

Die Entwicklung der DB AG 2024 in ihrem Einzelabschluss nach HGB entspricht grundsätzlich der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2023 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2024. Der Anstieg war allerdings infolge einer schwächer als erwarteten Entwicklung des Beteiligungsergebnisses (u. a. infolge von negativen Sondereffekten [z. B. Streiks der GDL] sowie einer schwächeren konjunkturellen Entwicklung) niedriger als erwartet.

FINANZLAGE

Verbindlichkeiten

VERBINDLICHKEITEN DB AG (HGB) / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	40.729	42.225	-1.496	-3,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.642	2.540	+1.102	+43,4
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	-1	-100
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37	43	-6	-14,0
Sonstige	1.655	552	+1.103	-
Insgesamt	**46.063**	**45.361**	**+702**	**+1,5**

Die Verbindlichkeiten der DB AG lagen per 31. Dezember 2024 leicht über dem Niveau des Vorjahresendes. Die Entwicklung der Einzelpositionen war dabei differenziert:

- Die sonstigen Verbindlichkeiten sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen deutlich:
  - Die sonstigen Verbindlichkeiten stiegen infolge der Begebung von Commercial Paper an.
  - Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen per 31. Dezember 2024 im Wesentlichen infolge der Aufnahme von Bankkrediten. In der Erwartung des Mittelzuflusses aus dem Abschluss des Verkaufs von DB Schenker in 2025 wurden 2024 verstärkt kurzfristig fällige Finanzschulden aufgenommen, um die im Jahresverlauf deutlich reduzierte Emission von Senioranleihen zur Deckung des Finanzbedarfs auszugleichen.
- Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen wirkte größtenteils kompensierend und resultierte im Wesentlichen aus der geminderten Emissionstätigkeit der DB Finance sowie niedrigeren Verbindlichkeiten aus dem konzerninternen Cashpooling. Geringere Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen sowie Darlehen wirkten dabei unterstützend.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 90 Mio. € sehr deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 34 Mio. €) und resultierten v. a. aus Projekten im Zusammenhang mit der Standortkonzentration und dem Umbau von Bürogebäuden sowie IT-Projekten.

Kapitalflussrechnung

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG DB AG (HGB) / in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	-756	-537	-219	+40,8
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-2.912	-4.437	+1.525	-34,4
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	6.384	3.047	+3.337	+110
Veränderung des Finanzmittelbestands	**+2.716**	**-1.927**	**+4.643**	**-**
Finanzmittelfonds per 31.12.	3.379	663	+2.716	-

- Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war deutlich stärker. Das negative Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Beteiligungsergebnis wurde nur teilweise durch positive Working-Capital-Effekte kompensiert.
- Die deutliche Abnahme des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit wurde v. a. durch
  - einen Mittelzufluss aus Veränderungen von Cashpooling-Forderungen und kurzfristigen Ausleihungen (+4.567 Mio. €) u. a. infolge der Ablösung der Vorleistungen für Infrastrukturmaßnahmen aus 2023 und 2024 sowie Nettoeinzahlungen im Zusammenhang mit der Konzernfinanzierung (+3.777 Mio. €) u. a. infolge des Verkaufs von DB Arriva verursacht. Der Anstieg des Mittelzuflusses aus erhaltenen Zinsen (+169 Mio. €) wirkte unterstützend.
  - Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten der höhere Mittelabfluss aus Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG (-4.375 Mio.€) und der DB

Fahrzeuginstandhaltung GmbH (–400 Mio.€) sowie ein deutlich höherer Mittelabfluss aus Verlustübernahmen (–2.225 Mio.€).
  - Auch der Anstieg des Mittelabflusses aus kurzfristigen Finanzmittelanlagen (–302 Mio.€) hatte einen dämpfenden Effekt.
- Der deutlich gestiegene Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus
  - den Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes (+5.500 Mio.€; im Vorjahr: +1.125 Mio.€),
  - einem geringeren Mittelabfluss im Zusammenhang mit Cashpooling-Verbindlichkeiten (+876 Mio.€) sowie
  - dem Wegfall der Dividendenzahlung an den Bund (im Vorjahr: –650 Mio.€).
  - Gegenläufig wurde die Entwicklung durch geringere Nettoeinzahlungen aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (–2.340 Mio.€) sowie einem gestiegenen Mittelabfluss für gezahlte Zinsen (–200 Mio.€) teilweise kompensiert.

Im Saldo erfolgte daraus ein Finanzmittelzufluss (im Vorjahr: Finanzmittelabfluss), der dazu führte, dass die DB AG per 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahresende über einen deutlich höheren Finanzmittelfonds verfügte.

Abweichungen von der Prognose zur Finanzlage

Die Entwicklung der DB AG 2024 in ihrem Einzelabschluss nach HGB entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2023 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2024.

VERMÖGENSLAGE

Bilanz

BILANZSTRUKTUR DB AG (HGB) PER 31.12. / in Mio.€	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
Bilanzsumme	60.104	56.275	+3.829	+6,8
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	50.460	46.665	+3.795	+8,1
Umlaufvermögen	9.641	9.609	+32	+0,3
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	3	1	+2	–
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	7.401	4.132	+3.269	+79,1
Rückstellungen	6.599	6.735	–136	–2,0
Verbindlichkeiten	46.063	45.361	+702	+1,5
davon zinspflichtig	42.255	41.869	+386	+0,9
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	41	47	–6	–12,8

BILANZSTRUKTUR DB AG (HGB) PER 31.12. / in %	2024	2023
AKTIVSEITE		
Anlagevermögen	84,0	82,9
Umlaufvermögen	16,0	17,1
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0	0
PASSIVSEITE		
Eigenkapital	12,3	7,3
Rückstellungen	11,0	12,0
Verbindlichkeiten	76,6	80,6
davon zinspflichtig	70,3	74,4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1

Die Bilanzsumme der DB AG ist per 31. Dezember 2024 deutlich gestiegen.

- Das Anlagevermögen lag deutlich über dem Niveau des Vorjahresendes. Die Anteile an verbundenen Unternehmen (+5.069 Mio.€) erhöhten sich insbesondere bei der DB InfraGO AG (+5.500 Mio.€) infolge der Weiterreichung der Mittel zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen und aus dem Klimaschutzprogramm des Bundes. Die Anteile an der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH gingen gegenläufig insgesamt infolge von Wertberichtigungen zurück (-433 Mio.€). Zudem sanken auch die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (-1.324 Mio.€) insbesondere infolge des Verkaufs von DB Arriva. Ein insgesamt geringerer Mittelbedarf von Tochtergesellschaften (v.a. bei der DB Regio AG und der DB InfraGO AG) wirkte unterstützend.
- Das Umlaufvermögen lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes. Der deutliche Anstieg der liquiden Mittel (+2.817 Mio.€) wurde durch einen Rückgang der Forderungen (-2.682 Mio.€), insbesondere im Zusammenhang mit dem DB-konzerninternen Cashpooling, nahezu vollständig aufgezehrt. Deutlich niedrigere Forderungen aus dem DB-konzerninternen Cashpooling wurden nur zu einem kleinen Teil durch gegenläufige Effekte (u.a. bei den Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft) kompensiert. Die sonstigen Vermögensgegenstände (–103 Mio.€) insbesondere im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften gingen ebenfalls zurück.

Strukturell ergab sich auf der Aktivseite der Bilanz daraus eine leichte Verschiebung in Richtung des Anlagevermögens, das hier weiterhin dominiert.

Die Entwicklung auf der Passivseite wurde maßgeblich durch das Eigenkapital und die Verbindlichkeiten mit teilweise gegenläufigen Effekten durch die Rückstellungen beeinflusst.

- Das Eigenkapital entwickelte sich getrieben durch die Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes im Rahmen der Maßnahmen zur Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur 46 f. (+4.375 Mio. €) sowie des Klimaschutzprogramms (+1.125 Mio. €) deutlich positiv. Der Jahresfehlbetrag (–2.232 Mio. €) wirkte gegenläufig dämpfend.
- Die Verbindlichkeiten stiegen leicht:
  - Ursächlich hierfür waren insbesondere höhere sonstige Verbindlichkeiten (+1.103 Mio. €; v. a. wegen gestiegener Emissionstätigkeit von Commercial Paper) sowie gestiegene Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+1.102 Mio. €). In der Erwartung des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von DB Schenker im Folgejahr wurden 2024 verstärkt kurzfristig fällige Finanzschulden aufgenommen, um die im Jahresverlauf deutlich reduzierte Emission von Senioranleihen zur Deckung des Finanzbedarfs auszugleichen.
  - Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (–1.496 Mio. €) wirkte kompensierend. Wesentliche Treiber waren der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber der DB Finance (–755 Mio. €; aufgrund der verminderten Emissionstätigkeit), der Verbindlichkeiten aus dem DB-konzerninternen Cashpooling (–630 Mio. €) sowie der Verbindlichkeiten aus Finanzierung (–104 Mio. €; v. a. für Ergebnisabführungsverträge sowie Darlehen).
- Die Rückstellungen gingen gegenläufig leicht zurück. Dies resultierte maßgeblich aus geringeren Rückstellungen für sonstige Risiken (–159 Mio.€) u. a. im Zusammenhang mit drohenden Verlusten sowie der Stilllegung von Anlagen.

Strukturell ergab sich aus dem überproportionalen Anstieg eine deutliche Verschiebung in Richtung des Eigenkapitals.

Chancen- und Risikobericht (DB AG)

Die strategische Ausrichtung und die damit verbundene Entwicklungsprognose des DB-Konzerns spiegelt auch die Erwartungen für die DB AG als Muttergesellschaft wider. Da die DB AG u. a. durch Finanzierungs- und Garantiezusagen sowie durch mittelbare und unmittelbare Investitionen in die Beteiligungsunternehmen mit den Unternehmen des DB-Konzerns verbunden ist, entspricht auch die Chancen- und Risikosituation der DB AG grundsätzlich der Chancen- und Risikosituation des DB-Konzerns. Der Chancen- und Risikobericht 186 ff. beinhaltet somit auch die Chancen und Risiken für die DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns. Dabei spiegeln die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo, DB InfraGO und DB Energie das Kerngeschäft der DB AG wider. Die Tochtergesellschaften haben auf die DB AG indirekten Einfluss über das Beteiligungsergebnis infolge von Ergebnisabführungsverträgen. Damit beeinflussen die zukünftigen operativen Ergebnisse der Tochterunternehmen auch das zukünftige Ergebnis der DB AG. Der handelsrechtliche Abschluss ist maßgeblich für die Bemessung der Dividende.

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gem. § 312 Aktiengesetz (AktG) hat der Vorstand deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt: »Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt und dadurch, dass die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt wurde.«

Prognosebericht (DB AG)

ERWARTETE ENTWICKLUNG DER DB AG

Voraussichtliche Ertragslage

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften im Geschäftsjahr 2025 basieren auf den Erwartungen des DB-Konzerns zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Ergebnisentwicklung der DB AG wird voraussichtlich auch 2025 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt werden. Für 2025 wird insgesamt mit einer deutlich besseren Entwicklung des Beteiligungsergebnisses gerechnet, die im Wesentlichen aus dem Wegfall von negativen Einmaleffekten (außerplanmäßige Abschreibungen im Zusammenhang mit der dauerhaften Wertminderung bei der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH) sowie dem Entfall der Aufwendungen aus der Verlustübernahme der DB Cargo

AG infolge der Kündigung des EAV 52 resultieren werden. Zudem wird erwartet, dass sich die Ergebnisse einzelner Tochterunternehmen verbessern. Der Wegfall positiver Effekte aus der Gewinnabführung der Schenker AG wirkt gegenläufig teilweise kompensierend. Insgesamt erwarten wir daher auch eine spürbare Verbesserung des Jahresergebnisses der DB AG.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften wird 2025 weiterhin von Belastungen aus dem hohen Niveau bei Energie-, Einkaufs- und Personalkosten geprägt sein. Zusätzlich wirken sich Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung insbesondere in der Schieneninfrastruktur auf die Entwicklung des DB-Konzerns aus. Ziel ist es, die betrieblichen Auswirkungen durch die Generalsanierungen der Strecken Emmerich—Oberhausen sowie Hamburg—Berlin zu minimieren. Kurzfristige Einschränkungen bei der betrieblichen Qualität in der Sanierungsphase sind dabei aber erwartbar. Zudem wird die Entwicklung 2025 voraussichtlich durch die schwache konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Europa gedämpft. Gegensteuerungsmaßnahmen u. a. im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 54ff. sollten teilweise kompensierend wirken.

Ein wesentlicher Aspekt für die Ergebnisentwicklung in 2025 ist auch die Fortführung der Aufwandsförderung für Instandhaltungsmaßnahmen in der Schieneninfrastruktur der DB InfraGO AG durch den Bund. Sollten die Mittel nicht in dem im Entwurf des Bundeshaushalts 2025 hinterlegten Umfang zufließen, wird dies voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der DB InfraGO AG haben, die nicht in der aktuellen Prognose enthalten sind.

Voraussichtliche Finanzlage

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2025 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Er konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. 2025 plant der DB-Konzern Finanzverbindlichkeiten zu tilgen, in einer Höhe, die über dem Niveau von 2024 liegt. Dazu gehören Tilgungen für fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in etwa auf Vorjahresniveau, die geplante Rückführung einer Hybridanleihe (ISIN: XS2010039035) zuzüglich ausstehender aufgelaufener Zinsen sowie die durch einen Vollzug des Verkaufs von DB Schenker fällig werdenden Bankdarlehen, die in den Vorjahren zur Brückenfinanzierung aufgenommen wurden. Der Finanzmittelbedarf für die Tilgungen soll durch den erwarteten Mittelzufluss aus dem Verkauf von DB Schenker 120 gedeckt werden. Anleiheemissionen sind in 2025 voraussichtlich nicht erforderlich.

Für mögliche Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Fall einer Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2025 sichergestellt. Die Brutto-Investitionen des DB-Konzerns werden auch 2025 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse und Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes 46f. abgedeckt. Sie werden 2025 voraussichtlich etwas oberhalb des bereits sehr hohen Niveaus von 2024 liegen. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen dürften hingegen nur leicht ansteigen, da die Zunahme der Brutto-Investitionen v. a. aus höheren Bundesmitteln resultiert. Sie werden 2025 voraussichtlich vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt.

Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns dürften per 31. Dezember 2025 infolge der erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von DB Schenker deutlich sinken. Die Prognose unterliegt allerdings erhöhten Unsicherheiten mit Blick auf den noch nicht beschlossenen Bundeshaushalt 2025 47f. und die Bundeszahlungen, die unter die vorläufige Haushaltsführung fallen.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern → 186
Chancen- und Risikokategorien → 189

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

Das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Das primäre Ziel des Chancen- und Risikomanagements besteht in der nachhaltigen Existenzsicherung des DB-Konzerns.

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Die Risikoberichterstattung umfasst den Mittelfristzeitraum (fünf Jahre). Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

Aus dem Prüfungsstandard IDW PS 340 (»Die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems«) ergeben sich Anforderungen an das Risikomanagement des DB-Konzerns. Gegenüber dem Status quo ist eine Bestandsgefährdung auf Basis einer definierten Risikotragfähigkeit zu bewerten.

In unserem Risikomanagementsystem (RMS) wird die Gesamtheit der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Chancen- und Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Ein Katalog mit Chancen- und Risikokategorien dient einer möglichst vollständigen Identifikation der relevanten finanziellen und nachhaltigkeitsbezogenen Chancen und Risiken. Dazu gehören Risiken, die für Unternehmen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffärmeren Wirtschaft entstehen (Transitionsrisiken), wie auch physische Risiken gem. Definition der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Die im Risikobericht erfassten Chancen und Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen auch Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen (Brutto- und Nettoausweis). Chancen und Risiken werden in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwellenwert (≥ 50 Mio. € bei Eintrittswahrscheinlichkeit > 40 % bzw. ≥ 100 Mio. € bei Eintrittswahrscheinlichkeit ≤ 40 %) im RMS des DB-Konzerns ausgewiesen. Chancen und Risiken unterhalb dieser Schwellenwerte werden in den Tochtergesellschaften gesteuert. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die Mittelfristplanung des DB-Konzerns, die dem Aufsichtsrat der DB AG grundsätzlich in seiner jeweils letzten Sitzung eines Jahres vorgelegt wird. Sie umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Nicht im RMS erfasst werden dementsprechend die Themen, die bereits in unsere Mittelfristplanung einbezogen wurden. Als Teil des Planungsprozesses werden Prämissen definiert, bspw. zu Preis-, Nachfrage- oder Kostenentwicklungen. Zudem werden Maßnahmen definiert, wie z. B. für die Wärmewende oder den Ausbau der ICE-Flotte. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst hingegen auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit und kann dementsprechend auch als Ergänzung zur Planung verstanden werden.

Auf Basis des Chancen- und Risikoportfolios wird mittels stochastischer Simulation auch eine Gesamtrisikoposition ermittelt, die zur Einschätzung von bestandsgefährdenden Entwicklungen dient. Die Bewertung der Risikotragfähigkeit erfolgt für den DB-Konzern auf Basis des Eigenkapitals. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Chancen- und Risikomanagement.

Unser strategisches Chancen- und Risikomanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Parallel zur Mittelfristplanung wird auch die Perspektive für einen längeren Zeitraum skizziert. Grundsätzlich basiert auch hier der Planungsprozess auf Prämissen und Maßnahmen, die eine Fortsetzung der Fünfjahresplanung darstellen, wobei mit zunehmendem Zeithorizont auch auf einem höheren Aggregationsniveau geplant wird. Im Gegenzug werden dabei größere Entwicklungen, wie z. B. der Trend zur nachhaltigen Mobilität und Verkehrsverlagerung auf die Schiene, besonders relevant. Wir beschäftigen uns dazu mit Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld.

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, beobachten wir im DB.Trend.Radar externe Entwicklungen. Im Fokus steht dabei die Fragestellung, wie sich Veränderungen aus den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Wirtschaft auf unsere Märkte auswirken. Die

einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und von hoher Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Das DB.Trend.Radar der internen Community Zukunftsnetzwerk DB unterstützt den DB-Konzern dabei, seine Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kredit-, Marktpreis- und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

WESENTLICHE MERKMALE DES IKS UND DES RMS IM HINBLICK AUF DEN KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Unser konzernweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS), das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt, ist integraler Bestandteil des RMS. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigt die Ausgestaltung unseres IKS die empfohlenen Handlungsweisen des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus 2013. Ausgehend hiervon ist unser IKS – insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess – ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende konzerneinheitliche Prinzipien und Kontrollmechanismen wie z. B. systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus u. a. eine konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

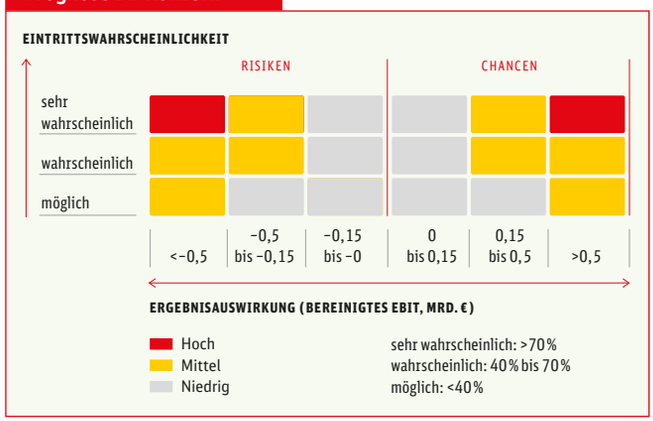
Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die Geschäftsvorfälle der abschlussrelevanten Einheiten nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale Konsolidierungssystem gemeldet.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein weiteres Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen u. a. auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres IKS ab. Ergänzend zu unseren Überwachungsmechanismen befasst sich der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss bzw. der Aufsichtsrat mit der Wirksamkeit des IKS.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der zum Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns gehörenden Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder u. a. die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird durch das jeweils verantwortliche Management die Einhaltung der konzernweit gültigen IKS-Vorgaben bestätigt, die erforderlichenfalls durch gesellschaftsspezifische dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt sind.

BESTIMMUNG DER BEDEUTUNG VON CHANCEN UND RISIKEN

Prognose DB-Konzern



BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION IN 2025

Die Einschätzung der Risikosituation erfolgt auf Basis unseres RMS gegenüber der Prognose der EBIT-Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 223. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Anders als im Integrierten Bericht 2023 betrachten wir die Chancen und Risiken in einer Bruttobetrachtung und stellen hier neben den wahrscheinlichen Risiken auch die möglichen und die sehr wahrscheinlichen Risiken dar. Somit ergibt sich unabhängig von der inhaltlichen Risikoentwicklung ein methodisch bedingter Anstieg der Risiken im Vergleich zum Integrierten Bericht 2023.

- Die Risikoschwerpunkte (hohe und mittlere Bedeutung) liegen v. a. in den Kategorien »Finanzierung Bundeshaushalt«, »Produktion und Technik« und »Konjunktur, Markt und Wettbewerb«. Diese Risiken resultieren v. a. aus der Infrastrukturfinanzierung und Förderung des Trassenpreis-

WESENTLICHE RISIKEN

RISIKOKATEGORIE	WESENTLICHE RISIKEN	Eintrittswahrscheinlichkeit	Auswirkung	Bedeutung	Veränderung gegenüber Vorjahr
Finanzierung Bundeshaushalt	fehlende Aufwandsfinanzierung, Trassenpreissystem-/ Anlagenpreissystem-Förderung	sehr wahrscheinlich	hoch	hoch	-
	unsichere Förderfähigkeit	möglich	mittel	niedrig	↗
Produktion und Technik	Umsatz und Aufwand aus geringer Betriebsqualität, Baustellenauswirkungen	sehr wahrscheinlich	hoch	hoch	-
	ungeplante Instandhaltungsmaßnahmen	wahrscheinlich	mittel	mittel	-
	Verzögerung Hochlauf Optimierungsprogramme	möglich	mittel	niedrig	-
Konjunktur, Markt und Wettbewerb	konjunkturelle Lage und Wettbewerb Fernverkehr und Güterverkehr	wahrscheinlich	hoch	mittel	↗
Regulierung	Rückforderungen Regionalfaktoren, Klagen Trassenpreissystem-Bescheide	möglich	mittel	niedrig	-
Recht und Verträge	Haftungsrisiken aus vergangenen Akquisitionen	möglich	niedrig	niedrig	-
	Klagen Schallemissionen Betrieb, Baustelle Elbtower infolge Insolvenz SIGNA	möglich	niedrig	niedrig	-
Beschaffungs- und Energiemarkt	Beschaffungspreisrisiken	wahrscheinlich	niedrig	niedrig	→
Besondere Ereignisse	Risiken Kaufpreis aus Ergebnisentwicklung DB Schenker	möglich	niedrig	niedrig	-
Kapitalmarkt und Steuern	Betriebsausgabenabzug und steigende Zinsen am Kapitalmarkt	möglich	niedrig	niedrig	-

Unbewertete Risiken, d. h. Risiken, die per 31. Dezember 2024 nicht bewertet werden konnten, sind i. d. R. nicht Teil der Tabelle und werden qualitativ im Text beschrieben.

WESENTLICHE CHANCEN

CHANCENKATEGORIE	WESENTLICHE CHANCEN	Eintrittswahrscheinlichkeit	Auswirkung	Bedeutung	Veränderung gegenüber Vorjahr
Finanzierung Bundeshaushalt	Schaffung vertraglicher Grundlagen Bundesfinanzierung	sehr wahrscheinlich	hoch	hoch	-
	Trassenpreissystem-Förderung	möglich	niedrig	niedrig	-
Produktion und Technik	Ausgabensteuerung, Optimierungsprogramme	sehr wahrscheinlich	hoch	hoch	↗
Recht und Verträge	Vergleich Rechtsstreitigkeiten	sehr wahrscheinlich	niedrig	niedrig	-
Konjunktur, Markt und Wettbewerb	-	-	-	-	↘

Unbewertete Chancen, d. h. Chancen, die per 31. Dezember 2024 nicht bewertet werden konnten, sind i. d. R. nicht Teil der Tabelle und werden qualitativ im Text beschrieben.

systems, der Betriebsqualität und Auswirkungen von Baustellen sowie der konjunkturellen und wettbewerblichen Lage im Fern- und Güterverkehr.

- Der Schwerpunkt bei den Chancen (hohe Bedeutung) besteht v. a. in den Kategorien »Finanzierung Bundeshaushalt« und in der Kategorie »Produktion und Technik« in der Ausgabensteuerung und weiteren Optimierungsprogrammen u. a. im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 und der Transformation von DB Cargo.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch Kreditrating-Agenturen ▷ 125 f. eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Kreditrating-Einstufungen reflektiert. Im Bereich Nachhaltigkeit werden mögliche Risiken von ESG-Rating-Agenturen ▷ 43 extern eingeschätzt und bewertet.

Organisatorisch haben wir Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des Strategieprozesses und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Als Ergebnis unserer Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Vorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten. Bei der DB Cargo AG besteht das Risiko, dass innerhalb des Prognosezeitraums wesentliche der Liquiditätsplanung zugrunde liegende Annahmen nicht eintreten (insbesondere, falls die Transformation von DB Cargo nicht erfolgreich umgesetzt werden kann oder sich Risiken aus der konjunkturellen Entwicklung und dem Marktumfeld materialisieren) und dadurch eine Liquiditätslücke entsteht. Dadurch besteht eine wesentliche Unsicherheit bei der DB Cargo AG, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit der DB Cargo AG aufwerfen kann und die ein bestandsgefähr-

dendes Risiko darstellt. Aufgrund des hohen Kreditexposures der DB Cargo AG gegenüber der DB AG stellt dies auch ein Risiko für die DB AG als Kreditgeberin dar.

Chancen- und Risikokategorien

Ergänzend zu den genannten Risiken für die EBIT-Prognose im Geschäftsjahr 2025 stellt dieser Abschnitt zusammenfassend die wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen kurz-, mittel- und langfristigen Risiken des DB-Konzerns dar.

FINANZIERUNG BUNDESHAUSHALT

Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund Anfang 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis 2029 festschreibt (LuFV III 278f.). Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Mittelverwendung. Aufgrund der stark steigenden Baukosten wurde die Mittelausstattung 2024 über zwei Nachtragsvereinbarungen (NT 1 und NT 2) sowie eine trilaterale Vereinbarung (TriLa) mit dem Bund deutlich erhöht. Auch für 2025 sind höhere Mittel für das Bestandsnetz vorgesehen, die über Eigenkapitalerhöhungen bereitgestellt werden sollen. Für die Jahre ab 2026 sind weitere erhebliche Anpassungen erforderlich und vertraglich zu vereinbaren, da mit dem in der LuFV III vereinbarten Mittelansatz die Mengenziele und die Vertragspflichten aus der LuFV III der EIU nicht mehr erreichbar sind.

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

Risiken bestehen v. a. durch die bislang nicht in ausreichendem Umfang gesicherte Infrastrukturfinanzierung ab 2026. Bei Fortschreibung des Finanzierungsvolumens auf 2028 ergibt sich eine zusätzliche Lücke. Außerdem bestehen Risiken durch die vorläufige Haushaltsführung des Bundes für 2025, die voraussichtlich bis zur Verabschiedung eines regulären Bundeshaushalts für 2025 durch die neu zu bildende Bundesregierung bestehen bleiben wird. Sollten die Bundesmittel für die Infrastruktur nicht deutlich aufgestockt werden, würden sich erhebliche Risiken für Netzqualität, Transportleistung und wirtschaftliche Entwicklung materialisieren. Die verkehrspolitischen Ziele wären damit nicht erreichbar.

Risiken bestehen auch durch geringere Aufwandsfinanzierungen für die Infrastruktur seitens des Bundes, z. B., wenn geplante Aufwandsthemen als nicht zuschussfähig angesehen werden. In Gesprächen mit dem Bund sollen die vertraglichen Grundlagen für eine ausreichende Finanzierung der Infrastruktur geschaffen werden.

Neben der Finanzierung der Infrastruktur ist auch die Finanzierung spezifischer Sachverhalte bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen von sehr hoher Bedeutung. Dies betrifft bspw. die Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr sowie Bau- und Ersatzverkehre im Schienenpersonennahverkehr.

PRODUKTION UND TECHNIK

Im Personenverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität (insbesondere der Pünktlichkeit) die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Auch im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit 61ff. für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl.

Aufgrund des Infrastrukturzustands oder infolge nicht bekannter Schwächen im Anlagenzustand sind ungeplante Instandhaltungsmaßnahmen möglich (z. B. Ad-hoc-Instandsetzung Brücken oder Austausch schadhafter Betonschwellen). Dies kann zu höheren Kosten und Langsamfahrstellen führen.

Die Verfügbarkeit, die Kapazität und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr. Zum langfristigen Erhalt der Zukunftsfähigkeit der Schiene ist es auch notwendig, die Infrastruktur zu digitalisieren und zu automatisieren. Die Nutzungsintensität auf dem deutschen Schienennetz hat sich deutlich erhöht. Die steigende Nachfrage trifft dabei auf eine Schieneninfrastruktur, die nicht in einem entsprechenden Maße kapazitativ erweitert wurde. Gleichzeitig hat sich der Zustand der Infrastruktur verschlechtert. Um die Modernisierung voranzutreiben, wird auf einem sehr hohen Niveau gebaut. Diese Baumaßnahmen kosten allerdings zusätzliche Kapazität. Mit steigender Auslastung wachsen Stauefekte und Unpünktlichkeit exponentiell an. Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat bereits spürbar zugenommen und wird voraussichtlich weiter zunehmen. Das kann auch starke Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure haben, die teilweise nicht kompensiert werden können. Infolge der Umsetzung der geplanten umfangreichen Generalsanierungen 162f. können Leistungs- und Umsatzbelastungen über das in der Planung enthaltene Maß hinaus eintreten. Zudem können sich zusätzliche Aufwandsrisiken im Rahmen der Umsetzung ergeben. Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbe-werb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Dafür setzen wir im DB-Konzern das Sanierungsprogramm S3 54ff. und bei DB Cargo ein Transformationsprogramm 155f. um. Wesentliche Chancen zur Leistungsverbesserung resultieren aus der Digitalisierung:

- effizientere und kundenorientiertere Prozesse,
- verbesserte und neue digitale Dienstleistungen und
- erleichterter Zugang durch Online-Portale und Apps.

Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, der zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie. Auslieferungsverschiebungen von Neufahrzeugen können Erlösausfälle und Mehrkosten z. B. durch Ersatzverkehre oder Pönalezahlungen verursachen.

Eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte ist besonders kritisch. Signifikante Einschränkungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten z. B. durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen den geltenden und sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen wie geringeren Geschwindigkeiten, kürzeren Wartungsintervallen oder geringeren Radsatzlasten eingesetzt werden dürfen. Zudem können neue Fahrzeuge, die mit Mängeln behaftet sind oder keine Zulassung bekommen, von uns nicht abgenommen werden. Infolge von technischen Defekten oder Auflagen kann es zu Umrüstungserfordernissen an Fahrzeugen kommen, die zu erheblichen Einschränkungen der Verfügbarkeit oder sogar zu temporären Einsatzverboten führen können.

Im Regionalverkehr kann ein Risiko aus der Freisetzung von Fahrzeugen nach dem Auslaufen oder der Neuvergabe eines Verkehrsvertrags resultieren. Als Gegenmaßnahme werden alternative Verwendungsmöglichkeiten geprüft.

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren potenzielle Informationssicherheitsrisiken, einschließlich Cyberrisiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-/OT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen können, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Dem begegnen wir durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für die Informationssicherheit. Die relevanten Informationssicherheitsrisiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und mit angemessenen Maßnahmen reduziert. Sie werden zudem dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Unser Informationssicherheitsmanagement ist angelehnt an internationale Standards und ist in einzelnen Gesellschaften in verschiedenen Geltungsbereichen nach ISO 27001/27002 zertifiziert.

Um kritische technische Sicherheitslücken zu minimieren, werden zahlreiche Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung, angemessene Netzwerksegementierung und zeitnahes Einspielen von Softwareaktualisierungen) eingesetzt. Angemessene Redundanz der IT-Systeme (auch über mehrere Standorte hinweg) erhöht die allgemeine Ausfallsicherheit kritischer Geschäftsprozesse, Applikationen und Infrastrukturen. Auch die Netzwerk- und Cloud-Infrastruktur ist dort redundant ausgelegt, wo Informationssicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern. Für die wichtigsten Prozesse und IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests und Red-Team-Stresstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen.

Insgesamt sollen diese Maßnahmen das Risiko von erfolgreichen Angriffen, den daraus resultierenden Ausfällen von IT-/OT-Systemen, der Störung von Kommunikation oder des Diebstahls vertraulicher Informationen reduzieren, können es aber nicht ausschließen.

Im Güterverkehr können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten ergeben, wie z. B. Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir u. a. durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinator:innen sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

KONJUNKTUR, MARKT UND WETTBEWERB

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist u. a. abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:

- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen, Unterbrechungen von Lieferketten oder konjunkturelle Eintrübungen, u. a. auch infolge von geopolitischen Konflikten oder Epidemien, können sich stark negativ auf unser Geschäft auswirken.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) haben. Das Marktvolumen wird ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt.
- Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:
  - Im Fernverkehr stehen wir derzeit primär in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit dem Fernbus und

dem Flugzeug. Es ist aber auch intramodal mit einem stärkeren Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehrsmarkt zu rechnen.
- Im Regionalverkehr gibt es einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten. Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen, wenn Parameter der zugrunde liegenden Kalkulation nicht wie geplant eintreten. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und unsere Effizienz zu verbessern, haben wir entsprechende Programme aufgesetzt.
- Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig flexibleren Arbeitsbedingungen agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, bspw. durch die Digitalisierung. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.

Mittelfristig können sich Veränderungen im Wettbewerbsumfeld u. a. aus folgenden Entwicklungen ergeben:
- Neue Wettbewerber: Auf unseren Märkten können zunehmend auch bisher branchenfremde Anbieter wie z. B. Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups aktiv werden.
- Neue Plattformen/datengetriebene Geschäftsmodelle: Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz und verändern auch die Preiswahrnehmung. V. a. Start-ups treiben das Plattformgeschäft mit dem Ziel voran, die digitale Kundenschnittstelle zu besetzen.
- Verschiebung der Wertschöpfung: Die Wertschöpfung im Mobilitäts- und Transportsektor könnte sich in Richtung von Zusatzleistungen verschieben.
- Integrierte On-Demand-Mobilität: Mobility-as-a-Service-(MaaS-)Konzepte werden langfristig zum Standardangebot. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.
- Kostendruck der öffentlichen Hand könnte steigen. Zudem könnte sich das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen könnten um Bedarfs-, Kleinbus- und Shuttleverkehre ergänzt werden. Dadurch erhöht sich der Kostendruck auf etablierte Anbieter.
- Güterstruktureffekt: Der Produktionsanteil hoch spezialisierter Güter wie Pharma und Hightech wächst stark. Gleichzeitig wachsen Gütergruppen mit tendenziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren an Bedeutung.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, wollen wir unsere Digitalisierungsstrategie 64ff. umsetzen.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir zudem konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte.

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung unserer Kunden:
- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Zudem können Störungen in der Produktion bis hin zu temporären Unterbrechungen (z. B. infolge von Lieferkettenstörungen) bei Kunden zu einem zumindest temporär geringeren Bedarf an Transportleistungen führen.
- Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

REGULIERUNG

GRI

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich daher spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in unseren Infrastrukturgeschäftsfeldern gefährden oder sogar verhindern (z. B. durch einen Eingriff in die Preissysteme), können Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden.

Mit Blick auf die Preissysteme der Infrastruktur bestehen erhebliche Risiken für die EVU im Fern- und Güterverkehr. Hintergrund ist v. a. die Begrenzung der Entgeltsteigerungen im SPNV. Die Entwicklung der Entgelte ist gem. Eisenbahnregulierungsgesetz an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gekoppelt, die ab 2023 von 1,8 % auf 3,0 % erhöht wurde. Im Rahmen des Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurde im März 2023 beschlossen, dass die Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV bis 2025 abweichend von der Regelung im Eisenbahnregulie-

rungsgesetz auf 1,8 % pro Jahr festgelegt wird. Diese Deckelung führt zu einem starken überproportionalen Anstieg der Trassenentgelte für den Fern- und Güterverkehr.

Für 2025 folgt aus der Begrenzung der SPNV-Dynamisierung eine effektive Entgeltsteigerung von 16,2 % im SGV und von 17,7 % im SPFV. Im Entwurf zum Bundeshaushalt 2025, der Grundlage für die vorläufige Haushaltsführung 2025 ist, sind Fördermittel zur Kompensation dieser Effekte vorgesehen, die allerdings nicht den vollen Bedarf abdecken. Klarheit über die endgültige Höhe der Fördermittel 2025 wird erst mit dem Bundeshaushalt 2025 vorliegen. Weitere erhebliche Risiken für die EVU können im Rahmen des Trassenpreissystems 2026 entstehen, wenn die Kosten der erfolgten und geplanten Eigenkapitalmaßnahmen für die DB InfraGO AG eingepreist werden. Bund und DB-Konzern arbeiten an einem Ausgleichsmechanismus, der die Kosteneffekte so regeln soll, dass die infolge der Eigenkapitalzuführung entstehenden Kosten nicht zu einer Belastung der EVU führen. Ob ein Ausgleichsmechanismus umgesetzt werden kann, ist durch die Nichtverabschiedung des Bundeshaushalts 2025 offen. Die Folgen einer eigenkapitalbedingten Entgeltsteigerung hätten durch die Deckelung der Preise für den SPNV erneut die EVU im SPFV und SGV zu tragen.

Die Rechtmäßigkeit der SPNV-Preisdeckelung wird aktuell überprüft: DB InfraGO hat Mitte April 2024 Rechtsmittel gegen die Festlegung der Entgeltbildung im SPNV im TPS 2025 gem. § 37 (2) Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) i.V.m. § 5 Abs. 10 Regionalisierungsgesetz eingelegt. Auch mehrere Zugangsberechtigte haben Klagen eingereicht. Im Verfahren von DB InfraGO legt das Verwaltungsgericht Köln die Frage der Zulässigkeit der SPNV-Preisbremse dem Europäischen Gerichtshof vor: Das Verwaltungsgericht Köln ist der Ansicht, dass die im ERegG vorgegebene Entgeltberechnung für den SPNV den Handlungsspielraum von DB InfraGO unionsrechtswidrig einschränkt und ihre in der Recast-Richtlinie festgelegte unabhängige Geschäftsführung verletzt. Sollte die Deckelung im SPNV europarechtswidrig sein, könnte eine Kopplung der SPNV-Entgeltdynamisierung an die jährliche Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel entfallen. Dies würde zu einem starken Anstieg der SPNV-Trassenentgelte führen und ohne kompensierende Maßnahmen das Budget der Länder für SPNV-Bestellungen erheblich belasten, woraus sich bedeutende wirtschaftliche Risiken für DB Regio ergeben könnten. Eine gerichtliche Entscheidung ist nicht vor Ende 2025 zu erwarten.

Sofern sich die beschriebenen Risiken mit überproportionalen Entgeltsteigerungen für die EVU materialisieren, würden sich erhebliche negative Auswirkungen für die Geschäftsmodelle der EVU in diesen Segmenten ergeben. Eine signifikante Erhöhung der Trassenpreise würde zu einer deutlichen Verschlechterung der Ergebnisse aller Teilnetze von DB Fernverkehr führen und die Wirtschaftlichkeit einzelner Verkehre infrage stellen. Das Gesamtgefüge aus Fahrplan, Fahrzeug- und Instandhaltungsbedarf wäre grundlegend neu zu bewerten. Dadurch wäre die Umsetzung des Deutschland-Takts nur stark reduziert möglich.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Auch die Struktur des DB-Konzerns als integrierter Konzern ist Risiken ausgesetzt.

Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein. Treten politische bzw. regulatorische Risiken ein, werden auf unternehmerischer Ebene, soweit möglich, Gegensteuerungsmaßnahmen umgesetzt, um die potenziellen negativen Auswirkungen auf die unternehmerischen Ziele und das Verkehrswachstum zu minimieren.

Chancen resultieren aus der Förderung von grüner Mobilität und Logistik, u. a. zur Erreichung staatlicher Klimaschutzziele.

RECHT UND VERTRÄGE

GRI

Die Fahrzeugauslieferungen erfolgten 2024 in einem anspruchsvollen wirtschaftlichen Umfeld. Dennoch haben sich infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln auch weiterhin Betriebserschwernisse im Regional- und Fernverkehr ergeben. Im Regionalverkehr resultieren daraus Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen. Höhere Aufwendungen und Pönalezahlungen bei gleichzeitig geringerem Fahrgeld sind die Folge. Gegenüber den Herstellern werden sich daraus ergebende Ausgleichsansprüche geltend gemacht.

Infrastrukturstörungen und Zielverfehlungen bei der Pünktlichkeit erhöhen das Risiko für in Verkehrsverträgen vorgesehene Regelungen für Zugausfälle (nicht erbrachte Leistungen) und Pönalen (Leistung nicht in geforderter Qualität erbracht) sowie für eine mögliche Schadenersatzpflicht der DB InfraGO, z. B. gegenüber EVU.

Darüber hinaus können sich Risiken, insbesondere aus Gewährleistungs- und sonstigen Haftungsregelungen, auch aus anderen vertraglichen Beziehungen ergeben. Dies betrifft bspw. die Veräußerung von Unternehmen, Immobilien oder anderen wesentlichen Vermögenswerten.

Für bestehende rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet.

Risiken resultieren auch aus Klageverfahren wegen Schallimmissionen aus dem Bahnbetrieb. Anwohner:innen fordern wegen vermeintlich unzumutbarer Beeinträchtigungen teils aktive Schallschutzmaßnahmen, teils Geldersatz für passive Schallschutzmaßnahmen, teils Entschädigungszahlungen.

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung aller Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation 201ff.

Der DB-Konzern ist mit seinem sehr hohen Einkaufsvolumen und rund 20.000 Lieferanten einer der größten Einkäufer in Deutschland. Insbesondere die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten. Der DB-Konzern verfolgt in über zehn Fällen Schadenersatzansprüche. Dabei geht es u. a. um Kartelle bei Lkw, Pkw (sog. Pkw-Kartell und Abgasskandal), Schienen, Luftfracht, Aufzügen und Fahrtreppen, Spannstahl und Girocard. In über zehn weiteren Fällen ermittelt der DB-Konzern noch, ob ein Schaden entstanden ist. Der DB-Konzern hat seit Anfang 2022 ein innovatives Kartellscreening-Tool im Einsatz. Das Tool identifiziert seither auffällige Muster im Preissetzungs- oder Bieterverhalten und kann wertvolle Hinweise auf rechtswidrige Lieferantenabsprachen geben. Zu diesem neuartigen Ansatz in der Kartellprävention und -aufdeckung stehen wir mit diversen Wettbewerbsbehörden und der OECD im Austausch.

Aus dem Verkauf mehrerer US-Gesellschaften im Jahr 2007 durch die DB US Holding Corp. verlangte die damalige Erwerberin, die National Indemnity Company (NICO), die Zahlung einer im zugrunde liegenden Kaufvertrag vereinbarten und bei Eintritt bestimmter Umstände entstehenden Anpassung (Herabsetzung) des Kaufpreises i. H. v. 45 Mio. USD. Die DB US Holding Corp. bestritt zunächst das Bestehen dieses Anspruchs. Das zur Durchsetzung ihres Anspruchs seitens NICO im Juli 2023 eingeleitete Schiedsverfahren gegen die DB US Holding Corp., gerichtet auf sofortige Zahlung der vollen Kaufpreisanpassung, wurde durch einen Vergleich und Zahlung des geltend gemachten Anpassungsbetrags durch DB US Holding Corp. beendet. Die Zahlung erfolgte unter Verwendung der für dieses Risiko bei der DB US Holding Corp. gebildeten Rückstellungen.

Es bestehen zudem Risiken aus laufenden Verfahren (nationaler Behörden bzw. der Europäischen Kommission) gegen Gesellschaften des DB-Konzerns oder die Bundesrepublik Deutschland, deren Ausgang und mögliche Folgen noch nicht absehbar sind. Aufgrund der Genehmigungsauflagen des Beihilfeprüfverfahrens der Europäischen Kommission zu DB Cargo 52 ergeben sich signifikant bestandsgefährdende Risiken für die DB Cargo AG und daraus resultieren finanzielle Risiken für den DB-Konzern. Die eingeleitete Transformation von DB Cargo 155f. ist notwendige Grundlage für die Einhaltung der von der Europäischen Kommission festgelegten Auflagen. Sollte der Umstrukturierungsplan nicht eingehalten werden können, wäre eine weitere Unterstützung der DB Cargo AG durch den DB-Konzern voraussichtlich nur im Gegenzug zu weiterreichenden Auflagen bis hin zu einer weitgehenden Zerschlagung von der DB Cargo AG möglich, was hohe finanzielle Belastungen für den DB-Konzern zur Folge hätte. Risiken bei DB Cargo können u. a. zu Liquiditätsengpässen bei der DB Cargo AG und daraus folgend zu Effekten auf das operative Geschäft von DB Cargo führen. Diese Risiken resultieren v. a. aus einer Verzögerung des Maßnahmenhochlaufs der Transformation, aus der konjunkturellen Entwicklung und dem Marktumfeld, einer Reduzierung der Trassenpreissystem-Förderung sowie aus reduzierten Transportmengen durch Handelskonflikte.

BESCHAFFUNGS- UND ENERGIEMARKT

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen stark schwanken.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir u. a. durch eine Preisbindungsstrategie in langlaufenden Beschaffungsverträgen. Diese Sicherungsmaßnahmen wirken allerdings nur zeitlich begrenzt und müssen gegenüber möglichen Chancen aus wieder fallenden Energiepreisen abgewogen werden.

In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an Kund:innen weiterzugeben – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Aus der Bündelung von Bedarfen und der Optimierung langfristiger Mengenzusagen resultieren Chancen, auch in anspruchsvollem Marktumfeld Potenziale bei den Beschaffungspreisen zu heben.

BESONDERE EREIGNISSE

Unsere Aktivitäten basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung

unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge, Cyberangriffe oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit u. a. in den Personenbahnhöfen, z. B. durch Ausbau der Videoüberwachung 69 f., können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

Hinsichtlich der Verzinsung des Verkaufspreises von DB Schenker im Rahmen der Verkaufsvereinbarung bestehen Risiken, dass der Verzinsungsanteil im Verkaufspreis geringer ausfällt, falls DB Schenker 2025 bis zum Closing ein signifikant niedrigeres finanzielles Ergebnis erzielen sollte als erwartet. Darüber hinaus können ähnlich wie bei DB Arriva Haftungsrisiken aus der Verkaufsvereinbarung auch nach dem Closing bestehen.

KAPITALMARKT UND STEUERN

Aus unserem internationalen Geschäft resultiert ein Währungsrisiko. Dieses ist allerdings weitgehend auf das sog. Translationsrisiko begrenzt, da i. d. R. eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins- und Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir u. a. durch originäre und derivative Finanzinstrumente 253 ff. Ihr Einsatz ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließen wir für alle längerfristigen Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzen wir i. d. R. auch langfristige, festverzinsliche Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen erforderlich machen.

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen und aus Änderungen der Steuergesetze. Um steuerliche Risiken zu minimieren, verfolgen wir eine zeitnahe Abwicklung der steuerlichen Betriebsprüfungen und haben ein Tax-Compliance-Management-System im DB-Konzern eingeführt.

UMSETZUNG VON PROJEKTEN

Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina sowie eine Vielzahl hochkomplexer Projekte wie bspw. Stuttgart 21 verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (u. a. durch umfangreichere Bürgerbeteiligungen), höhere Vergabepreise, Bauprobleme, notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten, Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der Investitionsmittel oder Veränderungen der Einkaufspreise können zu Projekt- und Liquiditätsrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind z. B. geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung.

Bei der Realisierung von geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Programmen, wie v. a. dem Sanierungsprogramm S3 54 ff., dem Programm Volles Funktionieren bei DB Fernverkehr und dem Transformationsprogramm von DB Cargo 155 f., besteht das Risiko, dass die geplanten Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

ESG-RISIKEN

Risiken aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) oder Unternehmensführung (Governance) können die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage erheblich beeinflussen. ESG-Risiken wirken sich auf verschiedene Bereiche der im DB-Konzern etablierten Risikokategorien aus und werden von den entsprechenden Bereichen erfasst und gesteuert.

ESG-Faktoren sind zu einem wichtigen Faktor im Wettbewerb sowohl im Vergleich der Verkehrsträger als auch innerhalb von Branchen wie im Logistikgeschäft geworden. Im Falle einer zu langsamen Transformation droht der Verlust des Wettbewerbsvorteils oder der Wettbewerbsfähigkeit. Der DB-Konzern arbeitet daher an umfangreichen Transformationsprogrammen.

Aus einer führenden Rolle im Bereich ESG bieten sich gleichzeitig auch umfangreiche Chancen für den DB-Konzern, bspw. aus den klimabezogenen Vorteilen des Schienenverkehrs im Verkehrsträgervergleich, wie in der Strategie Starke Schiene 53 verankert.

Umweltmanagement

Ein elementarer Bestandteil des konzernweiten Umweltmanagementsystems nach DIN ISO 14001 90 ist eine Chancen- und Risikobetrachtung. Sie ist Ausgangspunkt für die umweltbezogene Risikovorsorge des DB-Konzerns. Seit 2023 wird das Prinzip der Vorsorge durch das Risikomanagement der Sorgfaltspflichten entlang unserer Lieferketten ergänzt. Gleichzeitig ist es Teil unserer Strategie, schonend mit den (natürlichen) Ressourcen unseres Wirtschaftens umzugehen (Ressourcenschutzziele 85 ff.).

Klimabedingte Chancen und Risiken

Klimabedingte transitorische Chancen und Risiken, die sich aus dem Übergang zu einer dekarbonisierten Wirtschaft ergeben, und Risiken, die sich aus dem Klimawandel ergeben, werden in unserem RMS erfasst und bei Überschreiten bestimmter Schwellenwerte und Eintrittswahrscheinlichkeiten in den betroffenen Risikokategorien ausgewiesen. Klimarisiken werden im Rahmen des RMS und unserer Mittelfristplanung wie andere Risiken behandelt.

Durch den Einsatz von Szenarioanalysen wie z. B. im Rahmen der PIK-Studie 80 und der strategischen und operativen Weiterentwicklung eines Klimaresilienzmanagements 80 f. ist der DB-Konzern auf dem Weg zu einem vorausschauenden Management von akuten sowie chronischen physischen klimawandelbedingten Risiken. 2021 hatten wir eine weitere externe Studie beauftragt, die physische und transitorische Risiken gem. den TCFD-Empfehlungen in einer ersten Impact-Analyse auf die Aktivitäten des DB-Konzerns für zwei Extremszenarien identifiziert hat. Das Ergebnis zeigt u. a., dass transitorische Risiken aus den Kategorien Politik, Markt und Technologie gem. der TCFD-Kategorisierung als relevant für den DB-Konzern einzustufen sind. Im Folgenden zeigen wir Beispiele für klimabedingte Chancen und Risiken gem. der TCFD-Einteilung in transitorisch und physisch, die kurz-, mittel- und langfristig sind.

TRANSITORISCHE CHANCEN UND RISIKEN

Mit der grünen Transformation 72 ff. des DB-Konzerns und durch eine Verkehrsverlagerung hin zum klimafreundlichen Schienenverkehr leisten wir einen zentralen Beitrag zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele. Gleichzeitig bestehen aber auch eine erhöhte Anfälligkeit für Wetterextreme und ein erhöhter Energiebedarf, der für uns wiederum ein Energiepreis- und Beschaffungsrisiko darstellt. Den Personen- und Güterverkehr durch Maßnahmen wie z. B. den Einsatz erneuerbarer Energien und alternativer Antriebskonzepte klimafreundlich durchzuführen oder durch ein robustes Klimaresilienzmanagement zu unterstützen, kann für uns u. a. einen Reputationsgewinn bei unseren Kund:innen bedeuten. Mit unseren Maßnahmen für den Klimaschutz 73 ff. zielen wir darauf ab, die von uns verursachten Treibhausgase zu reduzieren, bis 2040 klimaneutral zu werden und das Klimaschutzziel des Bundes im Verkehrssektor abzusichern. Zur Erreichung der staatlichen Klimaschutzziele erlässt der Bund notwendige Regulierungen. Diese sind häufig mittelfristig und bergen für den DB-Konzern v. a. im Schienenverkehr Chancen, wie z. B. durch die dauerhafte Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets. Auch die Einführung und Fortführung des Deutschland-Tickets 48 f. hat positive Effekte auf die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene erkennen lassen. Allerdings können einzelne Umweltregulierungsmaßnahmen auch negative Auswirkungen auf unsere Aktivitäten entfalten. Der durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) eingeführte CO_2-Preis stellt für uns bspw. Chance und Risiko zugleich dar:

- eine Chance im Verkehrsmittelvergleich, da er fossil betriebene Verkehrsmittel teurer und damit Bahnfahren attraktiver macht,
- ein Risiko im Einkauf, da wir einer der größten Energieverbraucher Deutschlands sind und noch dieselbetriebene Fahrzeuge im Betrieb haben.

Um den Risiken entgegenzuwirken, treiben wir den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen 77 f. voran. Dabei können Technologieentwicklungen hin zu anderen klimafreundlichen Mobilitätsangeboten abseits des Schienenverkehrs aber auch ein Risiko für uns darstellen.

PHYSISCHE RISIKEN

Extremwettereignisse, die sich aus dem Klimawandel ergeben, stellen ein akutes physisches Risiko für den DB-Konzern dar, das wir seit 2021 noch detaillierter in unserem Risikokatalog erfassen und dem wir mit Resilienzmaßnahmen 80 f. begegnen. Dabei sind diese Risiken gleichzeitig kurz- und langfristig, denn beim Eintreten sind sie kurzfristiger Natur, aber durch ihr klimawandelbedingt häufigeres Auftreten müssen wir sie langfristig berücksichtigen. Die Erkenntnisse der PIK-Studie aus 2021 bilden die Grundlage für eigene, weitergehende Klimarisikoanalysen im DB-Konzern, wie bspw. 2024 im Programm Klimaresiliente Bahntechnik 80. Auch im Rahmen unseres konzernweiten Business-Continuity-Managements zur Sicherstellung der Fortführung kritischer Geschäftsprozesse in Schadensfällen befassen wir uns mit physischen Klimarisiken. Die Folgen des Klimawandels treffen unser Kerngeschäft. Extremwetterbedingte Schäden an unserer Infrastruktur können zu Umsatzeinbußen und Pönalen führen. Zudem machen sie zusätzliche Ausgaben und Investitionen für Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen

erforderlich. Neben der Infrastruktur können auch Schienen- und Straßenfahrzeuge in Mitleidenschaft gezogen werden. In den vergangenen Jahren haben akute physische Risiken mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Diese werden von uns deshalb konsequent überwacht und durch das Konzernrisikomanagement erfasst. Die Bedeutung von präventiven Vegetationsarbeiten und gleisnahen Sicherungsarbeiten für eine reibungslose Betriebsdurchführung hat in dem Zusammenhang stark zugenommen. Mögliche finanzielle Auswirkungen von Extremwetterereignissen werden im RMS bzw. in der Mittelfristplanung berücksichtigt. Um akute physische Risiken zu reduzieren, hat der DB-Konzern seine Aufwendungen für Vegetationsmaßnahmen 82f. seit 2014 von 100 Mio. € auf rund 160 Mio. € pro Jahr erhöht. Wir nutzen z. B. Satellitentechnologie, um Baumbestände flächendeckend zu erfassen und zu vermessen. In Kombination mit der fachlichen Einschätzung vor Ort und den betrieblichen Rahmenbedingungen werden so Vegetationsmaßnahmen priorisiert. Hierdurch wird sichergestellt, dass Bäume mit dem höchsten Risikopotenzial zuerst bearbeitet werden. Wir setzen uns ebenfalls mit chronischen physischen Risiken wie z. B. steigenden Temperaturen auseinander, die erhöhte Anforderungen an unsere betrieblichen Abläufe, Fahrzeuge, Gebäude und unsere Infrastruktur stellen.

Personal

Für die Umsetzung der Strategie Starke Schiene 53 sind wir auf eine adäquate Ausstattung mit qualifizierten Fachkräften angewiesen. Der DB-Konzern hat einen hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf, insbesondere bei Personal im operativen Eisenbahngeschäft. Dieser wird verstärkt durch das altersbedingte Ausscheiden zahlreicher Mitarbeitender.

Gleichzeitig befindet sich der DB-Konzern in einer Phase wirtschaftlicher Anspannung. Ein wichtiger Hebel sind hierbei die Personalkosten, die auf ein nachhaltiges Maß begrenzt werden müssen. Im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 gilt es, bis 2027 Personalbedarfe um mindestens 10.000 Stellen abzusenken und durch entsprechende Personalbestandsreduzierung, insbesondere in der Verwaltung, ergebniswirksam abzusichern.

Wir arbeiten daran, uns als DB-Konzern effizient und schlagkräftig aufzustellen: »Gemeinsam stark« heißt das Konzernprogramm, in dem Effizienz- und Effektivitätshebel (Weglassen, Vereinfachen, Standardisieren, Automatisieren und Digitalisieren) angegangen werden. Hiervon versprechen wir uns eine langfristige Senkung der Personalbedarfe im DB-Konzern bei gleichzeitiger Produktivitätssteigerung. Dies unterstützen wir mit zielgerichteten Maßnahmen und Instrumenten.

Der Fachkräftemangel, verstärkt durch den demografischen Wandel, bleibt jedoch ein Kernrisiko für unser Geschäft. Es ist weiterhin schwierig und aufwendig, offene Stellen, insbesondere für das operative Eisenbahngeschäft, zu besetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie eine niedrige Personaldeckung zur Absicherung des laufenden Geschäfts sowie langfristig auch Wissensverlust, insbesondere bei bahnspezifischen Berufen.

Dem Fachkräftemangel in operativen DB-Berufen wollen wir durch unser Recruiting, verknüpft mit einer hohen Arbeitgeberattraktivität, begegnen, die auf der Entwicklung von attraktiven Beschäftigungsbedingungen 106ff. beruhen soll.

Mit einem nachhaltigen und effektiven Wissensmanagement wollen wir dem Risiko eines Wissensverlusts entgegenwirken. Hierfür wollen wir unsere Lerninfrastruktur im Sinne eines offenen, konzernweiten Lernökosystems weiterentwickeln. Kern sind der Ausbau und die Digitalisierung der Qualifizierungskapazitäten, die Neugestaltung von Ausbildung und Funktionsausbildung (Umschulung) und die Maßnahmen zur strategischen Nachfolgeplanung.

Risiken hinsichtlich Mitarbeitendenbindung und Produktivität entstehen, wenn wir aufgrund unflexibler Arbeitsweisen nicht den Ansprüchen unserer Mitarbeitenden an eine moderne Arbeitswelt entsprechen und auch nicht den sich permanent verändernden (Markt-)Anforderungen gerecht werden. Dem wollen wir begegnen, indem wir moderne Arbeitswelten und Arbeitsweisen im Rahmen zahlreicher Programme, Initiativen und Communitys im DB-Konzern weiterentwickeln wollen.

Eine wichtige Herausforderung und Chance besteht darin, die Digitalisierung im engen Schulterschluss mit den Mitarbeitenden und den Stakeholdern zu gestalten. Durch die Entwicklung von Leitplanken und Standards wollen wir z. B. den Einsatz von KI im DB-Konzern sicher machen und über entsprechende Schulungen und Tools die Einstiegshürde für Mitarbeitende senken. Um auch unsere Führungskräfte weiterhin mit den passenden Kompetenzen und Methoden auszustatten, um in modernen, digitalisierten Arbeitswelten erfolgreich zu wirken, wollen wir das in der DB Akademie verortete Aus- und Weiterbildungsprogramm für Führungskräfte permanent weiterentwickeln.

Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Krisen mit unklaren Perspektiven spielt die Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Daher ist es unser Ziel, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen. Vor diesem Hintergrund versuchen wir, in Verhandlungen mit den Gewerkschaften Tarifverträge abzuschließen, die einerseits die Wertschätzung für die Mitarbeitenden ausdrücken und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit absichern.

GOVERNANCE

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern → 197
Regelwerk im DB-Konzern → 200
Compliance → 201
Menschenrechte → 204
Datenschutz → 206
Corporate Governance Bericht → 209

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

Innerhalb des DB-Konzerns ergeben sich aufgrund der starken operativen Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen der Managementholding DB AG und den Geschäftsfeldern wie auch zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern Leistungs- und Finanzbeziehungen.

Diese lassen sich in vier Gruppen gliedern:

- **Operative Leistungsbeziehungen** zwischen zwei Gesellschaften, die z. B. im Rahmen der Infrastrukturnutzung entstehen, wenn die DB Regio AG Trassen in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- **Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung:** Die DB AG erbringt Leistungen für die operativen Gesellschaften wie z. B. den zentralen Einkauf.
- **Konzernfinanzierung:** Die DB AG übernimmt und bündelt die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG über ihre Finanzierungstochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) Finanzmittel am Kapitalmarkt und reicht sie als Darlehen an die Konzerngesellschaften weiter.
- **Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge:** In Deutschland wird über Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge eine steuerliche Organschaft begründet, die es erlaubt, steuerliche Gewinne mit steuerlichen Verlusten zu verrechnen. Im DB-Konzern ist die DB AG die steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland.

Als grundlegendes Merkmal der Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen gilt dabei die Marktüblichkeit (At-Arm's-Length-Prinzip), d. h., die Vergütung orientiert sich immer an marktüblichen Preisen. Im DB-Konzern gilt dies für die Verrechnung von operativen Leistungsbeziehungen, Serviceeinheiten und die Konzernfinanzierung. Konzerninterne Kunden zahlen die gleichen Trassennutzungspreise wie konzernexterne Kunden. Die Preise für konzernintern bezogene Dienstleistungen werden regelmäßig auf Basis von Marktstudien auf Marktkonformität überprüft. Die Konditionen für Finanzierungstransaktionen basieren auf aktuellen Marktkonditionen am Geld- und Kapitalmarkt. Governancefunktionen nehmen steuernde und überwachende Aufgaben wahr. Diese Leistungen werden, soweit möglich, über eine sog. Konzernumlage verrechnet. Die Leistungen der Serviceeinheiten werden, falls möglich, leistungsgerecht mit den internen Leistungsempfängern verrechnet.

Gründe und Motivation für die marktgerechte Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen im DB-Konzern sind:

- Eine wertorientierte Unternehmenssteuerung gelingt nur, wenn sie auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten. Die klare Abgrenzung der Finanzströme und die Marktkonformität der Preise wird von der BNetzA überprüft. Die Preise sind für jeden transparent.
- Auch aus steuerlichen Gründen und aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern von Tochtergesellschaften ist eine marktgerechte Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen notwendig und gefordert.

Die aus den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträgen 199 f. innerhalb des DB-Konzerns resultierenden Ergebnis- und Zahlungswirkungen sind keine Leistungsbeziehungen, sondern Konsequenz der Gestaltung des DB-Konzerns als inländischer Vertragskonzern und der damit verbundenen Rechte und Pflichten aller eingeschlossenen inländischen Gesellschaften.

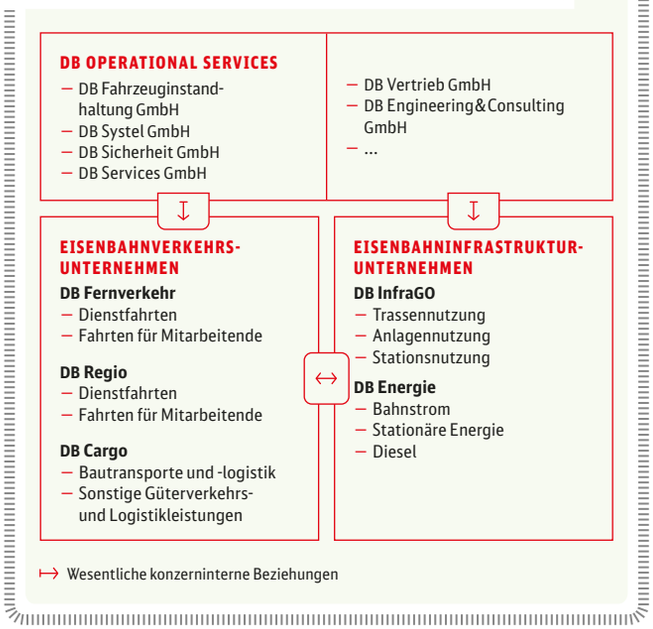
OPERATIVE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN

Die umfangreichsten operativen Leistungsbeziehungen entstehen aus der Nutzung der Schieneninfrastruktur und aus dem Bezug von Energie. Die Verrechnung der Infrastrukturnutzung erfolgt wie bei konzernexternen Kunden auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Der Energiebezug umfasst sowohl Traktionsenergie (Bahnstrom, Dieselkraftstoff) als auch Strom für stationäre Anlagen (z. B. Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen).

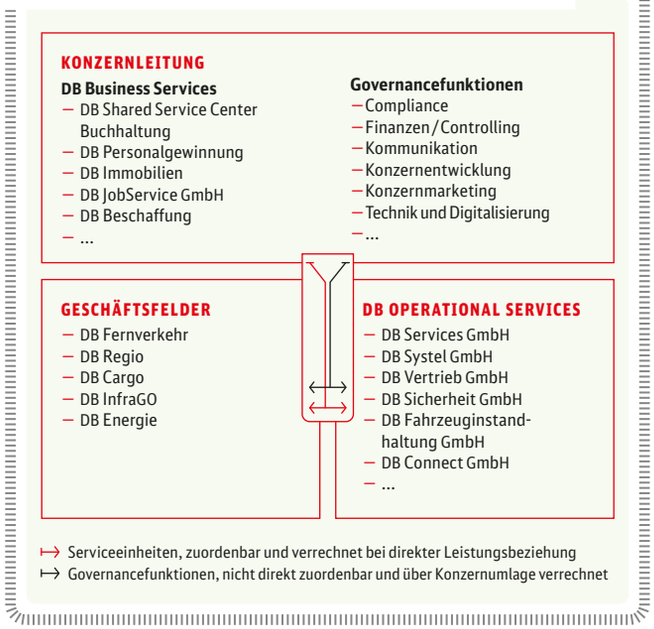
Die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen im Bereich der Infrastrukturnutzung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

KONZERNINTERNE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN AUS INFRASTRUKTURNUTZUNG 2024 / in Mio. €	DB Fernverkehr	DB Regio	DB Cargo	Sonstige
Trassennutzung	– 1.314	– 2.326	– 310	–
Nutzung örtlicher Infrastruktur	– 33	– 52	– 157	– 3
Stationsnutzung	– 126	– 609	–	–
Energieverrechnung	– 460	– 852	– 281	– 367

Wesentliche operative Leistungsbeziehungen (Systemverbund Bahn)



Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung



LEISTUNGSBEZIEHUNGEN MIT DER KONZERNLEITUNG

In der Konzernleitung sind verschiedene Governance- und Servicefunktionen angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten DB-Konzern wahrnehmen. Die Kosten für Governancefunktionen werden im DB-Konzern, soweit möglich, im Rahmen einer Konzernumlage, die je nach Bedarf auch geschäftsfeldspezifisch angepasst werden kann, explizit an die Geschäftsfelder weiterverrechnet. Bis 2022 erfolgte grundsätzlich keine explizite Verrechnung im DB-Konzern.

Eine Weiterverrechnung der Kosten für die DB Business Services erfolgt nur bei direkten Leistungsbeziehungen mit den Geschäftsfeldern bzw. Aufwendungen, bei denen eine konkrete Leistungserbringung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere Aufwendungen für Immobilienüberlassungen, zentrale Serviceleistungen für Einkauf und Technik sowie die zentral gebündelten Versicherungsaufwendungen.

Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. Die DB JobService GmbH beschäftigt Mitarbeitende, deren Arbeitsplätze in deutschen Gesellschaften des DB-Konzerns entfallen, mit dem Ziel, sie konzernintern weiterzuvermitteln. Sie ist damit wesentlich für das Funktionieren des konzerninternen Arbeitsmarktes.

KONZERNFINANZIERUNG

Die Finanzierung des DB-Konzerns ist im Konzern-Treasury der DB AG gebündelt, ohne dass sich dadurch die Eigentumsrechte ändern. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahme konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital bisher grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance. Die Finanzmittel werden durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen an die Konzerngesellschaften weitergereicht.

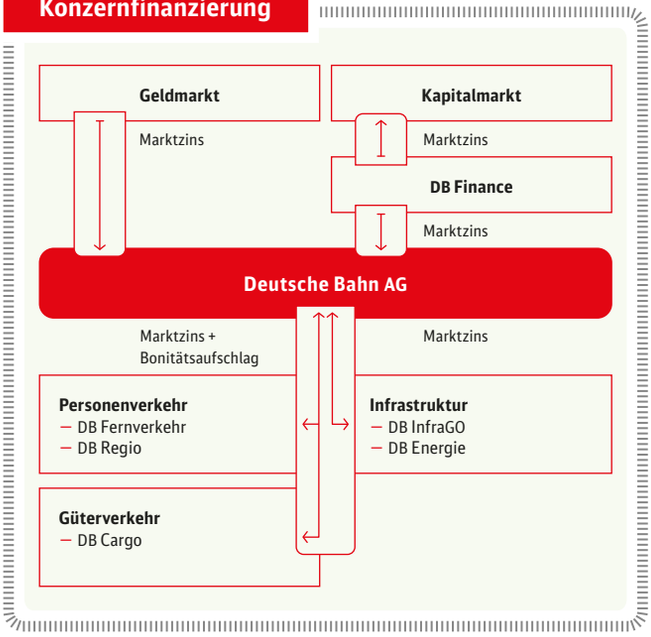
Das Konzern-Treasury operiert wie eine hausinterne Bank, allerdings als Dienstleister und nicht als Profit-Center. Die Konzerngesellschaften unterhalten Geschäftsbeziehungen (Devisengeschäfte, Cashpooling, Geldanlage und Darlehensaufnahmen) mit dem Konzern-Treasury. Die Konditionen werden nach dem At-Arm's-Length-Prinzip marktgerecht festgelegt. Dabei werden zeitpunktaktuelle Zinssätze vereinbart, wie sie auch von Banken quotiert würden, wenn diese keine Gewinnerwartung hätten. Marktgerecht heißt auch,

dass die Kreditmargen entsprechend der Bonität differenziert werden: Die Kreditmarge für die Infrastrukturgesellschaften entspricht im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG am Geld- und Kapitalmarkt. Die Kreditmargen für Nicht-Infrastrukturunternehmen liegen höher und ergeben sich aus einer internen, kennzahlenbasierten Bonitätseinschätzung und den am Kapitalmarkt quotierten Kreditmargen.

Die Konzernfinanzierungsrichtlinie gilt im Rahmen des Konzernkoordinierungsvertrags (KKV) ab dem 1. Januar 2025 nach dem Comply-or-Explain-Mechanismus für die DB Cargo AG. D. h., die Richtlinie muss von der DB Cargo AG grundsätzlich eingehalten werden, die DB Cargo AG ist aber zur Nichtbeachtung mit schriftlicher Begründung berechtigt. Im Rahmen des Restrukturierungsplans stellt die DB AG als Kreditgeberin der DB Cargo AG eine Kreditlinie i. H. v. 325 Mio. €, einen Finanzierungsrahmen mit Mezzaninekapital i. H. v. 842 Mio. € und einen Überbrückungskredit für die Verluste in 2024 i. H. v. 434 Mio. € zur Verfügung. Dies erfolgt mit marktüblichen Covenants.

Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion bei der DB AG gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvorteile. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthaftes Risikomanagement.

Konzernfinanzierung



ERGEBNISABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE

Gewinnabführungen und Verlustausgleiche zwischen Gesellschaften in Deutschland sind keine Leistungsbeziehungen. Vielmehr wird durch den Ergebnisabführungsvertrag (EAV) die Frage der Höhe der Gewinnausschüttung bzw. eines erforderlichen Verlustausgleichs nicht jedes Jahr neu gestellt, sondern erfolgt automatisch. Der Zahlungsfluss begründet sich im Recht des Gesellschafters auf die Gewinne oder in seiner Verpflichtung zum Ausgleich von Verlusten. Dessen ungeachtet sorgt der DB-Konzern dafür, dass Konzerngesellschaften über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügen – trotz der übernommenen Verpflichtung, mögliche Verluste einzelner Konzerngesellschaften auszugleichen.

Kapitalgeber sind nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn Amortisation und Verzinsung gewährleistet sind. Eine rein schuldenbasierte Finanzierung ist nicht marktfähig, da mit zu hohen Risiken verbunden. Gewinne sind essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns zu erhalten. Die erwirtschafteten Gewinne werden entweder thesauriert oder an den Alleingesellschafter Bund ausgeschüttet. Der im DB-Konzern verbleibende (thesaurierte) Anteil des Gewinns erhöht die Investitions- und Verschuldungskapazität.

Die Umsetzung der jährlichen Gewinnabführungen und Verlustausgleiche im DB-Konzern spiegelt sich im Beteiligungsergebnis der DB AG 181 wider. GRI

Im Rahmen der LuFV 278f. haben Bund und DB-Konzern vertraglich vereinbart, dass im Falle einer Dividendenzahlung der DB AG an den Bund die Dividende vom Bund zur Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege

Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge

eingesetzt wird. So werden die Nachsteuerergebnisse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) vollständig an den Bund ausgeschüttet und auch vollständig wieder in die Infrastruktur reinvestiert. Durch diesen Mechanismus fließen Gewinne der Infrastruktur als Baukostenzuschüsse vollständig in die Infrastruktur und verbleiben dort. Im Gegensatz zur alternativen Gewinnthesaurierung kommt es hierbei zu keiner Mehrung der Kapitalkostenbasis. In der LuFV III wurden Annahmen zur Höhe der jährlichen Dividende getroffen, die in den Gesamtumfang der LuFV-Mittel eingeflossen sind.

Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und der DB Cargo AG wurde zum 31. Dezember 2024 gekündigt – für die weitere Zusammenarbeit wurde ein Konzernkoordinierungsvertrag (KKV) abgeschlossen. Verträge sowie Leistungsvereinbarungen sind in der bestehenden Arbeitsteilung weiterhin möglich und üblich; die bestehenden Tarifverträge und Konzernbetriebsvereinbarungen gelten weiterhin. Die DB AG als Muttergesellschaft übt Leitungsmacht aus. Die DB Cargo AG bleibt fester und integrierter Bestandteil des DB-Konzerns.

FINANZFLÜSSE DB AG UND DB-INFRASTRUKTUR-GESELLSCHAFTEN / in Mio. €	2000 bis 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Insgesamt
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG															
DB InfraGO AG	+1.220	–	+5	–	–	–	+1.000	–	–	–	+1.125	+1.300	+1.125	+5.503	**+11.278**
DB Station&Service AG [1]	+439	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+1.000	+49	+2	–	**+1.490**
Insgesamt	**+1.659**	**–**	**+5**	**–**	**–**	**–**	**+1.000**	**–**	**–**	**–**	**+2.125**	**+1.349**	**+1.127**	**+5.503**	**+12.768**
AUS EAV AN DIE (–)/VON DER (+) DB AG															
DB InfraGO AG	+983	–197	–66	–217	–81	–280	–390	–509	–402	+23	+139	–403	+1.634	+209	**+443**
DB Station&Service AG [1]	–618	–160	–169	–188	–203	–176	–186	–190	–146	+32	+61	+2	–7	–	**–1.948**
DB Energie GmbH	–525	–62	+37	–39	–51	–35	–59	–12	+3	+66	–126	–140	–166	–46	**–1.155**
Insgesamt	**–160**	**–419**	**–198**	**–444**	**–335**	**–491**	**–635**	**–711**	**–545**	**+121**	**+74**	**–541**	**+1.461**	**+163**	**–2.660**
DIVIDENDENZAHLUNG AN DEN BUND (FÜR VORJAHR)															
DB AG	–500	–525	–525	–200	–700	–850	–600	–450	–650	–650	–	–	–650	–	**–6.300**

(+) Mittelzufluss
(–) Mittelabfluss
[1] Die DB Station&Service AG wurde mit Wirkung zum 1. Mai 2023 auf die DB InfraGO AG verschmolzen.

GRI

Regelwerk im DB-Konzern

Um koordiniertes und zielgerichtetes Handeln im DB-Konzern zu gewährleisten, sind allgemeingültige Vorgaben für alle Mitarbeitenden notwendig. Ein verwendetes Format dafür sind Richtlinien, in denen überwiegend Zielregeln enthalten sind und die verbindliche Rahmenvorgaben für einen definierten Geltungsbereich vorschreiben. Der Vorstand gibt das innere Anliegen, die Konzerngrundsätze und die Konzernrichtlinien als Basis für das weiterführende Regelwerk vor.

INNERES ANLIEGEN, KONZERNGRUNDSÄTZE UND KONZERNRICHTLINIEN

Konzernrichtlinien enthalten die wesentlichen Festlegungen für konzernweit relevante Führungs- und Steuerungsthemen. Sie werden vom Vorstand beschlossen und sind Bestandteil des Führungshandbuchs. Das Führungshandbuch umfasst das innere Anliegen, vier Konzerngrundsätze (Strategie, Management, Starkes Miteinander und Ethik/Code of Conduct) und zehn Konzernrichtlinien (Organisation, Personalmanagement, Finanzen, Marketing, Kommunikation, Informationstechnik und Telekommunikation, Beschaffung, Wettbewerb und Regulierung, Risikominimierung, Systemverbund Bahn in Deutschland) sowie die Grundstruktur des DB-Konzerns und die Prozesslandkarte. In den Konzerngrundsätzen Ethik bspw. ist u. a. festgehalten, dass der DB-Konzern im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit die international anerkannten Menschenrechte und Grundfreiheiten gem. den im UN Global Compact festgehaltenen Grundsätzen achtet. Die Konzernrichtlinie Risikominimierung legt fest, dass sich der DB-Konzern zu regelkonformem Handeln insbesondere auch in Bezug auf ethische Maßstäbe (Grundsätze und Werte), Menschenrechte, Corporate Governance, Wettbewerbsverhalten, Integrität, Datenschutz und Datensicherheit sowie Umweltschutz bekennt und für eine konsequente Prävention, Aufklärung und Ahndung von Korruption, Kartell- und Exportkontrollverstößen sowie Wirtschaftskriminalität steht.

Die Aktualisierung des Führungshandbuchs erfolgt zweimal jährlich und wird von der Konzernorganisation koordiniert. Das Führungshandbuch wird in der Konzernregelwerksdatenbank veröffentlicht, was über die Geschäftlichen Mitteilungen, das interne DB-Management-Portal zu konzernweiten Regelungen der Aufbau- und Ablauforganisation, und das Intranet kommuniziert wird.

RAHMENRICHTLINIEN

Die Konzernrichtlinien werden von Rahmenrichtlinien untersetzt. Dies sind von der Konzernleitung herausgegebene Richtlinien, die in mehreren Geschäftsfeldern bzw. Serviceeinheiten gelten. Sie detaillieren in einzelnen Richtlinien die Regeln zu Themen wie bspw. Spenden, Umweltmanagement, Arbeitsschutz oder auch dem Datenschutz. Bei Einführung, Aktualisierung und Außerkraftsetzung von Rahmenrichtlinien erfolgt die Einbindung der Regelwerkskoordinatoren aller betroffenen Geschäftsfelder bzw. Serviceeinheiten.

Compliance

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Für uns im DB-Konzern ist Compliance integraler Bestandteil der Unternehmenskultur und leitet unser Handeln bei all unseren Geschäftsaktivitäten. Wir entwickeln unser Compliance-Management-System (CMS) stetig weiter, da wir weiterhin State of the Art bleiben und eine gute Compliance nachhaltig prägen wollen. Compliance ist in der Strategie Starke Schiene 53 verankert.

Unser CMS basiert auf nationalen und internationalen rechtlichen Anforderungen und etablierten Standards wie dem Wirtschaftsprüfungsstandard IDW PS 980. Der DB-Konzern wendet zudem die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung sinngemäß an. Das CMS soll sicherstellen, dass Compliance-Risiken frühzeitig erkannt und entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen implementiert werden. Die Wirksamkeit unseres CMS überprüfen wir kontinuierlich und nehmen ggf. erforderliche Anpassungen vor. Compliance ist Bestandteil des internen Kontrollsystems (IKS). Die Konzernrevision prüft daher u. a. das CMS im DB-Konzern als Teil der IKS-Prüfungen im Rahmen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG).

Nachdem 2022/2023 die konzernweite unabhängige Untersuchung der Wirksamkeit des CMS des DB-Konzerns hinsichtlich Korruption und Wirtschaftskriminalität in Form von Betrug und Untreue durch eine Prüfungs- und Beratungsgesellschaft in allen Geschäftseinheiten mit uneingeschränktem Prüfungsurteil abgeschlossen wurde, wurde zur Kontrolle der Umsetzung der ausgesprochenen Empfehlungen ein von der Prüfungs- und Beratungsgesellschaft begleiteter Follow-up-Prozess durchgeführt, der Anfang 2025 abgeschlossen wurde. Aufbau- wie ablauforganisatorisch ist das Compliance-Management des DB-Konzerns durch eine Verbindung von zentralen und dezentralen Elementen gekennzeichnet. Der Chief Compliance Officer (CCO) steuert die Weiterentwicklung unseres CMS und berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. Bei seinen Aufgaben wird der CCO von mehr als 250 Compliance-Zuständigen (in Vollzeit oder arbeitsanteilig) unterstützt. Die Compliance-Tätigkeit in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf ihre zentrale Governance-Tätigkeit. In den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten wird die operative Verantwortung unter Umsetzung der CMS-Mindestvorgaben aus der Konzernleitung wahrgenommen. Der intensive Austausch zentraler wie dezentraler Compliance-Zuständiger wird durch unterschiedliche Formate wie z. B. eine Fachtagung, i. d. R. monatliche Compliance Officer Meetings, die Verwendung eines Compliance Cockpits als Arbeitsplattform sowie mindestens vierteljährlich stattfindende virtuelle Informationsveranstaltungen für Compliance Officer und Manager gewährleistet.

Der DB-Konzern engagiert sich im nationalen und internationalen Umfeld zu Compliance-Themen. Denn insbesondere Korruption kann u. a. das Vertrauen der Bürger:innen in die Funktionsfähigkeit des Staates und seiner Einrichtungen beschädigen sowie zu finanziellen Schäden auch für den Staat führen. An der Erarbeitung von übergeordneten Präventionsstrategien zu Korruption ist der DB-Konzern u. a. auch im Rahmen einer Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Compliance (DICO) sowie als aktives Mitglied von Transparency International beteiligt. Auch bringt der DB-Konzern seine Compliance-Expertise in regelmäßigen Erfahrungsaustauschen und Benchmark-Runden mit anderen national und international agierenden Unternehmen ein.

COMPLIANCE-INSTRUMENTE

Zielgerichtete Compliance-Instrumente wurden zum Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeitenden und Führungskräfte entwickelt. Dazu gehören bspw. verbindliche Compliance-Regelungen, Risiko- und Prozessanalysen, ein Compliance-Berichtswesen, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie ein Hinweissystem.

Der Verhaltenskodex des DB-Konzerns bildet das Kernstück unseres CMS. Er definiert Standards und Erwartungen an das tägliche Handeln unserer Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden und wird über die Konzernregelwerksdatenbank und einschlägige Seiten im Intranet den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt. Außerdem ist das Compliance-Regelwerk Bestandteil einer App, die auf alle zentral gemanagten dienstlichen Mobilgeräte im DB-Konzern aufgespielt wird. Der DB-Verhaltenskodex ist seit 2018 ebenfalls Teil der Arbeitsverträge der Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Auf der Internetseite des DB-Konzerns ist der DB-Verhaltenskodex ebenfalls in Deutsch und Englisch veröffentlicht. In Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) 204ff. wurde der DB-Verhaltenskodex mit Beschluss des Vor-

stands erweitert. Die neue Fassung trat am 1. Januar 2024 in Kraft. Ergänzt wird der DB-Verhaltenskodex durch verbindliche Richtlinien, die geltende rechtliche Vorschriften im internationalen wie nationalen Geschäftsverkehr und Kontakt mit Kund:innen konkretisieren.

Compliance-Risikoanalysen sind wesentlicher Bestandteil der Risikosteuerung im DB-Konzern und werden durch die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten durchgeführt. Es erfolgt eine konzernweite Bestandsaufnahme der Compliance-Risiken gem. den von der Konzernleitung gemachten Governance-Vorgaben. Das verbindliche Rahmenkonzept enthält Mindestvorgaben zu Planung, Durchführung, Berichterstattung und Follow-up. Innerhalb eines Dreijahreszyklus sind alle Konzerngesellschaften mit operativem Geschäft auf Korruptionsrisiken hin zu prüfen. Auf Ebene der Geschäftsfelder ist jährlich nach einem vorgegebenen Format zu den einschlägigen Compliance-Risiken zu berichten.

Durchgeführte Compliance-Risikoanalysen zeigen auf, dass die Geschäftsfelder auf unterschiedliche Art von Korruptionsrisiken betroffen sind. Einige unserer Gesellschaften sind in Auslandsmärkten mit hoher Korruptionsanfälligkeit tätig. Dies trifft neben DB Schenker und der DB E.C.O. Group auch auf DB Cargo zu. Für Geschäftsfelder des Ressorts Infrastruktur ergeben sich aufgrund hoher Beschaffungsvolumina Risiken, dass Korruptions- oder Betrugshandlungen von Lieferanten oder Subunternehmern zulasten des DB-Konzerns erfolgen. Auch der ordnungsgemäße Umgang mit Fördermitteln ist Gegenstand der Compliance-Arbeit. Dies betrifft verschiedene Geschäftsfelder. Über die Compliance-Risiken wird der Vorstand durch einen kompakten Jahresbericht Compliance informiert. Differenziert werden die Risikolagen der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten sowie Konzernleitungsfunktionen beschrieben sowie vorhandene risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen aufgezeigt.

Auch unterjährig wird der Vorstand regelmäßig über den weiteren Ausbau des Compliance-Programms sowie wesentliche Compliance-Fälle informiert und zu Risiken sowie zu neuen Rechtsentwicklungen instruiert. Der CCO berichtet zudem einmal pro Quartal in dem vom Aufsichtsrat gebildeten Prüfungs- und Compliance-Ausschuss zu Compliance-Themen, einschließlich konzernerheblicher sowie kritischer Themen. Unabhängig davon berichtet die Konzernrevision im März die wesentlichen Erkenntnisse des jeweiligen Geschäftsjahres – einschließlich der wesentlichen Feststellungen der Prüfbereiche und des Abwicklungsstandes des Prüfungsprogramms – an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss und stellt in der Dezember-Sitzung die Prüfungsplanung der Konzernrevision für das kommende Geschäftsjahr vor. Der Chef-Syndikus des DB-Konzerns berichtet in der März-Sitzung über wesentliche Rechtsfälle. Je nach Sachverhalt werden die Gremien im Einzelfall auch unmittelbar über konzernerhebliche und kritische Sachverhalte informiert.

Um unsere Compliance-Ziele nachhaltig zu erreichen, wollen wir unsere Instrumente kontinuierlich verbessern und zu Compliance-Fragen beraten. Dies setzt voraus, dass Compliance-Fachkräfte über aktuelle fachliche Entwicklungen informiert sind. Zu ihrer regelmäßigen Qualifizierung steht mit der Compliance Academy ein innerhalb der DB-eigenen Lernplattform implementierter Lernbereich als zentrales Instrument der Wissensvermittlung zur Verfügung. Die Absolvierung definierter Kurse ist vorgeschrieben.

Bei der Prägung unserer Unternehmenskultur kommt den Führungskräften eine besondere Rolle zu. Um diese zu regelkonformem Verhalten zu schulen, um den DB-Konzern und sich vor Compliance-Risiken zu schützen, wurden verschiedene Programme implementiert. Das verpflichtende Schulungsprogramm für das Top-Management wurde 2024 um ein neues Modul erweitert. Es ergänzt das etablierte, durch die Leiter der Konzernfunktionen Compliance, Revision und Recht durchgeführte Compliance-Coaching. Im Rahmen des Personalauswahlverfahrens wurden 2024 auch unterhalb der Ebene des Top-Managements Bewerbendenüberprüfungen (»Pre Employment Checks«) für leitende Angestellte durchgeführt.

Das Compliance-Sensibilisierungskonzept folgt einem risiko- und bedarfsorientierten Ansatz, der vorgibt, in welchem Turnus alle Führungskräfte und Mitarbeitenden zu schulen sind. Mittels Teilnahme an Präsenzveranstaltungen oder Durchführung von E-Learnings kann über einen Zeitraum von zwei bis zweieinhalb Jahren eine nahezu vollständige Trainingsabdeckung von Führungskräften und Mitarbeitenden mit mittlerem und hohem Risiko bzw. Bedarf erreicht werden. Allein an Veranstaltungen mit Trainer:innen nahmen zum Thema Korruptionsprävention 2024 knapp 36.000 Führungskräfte und Mitarbeitende teil. Auch E-Learning-Module kamen in erheblichem Umfang zum Einsatz. Gemeinsam mit bei DB Schenker spezifisch entwickelten E-Learnings wurden 2024 über 108.000 E-Learning-Einheiten zur Korruptionsprävention absolviert.

Die auch 2024 weiter verschärften Sanktionen gegen Russland und Belarus, aber auch gegen den Iran, führten dazu, dass die fortlaufende Beratung sowie Anpassung von Prozessen, Vertragsklauseln und Sensibilisierungen zu außenwirtschaftsrechtlichen Themen erneut einen Schwerpunkt der Compliance-Arbeit bildeten. Die wachsenden Anforderungen im Bereich des Außenwirtschaftsrechts, die sich auch aufgrund der zum Teil divergierenden Anforderungen verschiedener Rechtsordnungen ergeben, spiegelten sich auch in der Beteiligung der zentralen Compliance-Funktion an zahlreichen Vertragsverhandlungen sowie Gesprächen mit Versicherungen und Banken wider. In diesem Zusammen-

hang wurden die Geschäftspartner des DB-Konzerns durch das im DB-Konzern eingesetzte Sanktionslistentool fortlaufend geprüft.

Um Informationen über mögliche Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften oder interne Regelungen zu erhalten, besteht ein konzernweites Hinweissystem. Der Umgang mit eingehenden Hinweisen ist detailliert geregelt. Die implementierten Prozesse sollen die Hinweisgeber:innen schützen. Den Interessen der betroffenen Personen soll u. a. durch klar definierte Anforderungen an Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Hinweises Rechnung getragen werden.

Hinweisgeber:innen stehen verschiedene Wege zur Abgabe eines Hinweises offen. Hierzu gehören neben den Compliance-Teams in der Konzernleitung sowie in den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten auch drei Vertrauensanwält:innen, die gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Hinzu kommt ein konzernweit verwendetes elektronisches Hinweissystem, das auch eine anonyme Abgabe von Hinweisen ermöglicht. Es kann in 22 Sprachen genutzt werden und steht neben Mitarbeitenden auch Kunden, Lieferanten sowie anderen Stakeholdern zur Verfügung.

2024 gingen über das Hinweissystem Hinweise auf Korruptionsfälle im unteren zweistelligen Bereich zentral ein. Diese Hinweise betrafen Korruptionshandlungen bzw. -versuche von Geschäftspartnern gegenüber dem DB-Konzern bzw. seinen Mitarbeitenden. Sie werden gem. den etablierten Prozessen intern und bei hinreichender Belastbarkeit auch gemeinsam mit den zuständigen Ermittlungsbehörden aufgearbeitet. 2024 gab es keine Bestätigungen von Vorwürfen von vom DB-Konzern ausgehender Korruption. Dementsprechend wurden insoweit keine arbeitsrechtlichen Maßnahmen gegenüber Mitarbeitenden ergriffen. Auch gab es 2024 keine laufenden Gerichtsverfahren zu derartigen Korruptionsvorfällen.

Mit Blick auf die deutschen und europäischen Umsetzungsgesetze zur EU-Richtlinie für einen besseren Schutz von Hinweisgeber:innen wurden weitere Anpassungen in Prozessen und Kommunikation beim bestehenden Meldesystem vorgenommen. U. a. wurden neue Meldestellen zu Jahresbeginn 2024 im DB-Konzern eingerichtet, um die Möglichkeiten der Meldung von Verstößen um weitere Sachverhalte, z. B. aus den Bereichen Konzernsicherheit, Einkauf oder Informationssicherheit, fachlich zu erweitern. Sie komplementieren die bestehenden Meldestellen für Korruption und Wirtschaftskriminalität sowie für Datenschutz- und Umweltverstöße sowie Verstöße gegen arbeitsrechtliche Schutzvorschriften und LkSG-Beschwerden.

Bei Fragestellungen zu Compliance-Themen werden Führungskräfte und Mitarbeitende durch die Compliance-Organisation beraten. Zu diesem Zweck betreibt der DB-Konzern schon seit über zehn Jahren einen Compliance-Helpdesk.

2024 wurden in verschiedenen Projekten Workflows der Compliance-Tätigkeiten daraufhin analysiert, in welchem Umfang sich Arbeitsabläufe digitalisieren lassen. Dies führte in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Compliance (DICO) zu einer Software, mittels derer automatisiert Verhaltenskodizes verschiedener Unternehmen verglichen werden können. Des Weiteren wurde ein Governance-, Risk- and Compliance-(GRC-)Tool, also eine Softwareanwendung, um bspw. Maßnahmen zu verwalten und Risiken zu bewerten, beschafft und auf die Bedürfnisse des DB-Konzerns angepasst. Ziel ist es, die Plattform als zentrale Lösung für das Compliance-Management zu etablieren und einen Beitrag zur Risikominimierung und Effizienzsteigerung im gesamten Unternehmen zu leisten.

GESCHÄFTSPARTNER-COMPLIANCE

GRI

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftstätigkeit ist es auch notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen und über die Werte und Mindestanforderungen des DB-Konzerns zu informieren. Der DB-Konzern hat unterschiedliche Formate entwickelt, um seine Geschäftspartner zu sensibilisieren und nachhaltiges Handeln in der Lieferkette stärker zu verankern.

Frei im Internet zugänglich ist das 2023 aktualisierte E-Learning zum DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner. Es informiert über das Thema Integrität, einzuhaltende rechtliche Standards und ethische Fragen und formuliert klare Compliance-Anforderungen, wie sie auch in unserem DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner definiert sind. Anhand von Beispielen aus der Praxis wird gezeigt, wie unsere Prinzipien anzuwenden sind. Der DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner wurde 2023 in Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) 204 ff. geändert und vom Vorstand verabschiedet. Die neue Fassung trat am 1. Februar 2024 in Kraft.

Verträge und Vertragspartner werden auf Compliance-Risiken geprüft. Mittels der in den allgemeinen Einkaufsbedingungen enthaltenen Integritätsklauseln soll potenziellen Compliance-Risiken entgegengesteuert werden. Risikoabhängig werden weitere Compliance-Regelungen vereinbart. Dies gilt etwa für die Beauftragung von Intermediären. Bei Vorliegen schwerer Verfehlungen entscheidet der Entscheiderkreis Vergabesperre (EKV) auf Basis festgelegter transparenter Kriterien über den Umgang mit dem Auftragnehmer oder Lieferanten. Kommt es zu einer Sperre, kann frühestens nach Ablauf der festgelegten Sperrfrist oder nach einem vom Auftraggeber als hinreichend bewerteten und oft viele Jahre in Anspruch nehmenden Selbstreinigungsprozess der Firma eine Geschäftspartnerschaft neu aufgebaut bzw. fortgesetzt werden. 2024 wurden gegen fünf Unternehmen

Vergabesperren verhängt und eine Person gesperrt. Keine der Vergabesperren war durch Korruptionsverstöße begründet. Darüber hinaus wurde die Vergabesperre gegen einen weiteren sanktionsgelisteten Kreditor intern verankert.

Das neu entwickelte Konzept für konzernweite, standardisierte und IT-unterstützte Compliance-Prüfungen von Geschäftspartnern wurde nach dem 2022 durchgeführten sog. Proof of Concept weiterentwickelt. Die Implementierung des Verfahrens als Teil der DB-Beschaffungsprozesse soll erfolgen, sobald nach Abschluss der laufenden SAP-bezogenen Konzernprojekte die technischen Voraussetzungen hierfür geschaffen sind. Bis dahin soll – unter Einbeziehung eines externen Dienstleisters – ab Ende 2024 ein Interimsverfahren zur Compliance-Geschäftspartnerprüfung angewendet werden, das qualitativ weitgehend dem neu entwickelten Konzept für den finalen Prozess entspricht.

KARTELLRECHTS-COMPLIANCE UND KARTELLSCHADENSPRÄVENTION

Im Rahmen von virtuellen oder Präsenzschulungen sollen Führungskräfte und Mitarbeitende fortlaufend für das Thema Kartellrecht sensibilisiert werden. Die Trainingsformate sind individuell auf die Anforderungen der Geschäftsfelder und der zentralen Einheiten zugeschnitten. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeitenden, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder in anderen wettbewerblich sensiblen Funktionen tätig sind. Ergänzt werden die Trainings insbesondere durch geschäftsfeldspezifische Regelwerke und eine enge (kartell-)rechtliche Beratung.

Ein wichtiger Bestandteil der kartellrechtlichen Compliance sind auch Maßnahmen der Kartellschadensprävention. Wir betreiben zu diesem Zweck ein umfassendes Kartellschadenspräventionssystem. Ein wichtiger Teil des Systems ist es, auf kartellgeneigten Märkten Vertragsbedingungen einzusetzen, die die Lieferanten zur Einführung bzw. Beibehaltung von kartellrechtlichen Compliance-Programmen verpflichten.

Menschenrechte

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Für uns sind der Schutz und die Förderung von Menschenrechten von größter Bedeutung. Über die Wahrung von Menschenrechten in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Nichtdiskriminierung sowie Arbeits- und Gesundheitsschutz innerhalb des DB-Konzerns berichten wir insbesondere im Kapitel Mitarbeitende 98ff.

Von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie die Menschenrechte achten. Unsere diesbezüglichen Anforderungen sind u. a. im DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner formuliert. Dieser nimmt Bezug auf die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), etwa zum Schutz gegen Kinder- und Zwangsarbeit und vor Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf. Er enthält Regelungen zu einer angemessenen Entlohnung, zu geregelten Arbeitszeiten, zu regulären Beschäftigungsverhältnissen im Sinne der Einhaltung nationaler und internationaler Gesetze und Industriestandards für Arbeitsverhältnisse sowie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz und zur Sicherheit. Der DB-Verhaltenskodex ist Teil der vertraglichen Verpflichtungen unserer Geschäftspartner. Diesen gegenüber behalten wir uns das Recht zur Auditierung vor. Wir legen zudem Wert auf einen kooperativen Umgang. Bei Verstößen gegen den Kodex ergreifen wir angemessene Maßnahmen, die von der Möglichkeit zur Abhilfe und Verbesserung bis hin zum Vertragsabbruch – als letztem Mittel – bei schwerwiegenden Verletzungen reichen können. Für unsere eigenen Mitarbeitenden und Führungskräfte stellen die Konzerngrundsätze Ethik (interner DB-Verhaltenskodex) entsprechende Anforderungen auf. Diese sind arbeitsrechtlich verbindlich. Wir lehnen jegliche Form moderner Sklaverei ab, sei es Zwangs- oder Pflichtarbeit, Leibeigenschaft, Menschenhandel oder Kinderarbeit, und berichten hierzu auch gem. den Vorgaben des UK Modern Slavery Acts.

Bei Anhaltspunkten zu Verstößen gegen Menschenrechte stehen Mitarbeitenden, Kunden, Lieferanten und weiteren potenziell Betroffenen, auch anonym, verschiedene Kanäle für Meldungen zur Verfügung. Ein Kanal ist unser elektronisches Hinweissystem. Daneben steht auch der postalische Weg zur Verfügung. 2024 gingen über das Hinweissystem insgesamt 161 Hinweise ein, 94 davon im Bereich Menschenrechte (davon 41 mit potenziellem Diskriminierungsbezug). Über unser Hinweissystem haben wir 2024 Kenntnis von einem bestätigten Fall von Diskriminierung erhalten (im Vorjahr: drei Fälle [Wert angepasst]). Darüber hinaus stehen den DB-Mitarbeitenden bspw. Vertrauensanwält:innen oder die Ombudsstelle Personal zur Verfügung.

UMSETZUNG LIEFERKETTEN-SORGFALTSPFLICHTENGESETZ

Seit dem 1. Januar 2023 sind wir nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) verpflichtet, in unseren Lieferketten menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten in angemessener Weise umzusetzen und ein verantwortliches Management unserer Lieferketten zu etablieren. Als Themengebiet des LkSG sind hiervon auch solche Sorgfaltspflichten umfasst, die den Arbeitsschutz betreffen, wenn hierdurch die Gefahr von Unfällen bei der Arbeit oder arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren entstehen. Durch die Absenkung der gesetzlichen Schwelle für den Anwendungsbereich des LkSG zum 1. Januar 2024 sind insgesamt 25 DB-

Gesellschaften aufgrund ihrer Mitarbeitendenzahl nach dem LkSG verpflichtet. Darunter ist auch die Muttergesellschaft, die DB AG. Um das LkSG umzusetzen, haben wir klare Verantwortlichkeiten definiert. Zur Überwachung der Umsetzung der gesetzlichen Sorgfaltspflichten in der DB AG hat der Vorstand eine sog. Konzern-LkSG-Beauftragte ernannt. Innerhalb der DB AG wird die operative Umsetzung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten durch eine:n sog. Konzern-LkSG-Koordinator:in sichergestellt und gesteuert. Zur Umsetzung der Anforderungen des LkSG haben wir ein LkSG-Risikomanagement eingerichtet, um gezielte Maßnahmen zur Erfüllung unserer Sorgfaltspflichten ergreifen zu können. Es dient dazu, menschenrechts- und umweltbezogene Risiken und Verletzungen zu erkennen, zu minimieren und zu beenden. Dabei verstehen wir den Umgang mit menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken als einen Prozess, den wir immer tiefer in unseren betrieblichen Strukturen verankern und kontinuierlich verbessern wollen.

Zentrales Element unseres LkSG-Risikomanagements ist die zielgerichtete und systematische Durchführung einer Risikoanalyse. Unsere jährliche LkSG-Risikoanalyse ist zweistufig aufgebaut und beginnt mit einer abstrakten Risikoanalyse hinsichtlich aller LkSG-Risikofelder, bei der wir die potenziellen und tatsächlichen Risiken unseres unternehmerischen Handelns für Mensch und Umwelt ermitteln und bewerten. Zur kontinuierlichen Identifikation länder- und branchenspezifischer Risiken im eigenen Geschäftsbereich und bei unmittelbaren Zulieferern nutzen wir die Risikodaten eines externen, spezialisierten Anbieters. Die Bewertung der Länder- und Branchenrisiken erfolgt durch eine Vielzahl an Indikatoren sowie öffentlich zugängliche Berichte und Medienquellen. Die Ergebnisse der abstrakten Risikoanalyse werden anschließend validiert, wodurch wir zu einer ersten Einschätzung im Hinblick auf die bestehenden Risikoprofile im eigenen Geschäftsbereich und bei unseren unmittelbaren Zulieferern gelangen. Insbesondere dann, wenn unsere abstrakte Risikoanalyse erhöhte Risiken aufzeigt, unterziehen wir daraufhin betroffene DB-Gesellschaften sowie unsere unmittelbaren Zulieferer einer eingehenderen Untersuchung. Diese sog. konkrete Risikoanalyse hat das Ziel, die tatsächlichen Risikodispositionen für Verletzungen von Menschen- und Umweltrechten zu identifizieren. Nach dem Abschluss der konkreten Risikoanalyse werden die Risikoerkenntnisse zur Eintrittswahrscheinlichkeit einer Verletzung anhand der Angemessenheitskriterien der Schwere der Risiken, des vorliegenden Einflussvermögens sowie des Verursachungsbeitrags priorisiert. Auf dieser Basis leiten wir risikobasiert entsprechende Präventionsmaßnahmen ein.

Wir führen anlassbezogen Risikoanalysen durch, u. a. bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte, wie besonderen Ereignissen, Hinweisen oder Berichten, die mögliche Risiken oder Verletzungen von menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflichten in den Geschäftsbereichen oder den Lieferketten des DB-Konzerns anzeigen. In die abstrakte Risikoanalyse 2024 wurden mehr als 53.000 Lieferanten einbezogen, wovon im Anschluss etwas mehr als 350 Lieferanten einer konkreten Risikoanalyse unterzogen wurden. 29 Lieferanten wurden anschließend für Gespräche ausgewählt, in denen sie für die relevanten LkSG-Risikofelder sensibilisiert wurden. Es erfolgten zudem Gespräche, in denen zusätzlich Maßnahmen zur Prävention vereinbart wurden. Über die auf Grundlage unserer 2024 durchgeführten LkSG-Risikoanalyse festgestellten prioritären menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken im DB-Konzern berichten wir in unserer Grundsatzerklärung zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte.

Stellen wir relevante LkSG-Risiken fest, ergreifen wir unverzüglich angemessene Präventionsmaßnahmen. Im Falle der Feststellung einer Verletzung einer menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflicht werden unverzüglich angemessene Abhilfemaßnahmen ergriffen. Seit Anfang 2024 sind die überarbeiteten Konzerngrundsätze Ethik und der DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner in Kraft, die wir an die Anforderungen des LkSG angepasst haben. Zudem wurden Sensibilisierungsmaßnahmen im Einkauf durchgeführt und unsere Vertragsklauseln für Geschäftspartner weiterentwickelt. Ein übergreifender Maßnahmenkatalog listet potenzielle Präventionsmaßnahmen auf, z. B. die Erstellung von Richtlinien und die Durchführung von sozialen Audits sowie risikobasierte Weiterbildungen bzw. Sensibilisierungen. Unseren Katalog von möglichen Präventions- und Abhilfemaßnahmen entwickeln wir kontinuierlich weiter. 2024 wurden keine Geschäftsbeziehungen aufgrund einer schwerwiegenden Verletzung von Rechten oder umweltbezogenen Pflichten beendet. Bei der Entwicklung und Umsetzung von Sorgfaltsmaßnahmen streben wir an, die potenziell von unseren Geschäftstätigkeiten Betroffenen mit ihren vielfältigen Interessen angemessen einzubeziehen, um die Wirksamkeit sicherzustellen. Die Wirksamkeitsanalyse folgt einem kriterienorientierten Ansatz, bei dem der Status quo mit etablierten Standards abgeglichen wird. Es erfolgt dabei eine Orientierung an der ISO 31000 für Risikomanagement und den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

In der Grundsatzerklärung zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte bringen wir außerdem unsere Selbstverpflichtung und unser Engagement zur Achtung der Menschenrechte und der umweltbezogenen Pflichten zum Ausdruck, beschreiben unsere Verfahren zur Umsetzung der Sorgfaltspflichten nach dem LkSG und legen die Erwartungen an uns, unsere Zulieferer und Geschäftspartner fest, um die

Erfüllung menschenrechtlicher und umweltbezogener Pflichten sicherzustellen. Sie wurde 2023 erstmals auf unserer Internetseite veröffentlicht und 2024 aktualisiert. Hierbei wurde insbesondere die Priorisierung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken angepasst, die auf den Ergebnissen der LkSG-Risikoanalyse 2024 basiert.

Ein weiterer Kernbestandteil zur Erfüllung unserer Sorgfaltspflichten ist die Bereithaltung eines wirksamen, den Anforderungen des LkSG entsprechenden Beschwerdeverfahrens. Hierüber können Meldungen auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken und Pflichtverletzungen eingereicht werden, dies gilt unabhängig davon, ob diese in der Lieferkette oder unserem eigenen Geschäftsbereich entstanden sind. Die eingehenden Meldungen werden durch uns geprüft, um festzustellen, ob der gemeldete Sachverhalt auf ein menschenrechtliches oder umweltbezogenes Risiko oder eine entsprechende Pflichtverletzung hindeutet. Ist dies der Fall, wird die Meldung an die hierfür zuständige Stelle übergeben. Sofern sich ein Anfangsverdacht bestätigt, werden erforderliche Maßnahmen zur Minimierung oder Beendigung von Risiken bzw. Verstößen ergriffen. Alle Meldungen werden vertraulich und auf Wunsch anonym behandelt. Sie werden von ausgewählten und speziell geschulten Mitarbeitenden bearbeitet, die unparteiisch, unabhängig und zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Die Nutzung des Beschwerdeverfahrens soll es uns ermöglichen, bislang unentdeckte LkSG-Risiken oder Pflichtverletzungen zu identifizieren. Damit trägt das Beschwerdeverfahren neben der LkSG-Risikoanalyse entscheidend dazu bei, dass wir unser LkSG-Risikomanagement kontinuierlich verbessern und weiterentwickeln können.

Die Wirksamkeit unseres Beschwerdeverfahrens überprüfen wir einmal im Jahr sowie anlassbezogen. Hierfür wird eine systematische Analyse des Beschwerdeverfahrens durchgeführt, bei der Stichproben verschiedener, anonymisierter Fälle intensiv beleuchtet und im Hinblick auf die Wirksamkeit bewertet werden. Bei der Bewertung orientieren wir uns an den Wirksamkeitskriterien aus Leitprinzip 31 der Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen.

Die DB AG berichtet aus einer konzernübergreifenden Perspektive gegenüber dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über die Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten gem. dem LkSG. Der Bericht für 2023 wurde 2024 eingereicht und ist auf unserer Internetseite veröffentlicht, wo er für einen Zeitraum von mindestens sieben Jahren zugänglich ist. Die weiteren 24 LkSG-verpflichteten DB-Konzerngesellschaften nehmen ihre LkSG-Angelegenheiten grundsätzlich in eigener Verantwortung wahr, reichen u. a. einen gesellschaftsspezifischen Bericht über ihre Tätigkeiten gem. dem LkSG beim BAFA ein und veröffentlichen eine eigene Grundsatzerklärung, die die individuelle Risikolage der DB-Konzerngesellschaft darstellt. Um das LkSG im Grundsatz einheitlich umzusetzen, nimmt die Konzernleitung des DB-Konzerns dabei eine Governance-Funktion gegenüber den verpflichteten DB-Konzerngesellschaften wahr.

Datenschutz

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Datenschutz ist ein Grundrecht. Denn Datenschutz und informationelle Selbstbestimmung sind Grundlage unserer freien und demokratischen Gesellschaft. Deshalb ist der Schutz der Persönlichkeitsrechte bei der Verarbeitung personenbezogener Daten unserer Kund:innen, Mitarbeitenden und Geschäftspartner eine unserer zentralen Aufgaben im DB-Konzern. Der Begriff Mitarbeitendendatenschutz ist hier i. S. d. datenschutzrechtlichen Begriffs des »Beschäftigtendatenschutzes« zu verstehen, sodass hierunter u. a. auch der Zeitpunkt der Datenerhebung ab der Bewerbung zu verstehen ist.

Wir sind uns unserer besonderen Verantwortung für die uns anvertrauten Daten bewusst und haben zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um diese zu schützen. Dies verfolgen wir durch einheitliche und verbindliche Datenschutzregelungen, unser Verarbeitungsverzeichnis, eine konzernweite Datenschutzorganisation, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie unser Eingabe- und Beschwerdemanagement. Dabei erfüllen wir die datenschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere die der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sowie die der internen Datenschutzregelwerke.

Unser übergeordnetes Ziel ist, einen datenschutzkonformen Datenverkehr innerhalb und mit Stellen außerhalb des DB-Konzerns sicherzustellen. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, dass unsere Kund:innen, Mitarbeitenden und Geschäftspartner die Kontrolle über die Verwendung ihrer Daten behalten. Dazu gehört auch Transparenz über unsere rechtskonforme und integre Datenverarbeitung, sowohl bei unseren Produkten als auch in der Aufklärung unserer Kund:innen, ihre digitale Souveränität wahrzunehmen.

Dies wollen wir u. a. durch die Verankerung des Datenschutzes im breiten Bewusstsein des DB-Konzerns schaffen, insbesondere durch Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeitenden, vielfältige digitale und analoge Awareness-Maßnahmen und eine hohe fachliche Qualität in unserer Datenschutzberatung. Auch der Ausbau von internen und externen Netzwerken zur Verbesserung der Außenwahrnehmung des DB-Konzerns im Themenbereich Datenschutz bildet einen Schwerpunkt. Hierzu zählen bspw. regelmäßige Austauschformate mit Datenschutzaufsichtsbehörden, Fahrgastverbänden und Datenschutzbeauftragten anderer Unternehmen.

Darüber hinaus setzen wir auf Innovation, Automatisierung, die Weiterentwicklung von bestehenden Instrumenten und Methoden sowie die Standardisierung von Prozessen für ein professionelles Datenschutzmanagement. Für die handlungssichere Anwendung und Umsetzung des Datenschutzes im DB-Konzern und um die Informations- und Auskunftsansprüche sowie Nachweispflichten jederzeit transparent und rechtssicher erfüllen zu können, betreiben wir ein Datenschutzmanagementsystem. Zudem sollen regelmäßige Datenschutzaudits für eine hohe datenschutzrechtliche Qualität sorgen.

Unsere Datenschutzziele verfolgen wir anhand von vier Leitlinien:

- Wir haben das Ziel, dem Schutz der Persönlichkeitsrechte unserer Kund:innen, unserer Mitarbeitenden und unserer Geschäftspartner jederzeit nachzukommen.
- Wir wollen datenschutzseitig innovative und zugleich rechtssichere Lösungen, die den DB-Konzern voranbringen, ermöglichen. Gemeinsam wollen wir dafür sorgen, dass von der Entwicklung bis zur Realisierung digitaler Geschäftsmodelle, Produkte und Dienstleistungen die juristischen und technischen Anforderungen aus Sicht des Schutzes natürlicher Personen erfolgreich umgesetzt werden.
- Unsere Datenschutzberatung soll eine rechtskonforme und integre Datenverarbeitung im DB-Konzern sowie mit unseren externen Schnittstellen ermöglichen.
- Wir wollen als Teil des unternehmerischen Risikomanagements dazu beitragen, Schaden vom DB-Konzern abzuwenden. Durch unsere Beratung zu einem datenschutzkonformen Umgang mit personenbezogenen Daten wollen wir kontinuierlich sicherstellen, dass durch die Erfüllung gesetzlicher Anforderungen die angestrebten Unternehmensziele nicht gefährdet werden.

Unsere Ziele wollen wir durch eine leistungsfähige Datenschutzorganisation mit klarer Struktur von Verantwortlichkeiten und einheitlichen Standards für unsere Produkte und Dienstleistungen umsetzen. Die Datenschutzorganisation gliedert sich im DB-Konzern in eine zentrale und dezentrale Organisation:

- Zentral unterstützt und berät der Konzerndatenschutz die Konzerngesellschaften. Innerhalb der zentralen Datenschutzorganisation gibt es fünf Abteilungen:
  - zwei für den Mitarbeitenden- und Kundendatenschutz mit unterschiedlichen Verantwortungsbereichen (u. a. die Leitung des Konzerndatenausschusses, Training sowie Kommunikation, Koordination von Gerichtsverfahren mit Datenschutzbezug, Bearbeitung der Eingaben von Kund:innen, Externen und Mitarbeitenden sowie Betreuung der Anhörungen von Datenschutzaufsichtsbehörden).
  - Eine kümmert sich um Auditierung sowie die datenschutzinternen Systeme,
  - eine führt die datenschutzrechtliche Beratung zur Digitalisierung von Prozessen und dem Einsatz neuester Technologien durch.
  - Die fünfte verantwortet die globale sowie die nationale Richtlinie zum Datenschutz, steuert die Identifikation und Umsetzung von Digitalisierungs- und Automatisierungsprojekten im Datenschutz und führt die gesamte dezentrale Datenschutzorganisation. Diese besteht national aus Fachkräften für Datenschutz, den Vertrauenspersonen für Datenschutz sowie international aus Privacy Managern.
- Die dezentralen Datenschutzexpert:innen in den Konzerngesellschaften weltweit stehen den Mitarbeitenden und Verantwortlichen bei Fragen und Anliegen zum Datenschutz zur Verfügung und sollen für eine gesetzeskonforme Um- und Durchsetzung des Datenschutzes in den Konzerngesellschaften bzw. Geschäftsfeldern sorgen.

Ein integriertes Schnittstellenmanagement und verschiedene Austauschformate sollen für einen Informationsaustausch sowie eine zielgerichtete fachliche Steuerung der dezentralen Datenschutzorganisation sorgen, insbesondere vor dem Hintergrund der diversen Leistungen und Produkte im DB-Konzern und der damit einhergehenden, breit gefächerten Beratungsanforderungen.

2010 wurde ein Datenschutz-Beirat 209 gegründet, bestehend aus Vertreter:innen aus Gesellschaft, Politik und Wissenschaft. Er berät den Vorstand bei datenschutzrechtlichen Angelegenheiten, soll die Berücksichtigung der berechtigten datenschutzrelevanten Interessen der vertretenen Gruppen sichern und zugleich einen Beitrag zum Stakeholderdialog des DB-Konzerns beim Thema Datenschutz leisten.

DATENSCHUTZSTRATEGIE

Ausgehend von der Strategie Starke Schiene 53, wurde 2023 eine Fünf-Jahres-Datenschutzstrategie erstellt, mit der Schwerpunktsetzung auf der Ausgestaltung der DSGVO sowie Digitalisierung. Insbesondere die Rechtsentwicklung durch Datenschutzaufsichtsbehörden und Gerichte in Deutschland und Europa sowie die zunehmende Digitalisierung, etwa im Bereich der künstlichen Intelligenz, führen zu einem verstärkten internen Beratungsbedarf. Ziel ist, die Rechtsunsicherheiten, etwa beim Einsatz neuer Technologien, zu minimieren. Die Schwerpunkte sind aufbau- wie ablauforganisatorisch im Datenschutzmanagement verankert, u. a. durch einfache Prozesse und klare Verantwortlichkeiten.

DATENSCHUTZMANAGEMENTSYSTEM

Anhand klarer Verantwortlichkeiten, Regelungen, Instrumente, Awareness-Maßnahmen, intensiver Schulungen, Standardisierungen sowie Datenschutzaudits soll unser Datenschutzmanagementsystem (DSMS) für eine handlungssichere Anwendung und Umsetzung des Datenschutzes im DB-Konzern sorgen. Auf diese Weise soll es gleichsam risikominimierend sowie als Mechanismus zur einfachen Integration des Datenschutzes in bestehende Geschäftsprozesse wirken.

DATENSCHUTZSCHWERPUNKTE

GRI

2024 wurden verschiedene Maßnahmen in der Datenschutzberatung, Prozessen, Auditierung sowie Trainings umgesetzt.

Ein essenzielles Kernelement unseres DSMS ist die Beratung der Mitarbeitenden und verantwortlichen Stellen durch unsere Datenschutzorganisation. Im Zuge nationaler und internationaler Regulierungen zum Datenschutz wurde zu verschiedenen Maßnahmen beraten, diese begleitet und mit den Verantwortlichen umgesetzt.

Zudem wurde die Einführung des neuen DB-Personalsystems datenschutzrechtlich begleitet. Insbesondere bei der Etablierung neuer und der Migration bestehender Prozesse sowie Daten wurde umfassend beraten. Eine begleitende Programm-Auditreihe hatte darüber hinaus die Themen Einstieg bei der DB, Qualifizierungen und Vergütungsgrundsätze im Fokus. Ein weiterer Beratungsschwerpunkt war die Begleitung von gesellschaftsrechtlichen und organisatorischen Veränderungen im DB-Konzern, wie z. B. die Etablierung der DB InfraGO AG 159ff., der Verkauf von DB Arriva 120 sowie der Verkauf von DB Schenker 120.

In der technischen Datenschutzberatung lagen 2024 die Schwerpunkte v. a. auf den Themen künstliche Intelligenz (KI) sowie mobile Apps. Mit Inkrafttreten des EU AI Acts wurden die Vorgaben für den Einsatz von digitaler Automatisierung und Entscheidungsfindung geprüft, die entsprechenden Umsetzungsmaßnahmen wurden vorbereitet und sollen implementiert werden. Eine zentrale Stelle prüft, konsolidiert und genehmigt die Einführung von GenAI-Systemen im DB-Konzern wie z. B. BahnGPT. Der Privacy-by-Design-Ansatz soll den unzulässigen Umgang mit sensiblen Daten verhindern und gewährleisten, dass alle Interaktionen DSGVO-konform ablaufen und den Schutz der Persönlichkeitsrechte wahren.

Zudem wurde zum konzerninternen App-Freigabeprozess datenschutzrechtlich beraten und eine interaktive Anleitung zur datenschutzkonformen Gestaltung und Entwicklung von mobilen Apps bereitgestellt. Auf diese Weise sollen konzerninterne Entwicklungen mit den nötigen IT-Sicherheits- und Datenschutzstandards ausgestattet sein. Ein weiterer Schwerpunkt lag 2024 auf der Beratung bezüglich Tracking und Analysefunktionen, die in Internetseiten und mobilen Apps verwendet werden sollen.

Die Prüfschwerpunkte in der Auditierung lagen 2024 erneut bei den zentralen Verfahren im Kunden- und Mitarbeitendendatenschutz. Ein besonderer Fokus lag u. a. auf der Auditierung von Einsätzen auditiver und visueller Überwachungssysteme im Sicherheitsbereich, insbesondere auch auf dem Einsatz von Drohnen und anderen Flugkörpern mit Videotechnologie. Ebenfalls standen Technik und Prozesse beim Identitäts- und Zugangsmanagement zu öffentlichen Vertriebssystemen sowie Ticketkontrollprozesse im Fokus. Im Bereich Mitarbeitendendaten stand eine begleitende Auditreihe rund um die 2024 durchgeführte Inbetriebnahme des neuen DB-Personalsystems im Mittelpunkt. Im Bereich App-Prüfungen lag der Schwerpunkt auf der Auditierung von verschiedenen Mobilitätslösungen (Call a bike, Flinkster) sowie einer internen App-Anwendung zur Unterstützung der Personaldisposition. Die App-Prüfungen haben stets die Nutzung von Cookies, den Umfang und die Verarbeitung personenbezogener Daten sowie die technische Absicherung der Datenübertragungen und -speicherung im Fokus. Ein wesentliches Augenmerk im Austausch mit den auditierten Stellen lag auf der Verbesserung von Prozessen und der datenschutzrechtlichen Selbstbefähigung der verantwortlichen Stellen.

Der Konzerndatenschutz vertritt die Interessen des DB-Konzerns in Bezug auf den Datenschutz in mehreren Verbänden. So wurde z. B. der Referentenentwurf eines Gesetzes zur Stärkung eines fairen Umgangs mit Mitarbeitendendaten und für mehr Rechtssicherheit für Arbeitgeber und Mitarbeitende in der digitalen Arbeitswelt (Beschäftigtendatengesetz; BeschDG) geprüft und eine Stellungnahme hierzu erarbeitet. Diese wurde über den Arbeitskreis Arbeitsrecht der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) eingebracht.

Um unsere Datenschutzziele nachhaltig zu erreichen, wollen wir unsere Instrumente kontinuierlich verbessern und beraten zu Datenschutzfragen. Dazu gehören die Implementierung eines Prozessportals, die Digitalisierung von bestehenden und neu identifizierten Prozessen und die Optimierung des Eingabe- und Beschwerdemanagements. Zum anderen müssen die Mitarbeitenden der Datenschutzorganisation über aktuelle fachliche Entwicklungen informiert sein. Zu ihrer regelmäßigen Qualifizierung wurden interne Veranstaltungen angeboten.

Bei der Einhaltung der datenschutzrechtlichen Prinzipien sowie der Schulung der Mitarbeitenden kommt den Führungskräften eine besondere Rolle zu. Zur vereinfachten und effektiven Umsetzung wurde ein neues E-Learning zur Sensibilisierung im Datenschutz bereitgestellt, das unser umfassendes und zielgruppenspezifisches Schulungsangebot ergänzt. Zudem wurden 2024 konzernweite Online-Kampagnen zur Mitarbeitendensensibilisierung umgesetzt.

DATENSCHUTZ-BEIRAT

Der Datenschutz-Beirat des DB Konzerns berät den Vorstand in zentralen und strategischen Fragen des Datenschutzes. Im Mittelpunkt der Beratungen stehen dabei der Schutz der Persönlichkeitsrechte von Mitarbeitenden, Kund:innen und Geschäftspartnern. Die Einbindung der im Datenschutz-Beirat vertretenen Stakeholdergruppen und gebündelte (interdisziplinäre) Expertise sollen die Berücksichtigung der berechtigten datenschutzrelevanten Interessen aller Beteiligten sichern. Die Arbeit des Gremiums leistet damit einen Beitrag für einen umfassenden Datenschutz im DB-Konzern. Zugleich ist sie eine besondere Form des Stakeholderdialogs.

Die mit der fortschreitenden Digitalisierung sowie dem Einsatz von KI-Systemen im Arbeitskontext verbundenen Chancen und Risiken waren 2024 Gegenstand intensiver Betrachtungen. Die Beratungen haben das Ziel, Fortschritt und Innovationen zu ermöglichen und dabei die Vorgaben des Datenschutzes, der Datensicherheit und der Mitbestimmung einzuhalten sowie miteinander in Einklang zu bringen. Weitere Schwerpunkte der Beiratsarbeit lagen u. a. in den Bereichen Audit und technischer Datenschutz, Videotechnik in der Infrastruktur, Digitalisierung und KI in der Personalgewinnung und (generative) KI für die Personalarbeit, Cybersecurity und Quantencomputing.

Der Datenschutz-Award ist ein wichtiger Beitrag zur Sensibilisierung für den Datenschutz im DB-Konzern. Der Datenschutz-Award 2024 in Gold ging an die Projektteams »Integrierter Datenschutz bei KI-Projekten: Datenschutz by Design und by Default« von DB Fernverkehr und an »BahnGPT – Datenschutz und Innovation vereint durch die AI Governance Gilde« der DB AG und von DB Systel.

Corporate Governance Bericht

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung mit Beschluss vom 16. September 2020, 13. Dezember 2023 sowie 6. November 2024 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbar zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB-Konzerns ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

Für Konzerne unter einheitlicher Leitung sollen die Organe der Muttergesellschaft die Entsprechenserklärung für die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen, zusammen abgeben. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) entspricht nachfolgend dieser Empfehlung. Die gemeinsame Entsprechenserklärung ist essenzieller Teil des Corporate Governance Berichts, der daher ebenfalls gesamthaft auf Ebene der Konzernmutter erstattet wird.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

I.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären, dass seit Abgabe der letzten Erklärung am 20. März 2024 den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten und am 13. Dezember 2023 sowie am 6. November 2024 aktualisierten Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex mit den nachstehenden Ausnahmen entsprochen wurde.

1. ZIFF. 3.2 S. 1–4

In 27 GmbHs innerhalb des DB-Konzerns fanden Gesellschafterversammlungen nicht wie vom PCGK empfohlen einmal jährlich in Präsenz statt, sondern wurden in Übereinstimmung mit § 48 GmbHG im Wege der schriftlichen Beschlussfassung durchgeführt.

Diese Gesellschaften befinden sich in unmittelbarem bzw. mittelbarem alleinigen Anteilsbesitz der DB AG und sind über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag in den Konzern eingebunden. Im Konzernverbund wären in den genannten Gesellschaften Präsenz-Bilanzsitzungen mit nur einer als Gesellschaftervertretung anwesenden Person ohne inhaltlichen Mehrwert, würden aber einen unverhältnismäßigen administrativen und kostenmäßigen, z. B. durch Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers veranlassten, Mehraufwand verursachen.

2. ZIFF. 4.1.3 ABS. 2 S. 1 UND ZIFF. 4.1.3 ABS. 4

Eine vom PCGK für die erfassten Gesellschaften empfohlene kontinuierliche quartalsweise Berichterstattung in analoger Anwendung des § 90 AktG wird für sechs GmbHs nicht umgesetzt. In diesen Gesellschaften hat sich der bisherige Turnus einer halbjährlichen Berichterstattung bewährt. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt. Bei zusätzlich auftretenden Ereignissen kann durch schriftliche Berichterstattung des Vorstands oder mittels außerordentlicher Sitzungen des Aufsichtsrats den Berichtserfordernissen an den Aufsichtsrat weiterhin Rechnung getragen werden.

3. ZIFF. 4.1.3 ABS. 5 S. 4 UND S. 5

In den jeweiligen Geschäftsordnungen der vom Anwendungsbereich des PCGK erfassten Gesellschaften ist grundsätzlich geregelt, dass für die Einberufung des Aufsichtsrats unter Mitteilung der Tagesordnungspunkte eine 14-tägige Frist zu wahren ist. Ergänzungen sollten spätestens eine Woche (Nachversand) vor Sitzung mitgeteilt werden. In begründeten Ausnahmefällen können kurzfristige Ergänzungen der Tagesordnung oder die Nachreichung von Unterlagen erforderlich sein, damit der Aufsichtsrat auch in Eilfällen kurzfristig informiert werden oder auch entsprechende Entscheidungen treffen kann. Im Berichtszeitraum wurden bei einigen vom PCGK erfassten Gesellschaften in Einzelfällen Unterlagen mit kürzerer als 14-tägiger Frist vorgelegt. Die Gesellschaften streben an, die 14-tägige Frist einzuhalten.

4. ZIFF. 4.3.2 S. 2

Dem vom PCGK empfohlenen Selbstbehalt für Mitglieder von GmbH-Geschäftsführungen in der D&O-Versicherung in den vom PCGK erfassten Gesellschaften entspricht der DB-Konzern nicht. Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen. Ein Selbstbehalt für GmbH-Geschäftsführer ist gesetzlich nicht vorgegeben. Für eine etwaige Absicherung eines solchen Selbstbehalts durch die Geschäftsführer gibt es daher anders als bei Vorständen von Aktiengesellschaften, bei denen der Selbstbehalt gesetzlich vorgegeben ist, kaum entsprechende Versicherungsangebote am Markt. Die DB AG beobachtet den Versicherungsmarkt kontinuierlich. Bei Vorhandensein entsprechender Angebote am Markt wird die DB AG anstreben, diese Empfehlung des PCGK umzusetzen.

5. ZIFF. 4.3.2 S. 3

Ein Selbstbehalt für die Mitglieder der Überwachungsorgane in der D&O-Versicherung besteht nicht.

Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen, von der auch die Mitglieder der Überwachungsorgane erfasst sind.

Ein Selbstbehalt erschwert den Wettbewerb um entsprechend qualifizierte Kandidat:innen für Mitglieder der Überwachungsorgane, zumal ohnehin vergleichsweise geringe Vergütungen gezahlt werden.

Vom Bund entsandte/auf Veranlassung des Bundes gewählte Vertreter:innen in Überwachungsorganen des DB-Konzerns führen ihre Vergütung angabegemäß zu einem wesentlichen Teil an die Bundeskasse ab, sofern sie nicht gänzlich auf die Vergütung verzichten. Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmendenvertretung führen ihre Vergütung angabegemäß ebenfalls in wesentlichen Teilen ab, hier an die Hans-Böckler-Stiftung. DB-Führungskräfte, die Aufsichtsratsmandate im Konzern wahrnehmen, erhalten keine gesonderte Vergütung für konzerninterne AR-Mandate. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sachgerecht, Mitglieder der Überwachungsorgane an Risiken aus Organhaftungssachverhalten mitzubeteiligen.

6. ZIFF. 5.1.2 S. 4

Der DB-Konzern hat der Empfehlung des PCGK, die für Compliance zuständige Stelle unmittelbar der Geschäftsführung zu unterstellen, bis auf zwei Ausnahmen entsprochen. In einer Gesellschaft ist der Compliance-Beauftragte mittelbar der Geschäftsführung unterstellt, die Wahrnehmung der Compliance-Funktion hat nur einen geringen Anteil an der Gesamttätigkeit. Ein direktes Berichtsrecht an die Geschäftsführung und die Weisungsfreiheit ist dennoch gegeben, sodass in diesem Fall die mittelbare Unterstellung als vertretbar angesehen wird. In einem weiteren Fall ist die Verantwortung für Compliance dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung zugewiesen. Der diesem zugeordnete Compliance-Officer verantwortet Compliance-Fragen übergreifend für eine Reihe von Gesellschaften dieses Geschäftsfelds. Im Ergebnis der Abwägung und Prüfung wurde die dargelegte übergreifende Vorgehensweise als effizienter und damit vorzugswürdig gegenüber der Etablierung von Compliance-Officern in den jeweiligen Einzelgesellschaften, die dann den dortigen Geschäftsleitungen unmittelbar unterstellt sind, erachtet.

7. ZIFF. 5.2.1

Der Empfehlung, dass die Geschäftsführung einer Konzerngesellschaft aus mindestens zwei Personen bestehen soll, wurde in einem Fall nicht vollständig entsprochen. Im Vorfeld einer beabsichtigten Verschmelzung der Gesellschaft auf die Muttergesellschaft wurde die zweite Geschäftsführungsposition für die letzten Monate bis zum Wirksamwerden der Verschmelzung nicht mehr nachbesetzt.

8. ZIFF. 5.2.2 S. 1 UND 3

Im Zuge der Umsetzung der PCGK-Empfehlungen wurde ein Standardverfahren / Musterdokumente für ein transparentes Auswahlverfahren im Berichtszeitraum zur Anwendung gebracht. In Gesellschaften mit Minderheitsbeteiligungen bestehen zum Teil für einzelne Geschäftsleitungsmandate Entsenderechte des Minderheitsgesellschafters. In diesen Fällen besteht für die Anwendung eines strukturierten Auswahlverfahrens durch die DB AG kein Raum.

9. ZIFF. 5.2.5

Der Empfehlung, Mitglieder der Geschäftsführung nicht über die in der Geschäftsordnung vorgesehene Altersgrenze hinaus zu bestellen, wurde in einem Fall nicht entsprochen. Grund hierfür war die Notwendigkeit, eine stabile Personalsituation in einer Phase der Umstrukturierung zu gewährleisten und auf die Kompetenzen der Führungskraft bei der zukunftsfähigen Ausrichtung großer Organisationseinheiten weiterhin zurückgreifen zu können.

10. ZIFF. 5.3.2 ABS. 1 UND 2

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.2 S. 1 und 2 des PCGK, nach denen die Vergütung der Geschäftsleitungen durch das zuständige Unternehmensorgan zu beschließen ist, wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern die DB-Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

11. ZIFF. 5.3.2 ABS. 5

Der Empfehlung zur Etablierung von Malus-Clawback-Klauseln in den Anstellungsverträgen der Mitglieder der Geschäftsleitung beabsichtigt die DB AG zu entsprechen. Diese Empfehlung wird vorwiegend im Kontext von Neu- und Wiederbestellungen in die vertraglichen Regelungen integriert. Eine flächendeckende Entsprechung dieser Empfehlung in den vom PCGK erfassten Unternehmen wird demnach erst über einen mehrjährigen Zeitraum erreicht werden.

12. ZIFF. 5.3.3 UND 5.3.4

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.3 und 5.3.4 des PCGK in Bezug auf die Festlegung variabler Vergütungskomponenten durch das zuständige Unternehmensorgan wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern die DB-Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen, da die Ziele in diesen Fällen mit der Konzernleitung vereinbart werden. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

Der Empfehlung der Ziff. 5.3.3, nach der die Zielvereinbarungen vor Beginn des Bemessungszeitraums geschlossen werden sollen, konnte in 2024 für das Geschäftsjahr 2025 nicht in allen Gesellschaften entsprochen werden. Hintergrund war die Beendigung der Regierungskoalition im November 2024, wodurch es durch dann nicht mehr gefasste Beschlüsse zu Finanzierungsfragen der Eisenbahninfrastruktur zu Unsicherheiten in Bezug auf die hiervon abhängigen Planungsprämissen des Konzerns kam, die erst Ende Dezember 2024 einer Lösung zugeführt werden konnten. Diesem Zeitablauf geschuldet, konnten insbesondere in den Tochtergesellschaften Beschlüsse zu den im Wesentlichen von der Konzernplanung abhängigen Zielen für die Geschäftsleitungsmitglieder nicht mehr vor dem Bilanzstichtag 2024 gefasst werden, sondern werden Anfang 2025 nachgeholt.

13. ZIFF. 6.1.1 ABS. 1

Der Empfehlung des PCGK, ein Überwachungsorgan im Gesellschaftsvertrag auch dort zu verankern, wo dies nicht ohnehin gesetzlich vorgesehen ist, entspricht der DB-Konzern im Falle der DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH nicht. Im Jahr 2013 bestand zwischen Vorstand und Aufsichtsrat Einvernehmen, die Projektgesellschaft DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH zur Umsetzung der Großprojekte Stuttgart 21 / Wendlingen—Ulm zu etablieren und zur Begleitung der Gesellschaft einen Beirat aus Fachexpert:innen einzurichten. Dem Beirat der DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH kommen keine Aufgaben, Rechte und Pflichten i. S. d. Aktienrechts zu. Der Beiratsvorsitzende bringt die Positionen des Gremiums jedoch regelmäßig in die Beratungen des Aufsichtsrats der DB AG zum Projekt Stuttgart 21 ein. Zudem erfolgt eine regelmäßige, unabhängige Begleitung und quartalsweise Berichterstattung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC und das Ingenieurbüro Emch+Berger zum Projektstatus im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats der DB AG. Die Einrichtung eines fakultativen Aufsichtsrats für die DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH ist daher auch weiterhin nicht beabsichtigt, jedoch kann sich im Ergebnis eines für 2025 angestrebten Statusverfahrens das Erfordernis ergeben, für die Gesellschaft nach den Regelungen des Drittelbeteiligungsgesetzes einen Aufsichtsrat einzurichten.

14. ZIFF. 6.1.7

Dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats wurde die Möglichkeit eingeräumt, über eine etwaige Entbindung der Abschlussprüfer von ihrer gesetzlichen Verschwiegenheitsverpflichtung anstelle des AR-Plenums auch abschließend zu entscheiden. Dies steht im Einklang mit den

Themenschwerpunkten des Ausschusses, der sich im Rahmen der ihm zugewiesenen Aufgaben mit Fragen der Abschlussprüfung vertieft befasst.

15. ZIFF. 6.2.1

Bei der Zusammensetzung der Geschäftsführung wird grundsätzlich auf Diversität, insbesondere auf das Erreichen der ggf. bestehenden gesetzlichen Quoten bzw. der freiwillig oder aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen gesetzten internen Ziele zur Zusammensetzung hinsichtlich der gleichberechtigten Teilhabe der Geschlechter geachtet. In einer Gesellschaft war die Besetzung eines Aufsichtsratsmandats im Berichtszeitraum unwirksam, da sie zum Verfehlen der gesetzlichen Vorgaben zur Geschlechterquote geführt hätte.

16. ZIFF. 6.5 ABS. 1

Der Empfehlung, in allen vom PCGK erfassten Gesellschaften regelmäßig eine Sitzung des Kontrollorgans im Kalendervierteljahr abzuhalten, entspricht die DB AG nicht bei allen Gesellschaften. Ein geringerer Sitzungsturnus hat sich nach Einschätzung der DB AG insbesondere bei kleineren Gesellschaften bewährt und stellt – vor dem Hintergrund der Größe der Gesellschaften und der im Vergleich zu großen Gesellschaften geringeren Themenvielfalt bzw. berichtenswerten Geschäftsvorfällen – ebenfalls eine ordnungsgemäße Überwachung der Geschäftsführung dar. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt. Bei zusätzlich auftretenden Ereignissen kann durch schriftliche Berichterstattung des Vorstands oder mittels außerordentlicher Sitzungen des Aufsichtsrats den Berichtserfordernissen an den Aufsichtsrat weiterhin Rechnung getragen werden.

17. ZIFF. 7.2.1 UND 7.2.2

Der Empfehlung, die Vergütung der Organe der vom PCGK erfassten Tochtergesellschaften individualisiert im Corporate Governance Bericht offenzulegen, folgt die DB AG bislang nicht. Eine Veröffentlichung der Vergütungen der jeweiligen Mitglieder der Geschäftsleitungen wäre, insbesondere ohne deren Einwilligung in Bezug auf den Datenschutz, bedenklich. Entsprechende Einwilligungen sind für die Mitglieder der Geschäftsleitungen mit Ausnahme des DB-Konzernvorstands und des Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG vertraglich derzeit nicht vereinbart. Die DB AG beabsichtigt, die Vergütungsstrukturen der Aktiengesellschaften des Konzerns zu systematisieren und sodann offenzulegen.

18. ZIFF. 8.2.4

Der PCGK empfiehlt seit seiner Neufassung vom 13. Dezember 2023, dass mit dem Prüfer keine Leistungen vereinbart werden sollen, die auch nach Art. 5 Abs. 1 Unterabs. 2 Buchstabe a der Verordnung Nr. 537/2014/EU für Unternehmen von öffentlichem Interesse nicht erbracht werden dürften. Zum Geschäftsjahr 2024 erfolgte ein Prüferwechsel. Der erstmals für den Berichtszeitraum bestellte Abschlussprüfer hat – im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen – in geringem Umfang Steuerberatungsleistungen für Unternehmen des DB-Konzerns erbracht, um vor seiner Prüfungstätigkeit begonnene Fragestellungen zum Abschluss zu bringen.

II.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären weiter, dass die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen, den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten und am 13. Dezember 2023 sowie 6. November 2024 aktualisierten Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex (PCGK 2020) mit den vorgenannten Ausnahmen grundsätzlich entsprechen werden.

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

GRI

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand nimmt, soweit dies vom Aufsichtsrat als erforderlich angesehen wird, an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil und informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage und des Risikomanagements sowie des internen Kontrollsystems.

Eine Übersicht über die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG 287 ff. einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

Vorstand

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Für alle Organmitglieder besteht, basierend auf den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex und damit korrespondierenden Regelungen in den Gesellschaftsdokumenten, eine Anzeigepflicht bei Interessenkonflikten. In der jährlich abzugebenden Entsprechenserklärung werden aufgetretene Interessenkollisionen jeweils berichtet. Demgemäß legen die Vorstandsmitglieder auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offen und informieren ihre Vorstandskolleg:innen darüber. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens.

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Mitglieder Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Der Auswahlprozess für die Mitglieder des Aufsichtsrats erfolgt gem. den gesetzlichen Regelungen durch den Eigentümer. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Ausführliche Angaben hinsichtlich eines Auswahlverfahrens oder etwaiger zugrunde gelegter Kriterien (u. a. Diversitätsmerkmale) sind der Gesellschaft daher nicht möglich. Eine Übersicht der amtierenden Aufsichtsratsmitglieder 288 ff. nebst deren Funktionen bzw. Berufsbezeichnungen ist im Konzern-Abschluss abgebildet.

Im Aufsichtsrat der DB AG gab es in 2024 die nachstehenden Veränderungen:

- Das Aufsichtsratsmandat von Herrn Jens Schwarz ist mit Ablauf des 31. Oktober 2024 durch Eintritt in die Ruhephase der Altersteilzeit erloschen. Als seine Nachfolgerin wurde zum 1. November 2024 Frau Nadja Houy durch das Amtsgericht Charlottenburg zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.
- Herr Bernd Reuther hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 28. November 2024 niedergelegt. Als seine Nachfolgerin wurde Frau Dr. Irina Soeffky, Leiterin der Unterabteilung Nationale, Europäische und Internationale Digitalpolitik (BMDV) in einer außerordentlichen Hauptversammlung am 5. Dezember 2024 zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt.

Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

Für alle Organmitglieder besteht, basierend auf den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex und damit korrespondierenden Regelungen in den Gesellschaftsdokumenten, eine Anzeigepflicht bei Interessenkonflikten. In der jährlich abzugebenden Entsprechenserklärung werden aufgetretene Interessenkollisionen jeweils berichtet. Somit müssen auch die Aufsichtsratsmitglieder etwaige Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat hierüber informieren. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat der DB AG wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und die Prüfung des Lageberichts der Gesellschaft, des Konzern-Abschlusses sowie des Konzern-Lageberichts der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung.

Der Aufsichtsratsvorsitzende steht mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG bestanden im Berichtsjahr keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestim-

mungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss, einen Infrastrukturausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse 290 finden Sie im Konzern-Anhang. Über die Arbeit der Ausschüsse 28 im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehörten zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2024 und auch gegenwärtig neun Frauen (45,0 %) an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DB AG wurde eine bis zum Stichtag 30. Juni 2027 zu erreichende Zielgröße von 50 % festgelegt.

Dem Vorstand der DB AG gehörten zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2024 und auch derzeit drei Frauen (37,5 %) an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DB AG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2027 eine Zielgröße von ebenfalls 50 % festgelegt.

In der DB AG sollen bis zum 31. Dezember 2024 auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 31,7 % und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 40,2 % erreicht werden. Zum 31. Dezember 2024 wurde auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 32,3 % realisiert und damit das Ziel erreicht. Auf der zweiten Unterstellungsebene lag der Frauenanteil bei 36,3 %, das Ziel zum 31. Dezember 2024 für diese Ebene wurde nicht erreicht. Ursächlich hierfür ist eine geringe Fluktuation und damit einhergehend die verringerte Anzahl an Besetzungsprozessen mit der Möglichkeit zur Besetzung weiblicher Führungskräfte.

Auf Basis des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes (FüPoG II) wurden neue Ziele ab 2025 für die DB AG beschlossen. Bis zum 31. Dezember 2029 sollen auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 37,5 % und auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 43,2 % erreicht werden.

Der DB-Konzern bekennt sich zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen. Ab 2025 gilt eine neue Zielsetzung für die vom FüPoG II erfassten Konzerngesellschaften. Hier wurde für alle Gremien der Konzerntöchter (Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene) eine gesamthafte Zielgröße von 40 % Frauen in Führung bis zum 31. Dezember 2035 beschlossen.

Darüber hinaus hat sich der DB-Konzern zum Ziel gesetzt, den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft (FüPoG-Scope) auf 28 % bis Ende 2035 zu erhöhen. Zu den Diversity- und Nachhaltigkeitsaktivitäten des DB-Konzerns wird ergänzend auf die umfassenden Erläuterungen im nichtfinanziellen Teil des Integrierten Berichts verwiesen.

TRANSPARENZ

Auf unserer Internetseite stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

RISIKOMANAGEMENT

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von großer Bedeutung.

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgabe erfüllen kann, müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über dessen Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die Konzerngesellschaften sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG entspricht.

COMPLIANCE

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der

Mitarbeitenden und der Führungskräfte. Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeitenden und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest reduzieren.

Die Compliance-Arbeit des DB-Konzerns umfasst u. a. das frühzeitige Erkennen von Compliance-Risiken sowie die entsprechende Einleitung von Gegenmaßnahmen. Dazu zählen auch die Durchführung von Compliance-Programmen, die kontinuierliche Kommunikation sowie Prozessverbesserungen.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung der DB AG hat aufgrund eines anstehenden Prüferwechsels bereits am 29. März 2023 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl der Abschlussprüfer vorbereitet und die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

GRI EFFIZIENZPRÜFUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die letzte Effizienzprüfung erfolgte im Jahr 2023.

GRI VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dar.

Das Vergütungssystem des Vorstands

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, legt der Personalausschuss des Aufsichtsrats, in dem die involvierten Stake- und Shareholder durch die dort vertretenen Anteilseigner- und Arbeitnehmendenvertreter:innen paritätisch vertreten sind, dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung vor. Eine Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung der Vorstandsmitglieder erfolgte zuletzt im Jahr 2023. Die Ergebnisse der Überprüfung wurden im Rahmen einer Neufassung der Methodik der Vorstandsvergütung, die ab dem Jahr 2024 Wirkung entfaltet, berücksichtigt.

VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme (Short-term Incentive; STI) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive; LTI). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt.

Der Aufsichtsrat hat 2023 die Vergütungsstruktur des Vorstands mit Wirkung ab 2024 methodisch fortentwickelt. Dabei wurde die Gewichtung der Vergütungskomponenten marktgängig verändert, indem sowohl der Anteil der Fixvergütung, aber insbesondere der LTI im Sinne einer langfristigen und nachhaltigen Erfolgssteuerung gestärkt wurde und folgerichtig die kurzfristige variable Vergütung (STI) ein geringeres Gewicht erhielt. Ferner wurden die Caps für den STI ebenso wie für den LTI und damit die maximal erreichbare Vergütung insgesamt abgesenkt. Gleichzeitig wurde der Zielmix sowohl für den STI als auch für den LTI weiterentwickelt.

Wesentlicher Fokus der STI-Methodik liegt auf kundenrelevanten Größen wie der betrieblichen Performance und der Kundenzufriedenheit. Gleichermaßen wird auch die Ertragslage des DB-Konzerns als wesentliche Größe berücksichtigt. Zudem wurde im STI ergänzend ein ESG-(Environmental, Social, Governance-)Ziel zu den Zielen mit Kunden- und Qualitäts- sowie Wirtschaftlichkeitsbezug neu aufgenommen. Der Zielmix berücksichtigt neben den genannten kollektiven Zielgrößen jeweils auch ressortspezifische Fragestellungen. Etabliert wurde ferner ein Dämpfungsfaktor, der bei Zielverfehlungen neben der daraus ohnehin resultierenden Reduzierung des STI-Ergebnisses zu einer weiteren Absenkung des Auszahlungsbetrags führt. Die Jahrestantieme (STI) errechnet sich aus der Summe von fünf gleichgewichteten kollektiven Zielen aus den o. g. Sphären sowie jeweils einem individuellen, ressortspezifischen Ziel. Nach Ermittlung des rechnerischen Ergebnisses des STI besteht die Möglichkeit, dieses mittels eines Ermessensfaktors zu modifizieren und so unterjährig aufgetretene, außergewöhnliche und zu Beginn des Bemessungszeitrums nicht vorhersehbare Ereignisse

über einen Modifikator in die Zielerreichung eingehen zu lassen. Die STI-Auszahlung kann entsprechend dem mit Wirkung ab 2024 veränderten Vergütungssystem insgesamt nicht mehr als 150 % des STI-Zielwerts betragen. Entsprechend den Empfehlungen des PCGK wurden zudem mit den Mitgliedern des Vorstands Malus- und Clawback-Regelungen vertraglich etabliert. Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Die für den Vorstand etablierte neue Vergütungsmethodik wurde im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im DB-Konzern, soweit möglich, in weiteren Konzerntöchtern und für unterschiedliche Führungsebenen etabliert. Die methodische Neufassung berücksichtigt insbesondere Empfehlungen des PCGK des Bundes.

Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für die Jahrestantieme (STI). Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest. Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied die Zielerreichungsgrade ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn jedes Ziel zu 100 % erfüllt wird. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Im Fokus des LTI für den Vorstand stehen sowohl langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB-Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen. Der Auszahlungsgrad des LTI ist nach oben begrenzt und kann – letztmalig für die Tranche 2023 – zwischen 0 % und 200 % liegen. Ab der Tranche 2024 kann, als Teil des novellierten Vergütungssystems, der Auszahlungsgrad des LTI zwischen 0 % und 150 % liegen. Der Anspruch aus der LTI-Zusage ist vererblich.

Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf eine angemessene Abfindung bei Beendigung der organschaftlichen Bestellung vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt, wenn kein von ihnen zu vertretender wichtiger Grund vorliegt. Die Abfindung orientiert sich an der Restlaufzeit des Vertrags, dem vereinbarten Zielgehalt und ggf. den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DB AG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DB AG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i. S. d. § 626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Für die Wahrnehmung von Mandaten in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften wird den Mitgliedern des Vorstands keine zusätzliche Vergütung gezahlt.

Konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte

Die für den Vorstand etablierte neue Vergütungsmethodik wurde, soweit möglich, im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im DB-Konzern, in weiteren Konzerntöchtern und für unterschiedliche Führungsebenen in analoger Weise etabliert und entfaltet dort ebenso seit dem Geschäftsjahr 2024 Wirkung.

Die Vergütungssystematik für leitende Angestellte zielt damit ebenso auf die Sphären Kunde, Qualität, Mitarbeitende, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit sowie jeweils auf ein ressortspezifisches Ziel im Sinne der Ausrichtung aller Bereiche auf den nachhaltigen Unternehmenserfolg.

Die Jahrestantieme (STI) für die leitenden Angestellten und außertariflichen Arbeitnehmenden im DB-Konzern wird als Erfolgsbeteiligung ausgestaltet. Persönliche Ziele werden im Rahmen eines regelmäßigen Prozesses mit den Führungskräften vereinbart. Die Zielerreichungen bzw. die persönlichen Leistungsbeurteilungen werden dann sowohl bei der Erfolgsbeteiligung als auch bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

Soweit die Führungskräfte Organe von Tochtergesellschaften der DB AG sind, wird sich der jeweilige Aufsichtsrat der Tochtergesellschaft mit den persönlichen Zielen möglichst bereits zum Ende eines Geschäftsjahres befassen. Die Beschlussfassung dazu erfolgt dann ggf. nachgelagert zu der Aufsichtsratssitzung der DB AG, in der die Mittelfristplanung und die Ziele für den Konzernvorstand verabschiedet werden. Diese zeitliche Abfolge der Behandlung der persönlichen Ziele in den Aufsichtsräten der Tochtergesellschaften ist der Konzernstruktur der DB AG geschuldet.

Für die DB InfraGO AG gelten vor dem Hintergrund der regulatorischen Anforderungen zum Teil gesonderte Regelungen, die den Geschäftserfolg der Gesellschaft noch stärker in den Blick nehmen.

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Einklang mit den Vorgaben des PCGK 2020 festgelegt, dass dem Vorstand keine Mitglieder angehören sollen, die die Regelaltersgrenze der gesetzlichen Rentenversicherung vollendet haben. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Die bereits vor 2017 amtierenden Vorstandsmitglieder haben spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahres Anspruch auf ein lebens-

langes Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für das Mitglied günstigeren Bedingungen ablehnt.

Die Systematik der Versorgungszusagen für die Vorstandsmitglieder wurde 2017 modifiziert. Seit 2017 neu bestellte und auch künftige Vorstandsmitglieder erhalten eine beitragsorientierte Versorgungszusage, bei der für das Vorstandsmitglied während dessen Dienstzeit ein Kapitalstock angespart und bei Erreichen der Altersgrenze ausgezahlt wird. Die Zusage wird in Form eines Kapitalkontenplans mit einem jährlichen Beitrag gewährt, der sich als fester Prozentsatz aus der Grundvergütung ableitet. Die betrieblichen Versorgungszusagen für die bereits zuvor amtierenden Vorstandsmitglieder belaufen sich jeweils auf einen Prozentsatz des Grundgehalts. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor. Ein Kapitalwahlrecht besteht nicht.

Für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wurden ferner Rückdeckungsversicherungen für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder u. a. Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer:in zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Berichtsjahr als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2024

Vorstand DB AG

Die Tantieme (STI) für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Das Gesetz zur Einführung einer Strompreisbremse (StromPBG) untersagt für die Organe der DB AG die Auszahlung variabler Vergütungselemente für den Entlastungszeitraum (das Jahr 2023). Demgemäß sind die Ergebnisse der Tranche 2021 des LTI, die Ende 2024 abgelaufen ist, um das Teilergebnis für das Geschäftsjahr 2023 gemindert.

Für ihre Tätigkeit in 2024 erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG bzw. der Vorstandsvorsitzende der DB InfraGO AG folgende Vergütung:

GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS / in Tsd. €	Feste Vergütung	Variable Vergütung kurzfristig [1]	Variable Vergütung langfristig (Auszahlung LTI 2021 – 2024) [2]	Sonstiges [3]	Insgesamt
AM 31.12.2024 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG					
Dr. Richard Lutz	1.420	384	322	10	**2.136**
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	746	202	49	20	**1.016**
Dr. Levin Holle	855	234	147	17	**1.252**
Berthold Huber	940	262	205	19	**1.426**
Dr. Sigrid Nikutta	855	193	147	17	**1.212**
Evelyn Palla	700	193	–	6	**898**
Dr. Michael Peterson	700	169	–	14	**883**
Martin Seiler	855	219	205	7	**1.287**
Insgesamt	**7.071**	**1.856**	**1.074**	**109**	**10.110**
NACHRICHTLICH					
AM 31.12.2024 AMTIERENDER VORSTANDSVORSITZENDER DER DB INFRAGO AG (WEDER AMTIERENDES NOCH AUSGESCHIEDENES VORSTANDSMITGLIED DER DB AG)					
Dr. Philipp Nagl	500	93	27	23	**643**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1] Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.
[2] Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses. Gem. StromPBG ohne Anteil für 2023.
[3] Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

Kein Mitglied des Vorstands der DB AG hat 2024 Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2024

2024 wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag i. H. v. 6.989 Tsd. € zugeführt.

ZUFÜHRUNG ZU DEN PENSIONSRÜCKSTELLUNGEN (NUR CSC) / in Tsd. €	2024
AM 31.12.2024 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Richard Lutz	3.311
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	298
Dr. Levin Holle	342
Berthold Huber	1.794
Dr. Sigrid Nikutta	342
Evelyn Palla	280
Dr. Michael Peterson	280
Martin Seiler	342
Insgesamt	**6.989**

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder 281 sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2024

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt. Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First und der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 26. März 2025 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

	Jahresvergütung 2024				
GESAMTBEZÜGE DES AUFSICHTSRATS / in Tsd. €	feste Vergütung	variable Vergütung	Sitzungsgeld	Nebenleistungen	Insgesamt
AM 31.12.2024 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG [1]					
Werner Gatzer	74,2	38,6	5,8	–	**118,5**
Martin Burkert	44,2	23,0	5,5	–	**72,6**
Ralf Damde	20,0	10,4	2,0	7,2	**39,6**
Stefan Gelbhaar	20,0	10,4	2,0	–	**32,4**
Anja Hajduk [2]	–	–	–	7,2	**7,2**
Susanne Henckel	35,0	18,2	5,8	–	**59,0**
Jörg Hensel	25,0	13,0	2,5	0,9	**41,4**
Nadja Houy	3,3	1,7	0,5	–	**5,6**
Cosima Ingenschay	29,2	15,2	5,3	–	**49,6**
Alexander Kaczmarek	20,0	10,4	2,3	–	**32,7**
Prof. Dr. Susanne Knorre	24,2	12,6	2,5	7,2	**46,4**
Dorothee Martin	20,0	10,4	2,3	–	**32,7**
Daniela Mattheus	20,0	10,4	2,5	7,2	**40,1**
Heike Moll	26,7	13,9	4,0	7,2	**51,7**
Michael Puschel	24,2	12,6	2,8	7,2	**46,7**
Dr. Immo Querner	40,0	20,8	3,8	7,2	**71,8**
Manfred Scholze	20,0	10,4	2,3	7,2	**39,9**
Klaus-Peter Schölzke	20,0	10,4	2,0	–	**32,4**
Veit Sobek	20,0	10,4	2,3	7,2	**39,9**
Dr. Irina Soeffky	1,7	0,9	0,3	–	**2,8**
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG [1]					
Bernd Reuther	18,3	9,5	1,8	0,9	**30,5**
Jens Schwarz	24,2	12,6	2,8	7,2	**46,7**
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					**52,9**
Insgesamt					**993,0**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1] Einige Aufsichtsratsmitglieder geben an, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.
[2] Frau Hajduk hat auf die ihr für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung mit Ausnahme der Fahrvergünstigung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

NACHTRAGSBERICHT

Tarifverhandlungen mit EVG abgeschlossen → 219
Rückführung Hybridanleihe angekündigt → 219

Tarifverhandlungen mit EVG abgeschlossen

Der DB-Konzern und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben am 16. Februar 2025 einen neuen Tarifabschluss erzielt. Er beinhaltet u. a. Entgelterhöhungen in mehreren Schritten i. H. v. insgesamt 6,5 % (Tabellenerhöhungen um 2,0 % ab Juli 2025 und 2,5 % ab Juli 2026 sowie 2,0 % tarifliches Zusatzgeld als jährliche Einmalzahlung ab Dezember 2027) und eine Einmalzahlung i. H. v. 200 € im April 2025. Darüber hinaus wird ab Dezember 2026 ein zusätzliches tarifliches Zusatzgeld für Mitarbeitende im Schichtdienst i. H. v. 2,6 % als jährliche Einmalzahlung gezahlt (bei Erfüllung spezifischer Voraussetzungen im Schichtdienst wie z. B. mindestens fünf Jahre Betriebszugehörigkeit mit der Möglichkeit der teilweisen Umwandlung in zwei freie Tage ab 2027).

Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten (bis Dezember 2027) und umfasst damit den Zeitraum des Sanierungsprogramms S3 54ff. Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung 105 vereinbart.

Rückführung Hybridanleihe angekündigt

Der DB-Konzern plant, die erste Hybridanleihe mit der ISIN XS2010039035 am 22. April 2025 zum Nennwert i. H. v. 1 Mrd. € zuzüglich ausstehender aufgelaufener Zinsen zurückzuführen. Die verbleibende Hybridanleihe mit der ISIN XS2010039548 bleibt unverändert ein wesentlicher Teil der Finanzierungsstrategie des DB-Konzerns.

PROGNOSEBERICHT

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung → 219
Ausrichtung des DB-Konzerns → 220
Konjunkturelle Aussichten → 220
Verkehrsmärkte → 220
Beschaffungsmärkte → 221
Finanzmärkte → 222
Rahmenbedingungen → 222
Entwicklung des DB-Konzerns → 222

Das Umfeld des DB-Konzerns ist weiter durch die schwache wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und in Europa geprägt. Diese wirtschaftliche Schwäche zeigt sich in einem zurückhaltenden Konsumverhalten der privaten Haushalte und v. a. in geringen Investitionen der Unternehmen. Eine wichtige Ursache hierfür ist die gestiegene Unsicherheit, die u. a. durch geopolitische Krisen verursacht wird. Sich normalisierende Inflationsraten und sinkende Zinsen der Europäischen Zentralbank (EZB) nähren aber die Hoffnung, dass es 2025 zu einer wirtschaftlichen Erholung kommt. Drohende Handelskonflikte wirken diesem positiven Effekt jedoch entgegen.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung

Während das Wirtschaftswachstum sich weltweit 2024 auf einem soliden Niveau befand, fiel es in Europa nur gering aus. In der größten europäischen Volkswirtschaft, Deutschland, schrumpfte das Bruttoinlandsprodukt (BIP) sogar leicht. Das schwache europäische Wachstum ist demnach zu einem erheblichen Teil auf die Schwäche Deutschlands zurückzuführen. Die prognostizierte stockende Entwicklung in Deutschland in 2025 wird sich auch in den Zahlen der Eurozone niederschlagen. Die Wirtschaftsleistung in der Europäischen Union blieb unterhalb anderer Weltregionen wie Nordamerika (NAFTA) oder Asien zurück.

Auch 2025 wird die deutsche Wirtschaft noch durch hohe Unsicherheit beeinträchtigt, die sich negativ auf Konsumneigung und Unternehmensinvestitionen auswirkt. Eine schnelle Regierungsbildung nach der Wahl im Februar 2025 könnte

mit dazu beitragen, die Unsicherheit zu reduzieren. Allerdings ist absehbar, dass die fiskalischen Spielräume für konjunkturfördernde Maßnahmen eng begrenzt sein werden. Die bisherigen Zinssenkungen der EZB sowie erwartete weitere Zinssenkungen in 2025 erleichtern jedoch die Finanzierung von Investitionen und langlebigen Konsumgütern, wovon insbesondere die Baubranche, aber auch die in Deutschland besonders wichtige Automobilindustrie sowie der Maschinenbau profitieren könnten.

Im Personenverkehr wird auch für 2025 ein Anstieg, u. a. durch positive Effekte aus dem Deutschland-Ticket 48 f., erwartet.

Im Güterverkehr wird nach einem leichten Rückgang der Güterverkehrsleistung 2024 für 2025 eine Stagnation erwartet, da nicht von deutlichen Aufholeffekten in den im Vorjahr gesunkenen Kernindustrien auszugehen ist.

Risiken für 2025 bestehen zum einen in der sehr unsicheren geopolitischen Lage, v. a. mit Blick auf den Ukraine-Krieg. Auch in Deutschland bestehen Risiken, die sich stark auf den DB-Konzern auswirken könnten. So würde eine langwierige Regierungsbildung die Lösung zentraler Herausforderungen verzögern. Es ist auch ungewiss, welche haushaltspolitischen Prioritäten die zukünftige Bundesregierung setzen wird.

Ausrichtung des DB-Konzerns

KÜNFTIGE ABSATZMÄRKTE

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind unsere Wachstumsmöglichkeiten aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität und kartellrechtlicher Einschränkungen begrenzt. Unser Fokus liegt daher unverändert auf der Verbesserung der Qualität, dem Ausbau der Kapazitäten und somit auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Anteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb. Im deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir mittelfristig einen Wandel hin zu bedarfsorientierten Verkehren auf der Straße.

Im Schienengüterverkehr liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Wir verfügen über eine gute Position auf zentralen europäischen Achsen und bieten Verbindungen bis nach China an.

Konjunkturelle Aussichten

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in %	2024	2025
Welthandel	+3,0	+2,5
BIP Welt	+2,7	+3,0
BIP Euro-Raum	+0,7	+1,0
BIP Deutschland	-0,2	+0,0

Stand Februar 2025.
Prognosen für 2025 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Prognosen für das weltweite Wirtschaftswachstum liegen für 2025 etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei dürfte sich das Wachstum in Asien und Nordamerika weiter leicht abschwächen. Während das Wachstum in Europa auf Vorjahresniveau bleiben sollte, dürfte sich die erwartete Erholung in Deutschland 2025 nicht realisieren. Nach wie vor entwickelt sich die Industrieproduktion sehr schlecht, die drohenden Handelskonflikte belasten die Exportwirtschaft zusätzlich. Die erwarteten Zinssenkungen der EZB dürften zukünftig das Umfeld für Investitionen verbessern, wovon Deutschland in besonderem Maße profitieren würde. Der internationale Warenhandel wird den Prognosen zufolge ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres wachsen.

Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung kommen v. a. aus den weiter bestehenden geopolitischen Spannungen und Konflikten. Hier ist an erster Stelle der Ukraine-Krieg zu nennen. Aber auch Handelskonflikte etwa zwischen den USA und Europa oder den USA und asiatischen Ländern würden das Wachstum in den beteiligten Ländern beeinträchtigen. Für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wäre es ein Risiko, wenn die Koalitionsverhandlungen nach der Bundestagswahl im Februar 2025 sich lange hinzögen.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2024	2025
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+2,2	+1,5

Stand Januar 2025.
Prognose für 2025 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt war 2024 durch anhaltendes Wachstum geprägt. 2025 wird sich das Wachstum voraussichtlich in abgeschwächter Form fortsetzen. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt stark von politisch-regulatorischen Maßnahmen und der konjunkturellen Entwicklung sowie dem damit einhergehenden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen erfahren weiterhin teilweise Substitution durch mobiles Arbeiten und digitale Kommunikation.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dürfte sich 2025 dem Leistungsvolumen des Vor-Corona-Niveaus annähern. Das noch hohe Kraftstoffpreisniveau hat weiterhin nur geringe Auswirkungen.

Der innerdeutsche Luftverkehr wird 2025 voraussichtlich weitere Teile der coronabedingten Verluste aufholen, allerdings weiter deutlich unter Vor-Corona-Niveau liegen.

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr legt 2025 voraussichtlich leicht zu. Fernbusverkehre dürften sich vergleichsweise schwächer entwickeln.

Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einem Verkehrsleistungswachstum im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Nahverkehr profitiert wesentlich vom Deutschland-Ticket und wird sich trotz dessen Preissteigerung voraussichtlich positiv entwickeln.

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2024	2025
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+0,8	+1,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	–1,3	+1,5

Die Daten entsprechen den per Februar 2025 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Prognosen für 2025 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Auch für 2025 wird eine Stagnation des deutschen Güterverkehrsmarktes erwartet. Zinssensitive Branchen wie der Maschinenbau können voraussichtlich von den Zinssenkungen profitieren. Positive Impulse kommen aus einer leicht anziehenden Konsumnachfrage durch stabile Preise nach drei inflationsgetriebenen Jahren und gleichzeitigem Anziehen der Löhne. Die Verkehre der Automobilindustrie verharren voraussichtlich auf niedrigem Niveau. Der Markt wird weiterhin durch einen anhaltenden Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Neben dem Preis bleibt die Transportqualität von hoher Bedeutung.

- 2025 wird der Schienengüterverkehr in Deutschland voraussichtlich stagnieren. Eine leichte Erholung ist bei den Transporten von Steinen und Erden zu erwarten, Chemietransporte setzen moderat den Abwärtstrend aus 2024 voraussichtlich weiter fort. Als Haupttreiber sollte der Kombinierte Verkehr auf dem Wachstumskurs bleiben. Die positiven Effekte werden voraussichtlich v. a. durch einen zweistelligen Rückgang der Kohleverkehre gedämpft.
- Unter der Voraussetzung, dass sich das konjunkturelle Marktumfeld wieder positiv entwickelt, wird nach den teilweise deutlichen Rückgängen der beiden Vorjahre für den europäischen Schienengüterverkehr 2025 eine moderat positive Entwicklung erwartet. Stützend für die Marktentwicklung sollte die zu erwartende positive Entwicklung des globalen und europäischen Handels sein, sodass der Kombinierte Verkehr wieder der treibende Wachstumsfaktor für die Entwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs sein sollte.
- Nach einer Stagnation 2024 sollte sich der Straßengüterverkehr 2025 moderat erholen. Begünstigt wird dies voraussichtlich durch eine anziehende Nachfrage nach Kokstransporten. Die negativen Impulse der Baubranche dürften sich 2025 weiter fortsetzen. Auch beim Straßengüterverkehr sollte sich der Leistungszuwachs im Wesentlichen auf die Entwicklung im Kombinierten Verkehr stützen.
- Trotz der Erholung im Vorjahr wird die Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt 2025 stagnieren und weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau verharren.

INFRASTRUKTUR

2025 wird für die Trassennachfrage insgesamt eine positive Entwicklung erwartet. Die geplanten Ausweitungen der Sprinterlinien sowie der internationalen Verkehre im Schienenpersonenfernverkehr wie auch die bestellten Mehrmengen der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr führen zu Mehrverkehren auf der Schiene. Im Güterverkehr wird von einer leichten Erholung der Konjunktur ausgegangen. Gegenläufig wirken, wie auch 2024, Umsatzausfälle aus steigendem Bauvolumen, u. a. im Zuge der Generalsanierungen Hamburg—Berlin und Emmerich—Oberhausen.

In Bezug auf die Zahl der Stationshalte wird für 2025 ein Wachstum erwartet. Anteile des Stationspreissystems 222 wurden in das Trassenpreissystem integriert, sodass die Umsätze aus Stationshalten sinken sollten, was allerdings durch entsprechend steigende Trassenerlöse kompensiert werden wird. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen sollten sich weiter positiv entwickeln und leicht über dem Niveau von 2024 liegen.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir für 2025 kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die Energiepreise (Erdgas und Strom) sind ab Mitte 2024 wieder gestiegen und bewegten sich Anfang 2025 auf dem Niveau von rund um den Jahreswechsel 2021/2022. Diese Preissteigerungen dürften, sollten sie nicht nur kurzfristig andauern, wieder in die Industrieproduktionsprozesse eingepreist und mit höheren Produktpreisen an die Kunden weitergegeben werden. Hohe

Lohn- und Tarifabschlüsse wirken zusätzlich belastend. Der Erzeugerpreisindex für gewerbliche Produkte liegt für 2024 rund 3 Indexpunkte unterhalb des Vorjahreswertes. Für 2025 wird von einem weiteren Rückgang der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (im Vergleich zu 2024) um rund 5 Indexpunkte ausgegangen.

Die geopolitischen Entwicklungen, die sich aus der neuen Präsidentschaft in den USA ergeben, dürften erheblichen Einfluss auf die Energiemärkte haben.

Die Entwicklung der Energiepreise (Gas, Strom und Öl) ist vor dem Hintergrund des weiteren Verlaufs des Ukraine-Kriegs sowie möglicher neuer geopolitischer Risiken, aber auch der weiteren wirtschaftlichen Gesamtsituation in Deutschland 2025 mit Unsicherheiten behaftet. Darüber hinaus wird auf der Preisseite für 2025 allgemein mit leicht fallenden Erzeugerpreisen gerechnet.

Aufgrund der gedämpften Konjunkturaussichten und stagnierender Inflation bleibt abzuwarten, ob die Preise in den DB-spezifischen Segmenten ebenfalls eine Seitwärtsbewegung zeigen. Insbesondere in der Infrastruktur wird es darum gehen, die weiterhin hohe Nachfrage zeitlich und örtlich optimal mit dem knappen Angebot in eine Balance zu bringen bzw. in bestimmten Gewerken die Marktkapazität in Summe zu vergrößern.

Finanzmärkte

In der Erwartung weiter nachlassender Inflationsraten wird mit weiter rückläufigen Geldmarktzinsen gerechnet, was sich auch in niedrigeren Kapitalmarktrenditen widerspiegeln sollte. Dem stehen allerdings gestiegene politische und wirtschaftliche Unsicherheiten mit dämpfendem Effekt gegenüber, die für eine erhöhte Volatilität an den Finanzmärkten sorgen könnten. Außerdem steigt in vielen Ländern die Staatsverschuldung.

Rahmenbedingungen

TRASSENPREISE FÜR 2025

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat mit Beschluss vom 22. März 2024 das Trassenpreissystem (TPS) 2025 genehmigt. Die Entgelterhöhung gegenüber dem Vorjahr beträgt effektiv 17,7 % im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), 16,2 % im Schienengüterverkehr (SGV) und 0,6 % im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Aufgrund der Verschmelzung von DB Station & Service AG und DB Netz AG sind ab dem TPS 2025 die Kosten der Bahnsteige im Mindestzugangspaket der Trassen zu integrieren. Da dieser Schritt gleichzeitig zu einer entsprechenden Entlastung im Stationspreissystem führt, ist die tatsächliche Belastung der Entgelterhöhung im Personenverkehr niedriger und beträgt 0,6 % im SPNV (nominell 6,7 %) und 17,7 % (nominell 19,7 %) im SPFV. Über alle Verkehrsarten beträgt die effektive Entgelterhöhung rund 6,0 %.

STATIONSENTGELTE FÜR 2025

Am 6. September 2024 erfolgte die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2025 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2025 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 1,67 % (Schienenpersonennahverkehr) und 7,40 % (Schienenpersonenfernverkehr) genehmigt. Gegen den Beschluss der BNetzA zur Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnhöfe (Entgeltgenehmigung 2025) hat die DB InfraGO AG Klage bzgl. des SPNV-Preisdeckels erhoben.

Entwicklung des DB-Konzerns

- *Spürbare Fortschritte bei Umsetzung des Sanierungsprogramms S3 erwartet.*
- *Investitionstätigkeit weiter auf sehr hohem Niveau.*
- *Umsatz- und Ergebnisentwicklung voraussichtlich positiv.*
- *Erlöse aus dem Verkauf von DB Schenker haben spürbaren Effekt auf Verschuldungsentwicklung.*

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder im Geschäftsjahr 2025 basieren auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen insbesondere im Rahmen unseres Sanierungsprogramms S3.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns dürfte 2025 weiterhin von Belastungen infolge des hohen Niveaus bei Energie-, Einkaufs- und Personalkosten geprägt sein. Zusätzlich wirken sich Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Qualitätserhöhung insbesondere in der Schieneninfrastruktur auf die Entwicklung des DB-Konzerns aus. Die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Europa dürfte den Tiefpunkt überwunden haben, sodass leichte unterstützende Effekte erwartet werden. Gegensteuerungsmaßnahmen aus dem Sanierungsprogramm S3 54 ff. sollten positiv wirken.

SANIERUNGSPROGRAMM S3

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2024	2025
SÄULE INFRASTRUKTUR		
Infrastrukturbedingte Verspätungen in Lost Units / Tag	5.998	5.640
Generalsanierte Streckenkilometer in km	74	147
Anzahl Langsamfahrstellen Gesamtnetz in Ø / Tag	279	230
Ersatz alter Stellwerke in Anzahl per 31.12.	-	50
SÄULE BETRIEB		
Pünktlichkeit (betrieblich) DB Fernverkehr in %	62,5	65–70
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	90,7	90–92
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	68,0	66,5–71,5
Baubetroffenheit in tausend Züge / Jahr	2.787	2.350
SÄULE WIRTSCHAFTLICHKEIT		
EBIT bereinigt in Mrd. €	– 0,3	> 0
Personalaufwandsquote in %	51,6	< 53

- **Infrastruktur:**
  - Die infrastrukturbedingten Verspätungen sollen bis Ende 2025 deutlich reduziert werden durch die Umsetzung entsprechender Maßnahmen. U. a. wirken hierauf die Umsetzung der Generalsanierungen, die eine direkte Wirkung auf die Qualität im Bahnbetrieb haben.
  - 2025 wird der Korridor Emmerich—Oberhausen vom 15. Februar bis zum 14. Dezember generalsaniert.
  - Die Reduzierung der Langsamfahrstellen ist ein weiteres Element zur Erhöhung der betrieblichen Qualität. Dies wird erreicht durch die Vermeidung des Aufwuchses und eine schnelle Beseitigung sowohl im Hochleistungsnetz als auch im Flächennetz.
  - Der Ersatz alter Stellwerke reduziert zudem die Störanfälligkeit im System systematisch.
- **Betrieb:**
  - Für 2025 wird eine Verbesserung der Pünktlichkeit angestrebt. Die Erreichung der Pünktlichkeitsziele bleibt aufgrund des weiterhin geplanten Anstiegs des Verkehrsvolumens sowie der bestehenden Kapazitäts- und Überalterungsprobleme in der Infrastruktur jedoch eine hohe Herausforderung. Aus diesem Grund werden die Qualitätsmaßnahmen insbesondere im Hinblick auf strukturell nachhaltige Verbesserungen weiter vorangetrieben und intensiviert.
  - Es wird zudem angestrebt, die Baubetroffenheit zu reduzieren. Durch die deutlich reduzierte Baubetroffenheit sinkt die Anzahl unterjähriger baubetrieblicher Regelungen und steigt der Anteil an fristgerecht bereitgestellten Fahrplandokumenten.
- **Wirtschaftlichkeit:**
  - In 2025 erwarten wir wieder ein positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt). Die Verbesserung wird getrieben durch eine positive Entwicklung der Transporteure und ein deutlich besseres Ergebnis von DB InfraGO.
  - Die Personalaufwandsquote dürfte im Vergleich zu 2024 leicht steigen. Dies ist insbesondere auf einen steigenden Personalaufwand durch Tarifabschlüsse in der Vergangenheit zurückzuführen und auf eine erwartete moderate Umsatzentwicklung.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2024	2025
Verkehrsleistung Fernverkehr in Mrd. Pkm	44,1	> 47
Verkehrsleistung Nahverkehr (Schiene) in Mrd. Pkm	40,6	> 41
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mrd. Trkm	1,10	> 1,1
Umsatz bereinigt in Mrd. €	26,2	> 27
ROCE in %	– 0,6	> 0
Tilgungsdeckung in %	6,0	~ 11
Brutto-Investitionen in Mrd. €	18,2	> 20
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [1] in Mrd. €	5,9	> 6
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mrd. €	32,6	26 – 28
Anleiheemissionen (Senior) in Mrd. €	1,1	–

[1] Ohne zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes ▷ 46 f. zur Infrastrukturfinanzierung.

- **Leistungsentwicklung:**
  - DB Fernverkehr: Für die Verkehrsleistung erwarten wir einen leichten Anstieg. Dämpfende Effekte resultieren aus Baumaßnahmen.
  - DB Regio: positive Entwicklung der Verkehrsleistung erwartet, u. a. infolge des Deutschland-Tickets.
  - DB InfraGO: Insgesamt sollte sich die Betriebsleistung auf dem Netz leicht positiv entwickeln.
- **Ertragslage:**
  - Die ökonomische Entwicklung des DB-Konzerns sollte sich 2025 weiter verbessern und der Umsatz dürfte steigen.
  - Der ROCE sollte sich aufgrund der Verbesserung des bereinigten EBIT verbessern und wieder positiv sein.
  - Auch die Tilgungsdeckung dürfte infolge des erwarteten verbesserten operativen Ergebnisses spürbar ansteigen.
- **Finanz- und Vermögenslage:**
  - Die Brutto-Investitionen werden 2025 voraussichtlich etwas oberhalb des bereits sehr hohen Niveaus von 2024 liegen. Dies basiert auf der Erwartung von im Vergleich zu 2024 deutlich höheren Bundesmitteln für die Schieneninfrastruktur.

- Die eigenfinanzierten Netto-Investitionen dürften hingegen nur leicht ansteigen, da die Zunahme der Brutto-Investitionen v. a. aus höheren Bundesmitteln resultiert. Diese Prognose unterliegt allerdings erhöhten Unsicherheiten mit Blick auf die vorläufige Haushaltsführung des Bundes für 2025 sowie die ausstehende Bildung einer neuen Bundesregierung.
- Die Netto-Finanzschulden dürften per 31. Dezember 2025 v. a. infolge der erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von DB Schenker 120 deutlich sinken.
- 2025 werden aufgrund des Rückgangs der Netto-Finanzschulden im Zuge des Verkaufs von DB Schenker keine neuen Anleiheemissionen erwartet. Auch in 2024 können wir kurzfristige Darlehen im Rahmen zugesagter Fazilitäten aufnehmen. Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unseren Debt-Issuance-Programmen 125 sowie unserem Commercial-Paper-Programm 125. Außerdem dienen garantierte Kreditfazilitäten 125 als Rückfallebene im Fall einer Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2025 sichergestellt.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR NACHHALTIGKEIT

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2024	2025
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,8	–
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 [1] in %	– 19,2	< – 24
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland [2] in %	69,8	≥ 70
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.324	> 2.400
Recyclingquote in %	96,0	> 95

[1] Enthält aus dem Bereich Beteiligungen / Sonstige die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.
[2] Die Daten für 2024 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2025 ab. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

- **Soziales:**
  - Die Erhebung der Mitarbeitendenzufriedenheit findet alle zwei Jahre statt.
- **Klimaschutz:**
  - Wir erwarten, dass unsere absoluten Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 weiter zurückgehen, v. a. infolge der Umstellung des Stroms in allen unseren durch DB Energie versorgten Gebäuden und Werken in Deutschland auf 100 % Ökostrom, der weiteren Vergrünung des DB-Bahnstrommixes in Deutschland sowie der kontinuierlichen Umsetzung von Effizienzmaßnahmen im Betrieb.
  - Wir wollen den Anteil erneuerbarer Energien weiter ausbauen. 2025 wird ein leichter Anstieg erwartet.
  - Die Lärmsanierung von Strecken werden wir 2025 planmäßig fortführen.
  - Die Recyclingquote wollen wir auch 2025 auf einem hohen Niveau halten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie bspw. im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Konzern-Abschluss

226 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
227 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
228 Konzern-Bilanz
229 Konzern-Kapitalflussrechnung
230 Konzern-Eigenkapitalspiegel
232 Konzern-Anhang

GRI

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	**2024**	2023 [1]
Umsatzerlöse	(1)	26.203	26.087
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	4.139	3.465
Gesamtleistung		30.342	29.552
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	5.764	3.028
Materialaufwand	(4)	- 12.997	- 12.662
Personalaufwand	(5)	- 16.622	- 15.400
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	(6)	- 3.218	- 3.124
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	- 3.903	- 3.732
Operatives Ergebnis (EBIT)		- 634	- 2.338
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	13	8
Zinserträge	(9)	165	166
Zinsaufwendungen	(9)	- 935	- 721
Übriges Finanzergebnis	(10)	24	31
Finanzergebnis		- 733	- 516
Ergebnis vor Ertragsteuern		**- 1.367**	**- 2.854**
Ertragsteuern	(11)	- 403	153
Jahresergebnis nach Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen		**- 1.770**	**- 2.701**
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		- 1.803	- 2.737
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		25	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		8	11
Jahresergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen		1.006	350
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		997	338
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		-	-
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		9	12
Jahresergebnis nach Ertragsteuern		**- 764**	**- 2.351**
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		- 806	- 2.399
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		25	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		17	23
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert		- 4,19	- 6,37
verwässert		- 4,19	- 6,37
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert		2,32	0,79
verwässert		2,32	0,79
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		- 1,87	- 5,58
verwässert		- 1,87	- 5,58

[1] Zahlen aufgrund Ausweis DB Schenker als **nicht fortgeführter Geschäftsbereich** ▷ 236 f. angepasst.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023 [1]
Jahresergebnis	– 764	– 2.351
VERÄNDERUNG IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE NICHT IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN		
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – fortgeführte Geschäftsbereiche	148	– 381
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	7	– 67
	155	– 448
VERÄNDERUNG IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN		
Änderung aus Währungsumrechnung – fortgeführte Geschäftsbereiche	78	– 8
Änderung aus Währungsumrechnung – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	58	– 88
Änderung Fair Value von Wertpapieren – fortgeführte Geschäftsbereiche	10	0
Änderung Fair Value von Wertpapieren – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	–	0
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – fortgeführte Geschäftsbereiche	172	– 67
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	3	– 11
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – fortgeführte Geschäftsbereiche	2	3
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	–	–
	323	– 171
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (vor Steuern)	**478**	**– 619**
VERÄNDERUNG LATENTER STEUERN AUF IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERGEBNISPOSITIONEN, DIE NICHT IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN		
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne – fortgeführte Geschäftsbereiche	1	– 8
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	1	5
	2	**– 3**
VERÄNDERUNG LATENTER STEUERN AUF IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERGEBNISPOSITIONEN, DIE IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN		
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges – fortgeführte Geschäftsbereiche	– 3	– 1
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	– 1	8
	– 4	**7**
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (nach Steuern)	**476**	**– 615**
Gesamtergebnis	**– 288**	**– 2.966**
Gesamtergebnis		
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	– 330	– 3.007
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	25	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	17	16
Den Aktionären der Deutschen Bahn AG zurechenbares Gesamtergebnis der Periode aus		
fortgeführten Geschäftsbereichen	– 1.404	– 3.204
nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	1.074	197

[1] Zahlen aufgrund Ausweis DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich 236 f. angepasst.

KONZERN-BILANZ

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	56.027	54.037
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	1.396	2.819
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	402	408
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	38	62
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	2.587	2.309
Derivative Finanzinstrumente	(21)	798	679
Aktive latente Steuern	(16)	52	652
		61.300	**60.966**
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	2.185	2.099
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	514	519
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	3.198	5.447
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	1.696	2.332
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	32	52
Derivative Finanzinstrumente	(21)	179	120
Flüssige Mittel	(22)	4.170	2.631
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	10.624	3.306
		22.598	**16.506**
Bilanzsumme		**83.898**	**77.472**

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	11.797	5.388
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	1.167	2.443
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		**15.114**	**9.981**
Hybridkapital	(27)	2.002	2.002
Nicht beherrschende Anteile	(27)	87	143
		17.203	**12.126**
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	33.330	33.971
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	985	986
Derivative Finanzinstrumente	(21)	376	336
Pensionsverpflichtungen	(31)	3.318	3.492
Sonstige Rückstellungen	(32)	2.705	2.877
Passive Abgrenzungen	(33)	908	598
Passive latente Steuern	(16)	7	109
		41.629	**42.369**
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	4.793	4.137
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	3.457	6.224
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.283	3.998
Ertragsteuerschulden	(30)	33	144
Derivative Finanzinstrumente	(21)	156	96
Sonstige Rückstellungen	(32)	6.314	5.456
Passive Abgrenzungen	(33)	831	765
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	(23)	6.199	2.157
		25.066	**22.977**
Bilanzsumme		**83.898**	**77.472**

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	**2024**	2023 [1]
Ergebnis vor Ertragsteuern		-1.367	-2.854
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	(8)	3.218	3.124
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	(9)	-	5
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(3), (7)	110	37
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	(3), (7)	0	-3
Ergebnis aus dem Abgang von konsolidierten Unternehmen	(3), (7)	-1	16
Zins- und Dividendenerträge	(9), (10)	-171	-169
Zinsaufwendungen	(9)	935	721
Fremdwährungsergebnis		-4	-36
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		-13	-8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge [2]		2.875	2.251
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		-1.283	-599
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		207	-891
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		4.506	1.594
Erhaltene Zinsen		127	117
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen		12	669
Gezahlte Zinsen		-707	-540
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern		-39	-44
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche		3.899	1.796
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche		668	1.248
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		**4.567**	**3.044**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		149	143
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-17.874	-15.743
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		9.218	9.286
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-48	-105
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte		88	77
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-37	-332
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		1.225	-
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen		-9	-
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bilanzierten Unternehmen		0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bilanzierten Unternehmen		0	-1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche		-7.288	-6.675
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche		-469	-705
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		**-7.757**	**-7.380**
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	(25)	5.500	1.125
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	(26)	-	-650
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		-33	-28
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten		-503	-507
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten		-19	-17
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen		1.107	3.010
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen		-1.913	-1.886
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes		-155	-155
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper [3]		3.531	2.370
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper [3]		-1.157	-270
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche		6.358	2.992
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche		-606	-663
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		**5.752**	**2.329**
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		**2.562**	**-2.007**
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	2.631	5.138
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		-	0
Veränderung der flüssigen Mittel der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	(23)	-1.037	-431
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		14	-69
Flüssige Mittel am Ende der Periode	**(22)**	**4.170**	**2.631**

[1] Zahlen aufgrund Ausweis DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich ▷ 236 f. angepasst.
[2] Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.
[3] Einschließlich der Veränderung der kurzfristigen Bankschulden zwischen den Stichtagen.

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

		Rücklagen											
in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen	**Summe**	Erwirtschaftete Ergebnisse	**Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG**	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	**Eigenkapital**
Anhang	(24)					(31)		(25)	(26)		(27)	(27)	
Stand per 01.01.2023	2.150	5.118	49	– 4	188	– 438	– 12	**4.901**	5.489	**12.540**	2.002	137	**14.679**
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	–	1.125	–	–	–	–	–	**1.125**	–	**1.125**	–	–	**1.125**
– Kapitalherabsetzung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
– Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	–	–	–	–	–	–	–	**–**	– 650	**– 650**	– 25	– 10	**– 685**
– Entnahme aus der Kapitalrücklage	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
± während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	–	–	– 28	–	–	**– 28**	–	**– 28**	–	–	**– 28**
± Übrige Veränderungen	–	–	–	–	–	–	– 2	**– 2**	3	**1**	–	0	**1**
± Gesamtergebnis	–	–	– 90	3	– 71	– 450	–	**– 608**	– 2.399	**– 3.007**	25	16	**– 2.966**
davon Jahresergebnis	–	–	–	–	–	–	–	**–**	– 2.399	**– 2.399**	25	23	**– 2.351**
davon Währungsänderungen	–	–	– 90	–	–	–	–	**– 90**	–	**– 90**	–	– 6	**– 96**
davon latente Steuern	–	–	–	–	7	– 3	–	**4**	–	**4**	–	–	**4**
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	–	–	–	0	– 78	–	–	**– 78**	–	**– 78**	–	–	**– 78**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	–	–	–	–	–	– 447	–	**– 447**	–	**– 447**	–	– 1	**– 448**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	–	–	–	3	–	–	–	**3**	–	**3**	–	–	**3**
Stand per 31.12.2023	**2.150**	**6.243**	**– 41**	**– 1**	**89**	**– 888**	**– 14**	**5.388**	**2.443**	**9.981**	**2.002**	**143**	**12.126**

GRI

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Rücklagen: Währungsumrechnung	Rücklagen: Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Rücklagen: Fair Value Cashflow-Hedges	Rücklagen: Neubewertung Pensionen	Rücklagen: sonstige Veränderungen	Rücklagen: Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
Anhang	(24)					(31)		(25)	(26)		(27)	(27)	
Stand per 01.01.2024	2.150	6.243	– 41	– 1	89	– 888	– 14	**5.388**	2.443	**9.981**	2.002	143	**12.126**
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	–	5.500	–	–	–	–	–	**5.500**	–	**5.500**	–	–	**5.500**
– Kapitalherabsetzung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	– 62	**– 62**
– Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	– 25	– 11	**– 36**
– Entnahme aus der Kapitalrücklage	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
± während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	–	–	– 1	–	–	**– 1**	–	**– 1**	–	–	**– 1**
± Übrige Veränderungen	–	–	–	–	–	432	2	**434**	– 470	**– 36**	–	0	**– 36**
± Gesamtergebnis	–	–	136	12	171	157	–	**476**	– 806	**– 330**	25	17	**– 288**
davon Jahresergebnis	–	–	–	–	–	–	–	**–**	– 806	**– 806**	25	17	**– 764**
davon Währungsänderungen	–	–	136	–	–	–	–	**136**	–	**136**	–	0	**136**
davon latente Steuern	–	–	–	–	– 4	2	–	**– 2**	–	**– 2**	–	–	**– 2**
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	–	–	–	10	175	–	–	**185**	–	**185**	–	–	**185**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	–	–	–	–	–	155	–	**155**	–	**155**	–	0	**155**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	–	–	–	2	–	–	–	**2**	–	**2**	–	–	**2**
Stand per 31.12.2024	**2.150**	**11.743**	**95**	**11**	**259**	**– 299**	**– 12**	**11.797**	**1.167**	**15.114**	**2.002**	**87**	**17.203**

KONZERN-ANHANG

GRI Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. BZW. PER 31.12. / in Mio. €	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo		DB InfraGO [1]	
	2024	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023
Externe Umsatzerlöse	5.674	5.729	10.096	9.536	5.058	5.279	3.054	2.819
Interne Umsatzerlöse	173	167	182	170	344	303	5.036	4.960
Umsatzerlöse	5.847	5.896	10.278	9.706	5.402	5.582	8.090	7.779
Externe übrige Erträge	244	340	627	694	586	483	3.535	978
Interne übrige Erträge	318	156	257	119	109	63	190	173
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen [4]	14	21	54	37	62	57	2.233	1.777
Summe Erträge	6.423	6.413	11.216	10.556	6.159	6.185	14.048	10.707
Materialaufwand [4]	- 3.397	- 3.483	- 6.673	- 6.404	- 3.236	- 3.407	- 4.921	- 4.160
Personalaufwand	- 1.544	- 1.444	- 2.747	- 2.530	- 2.097	- 2.042	- 5.100	- 4.633
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 980	- 1.003	- 1.030	- 988	- 760	- 810	- 2.867	- 2.329
EBITDA	**502**	**483**	**766**	**634**	**66**	**- 74**	**1.160**	**- 415**
Planmäßige Abschreibungen [5]	- 598	- 526	- 658	- 650	- 417	- 422	- 947	- 849
Erfasste Wertminderungen / -aufholungen [5]	-	-	0	- 6	- 6	- 1	13	16
EBIT (operatives Ergebnis)	**- 96**	**- 43**	**108**	**- 22**	**- 357**	**- 497**	**226**	**- 1.248**
Operativer Zinssaldo [6]	- 149	- 87	53	9	- 103	- 66	- 228	- 181
Operatives Ergebnis nach Zinsen [6]	**- 245**	**- 130**	**161**	**- 13**	**- 460**	**- 563**	**- 2**	**- 1.429**
Sachanlagen [2]	9.082	8.930	5.410	5.598	2.749	2.874	34.882	29.403
+ Immaterielle Vermögenswerte [2]	222	226	477	486	245	241	396	342
davon Goodwill [2]	0	0	5	6	0	0	-	-
+ Vorräte [2]	253	255	341	323	212	207	404	339
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen [2),7)]	27	36	1.641	1.307	683	710	241	277
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Forderungen aus Planvermögen und Pensionserstattungsansprüchen) [2),7)]	471	556	2.029	1.464	253	220	811	698
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben [2),7)]	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern [2]	-	-	0	1	6	3	-	-
+ Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte [7]	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen [2),7)]	- 181	- 337	- 389	- 523	- 495	- 535	- 1.176	- 926
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten [2),7)]	- 555	- 534	- 1.309	- 1.109	- 256	- 224	- 1.487	- 1.153
- Ertragsteuerschulden	-	-	- 1	- 2	- 7	- 6	0	- 1
- Sonstige Rückstellungen	- 28	- 29	- 4.863	- 4.064	- 227	- 239	- 996	- 765
- Passive Abgrenzungen	- 563	- 524	- 764	- 438	- 17	- 16	- 275	- 260
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten [2),7)]	- 132	- 127	- 214	- 192	- 249	- 210	- 385	- 357
- Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten [7]	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital Employed [2),7),8)]	**8.596**	**8.452**	**2.358**	**2.851**	**2.897**	**3.025**	**32.415**	**27.597**
Netto-Finanzschulden	5.262	5.296	- 560	10	2.413	2.538	11.095	11.986
Anteile an At-Equity-Beteiligungen [2]	0	0	5	5	26	28	3	3
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	5	2	0	0
Brutto-Investitionen [2]	764	1.657	498	606	349	319	15.217	12.341
Erhaltene Investitionszuschüsse [2]	-	0	- 18	- 25	0	- 11	- 8.952	- 9.006
Netto-Investitionen [2]	**764**	**1.657**	**480**	**581**	**349**	**308**	**6.265**	**3.335**
Zugänge im Anlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	2	-	-	-	-
Mitarbeitende [1),9)]	21.236	20.966	42.405	39.587	29.483	31.359	68.197	63.870

[1] Zahlen angepasst: betrifft in der Spalte »Konsolidierung« die Effekte aus der Zusammenfassung der bisherigen Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe im neuen Segment DB InfraGO, siehe Abschnitt »Veränderungen in der Segmentzuordnung« ▷ 236 sowie Effekte aus der Umklassifizierung von DB Schenker, siehe Abschnitt »Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, c) Nicht fortgeführter Geschäftsbereich« ▷ 237.
[2] Die Konzernsumme »DB-Konzern« für das Jahr 2023 beinhaltet das als nicht fortzuführenden Geschäftsbereich klassifizierte Segment DB Schenker.
[3] Betrifft für das Vorjahr den nicht fortzuführenden Geschäftsbereich sowie Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge und die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.
[4] Vorjahreszahlen bei DB Regio, DB InfraGO, Beteiligungen / Sonstige, Systemverbund Bahn, DB-Konzern bereinigt und DB-Konzern aufgrund der geänderten Behandlung von aktivierten Eigenleistungen auf Vorratsvermögen angepasst, siehe Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr« ▷ 236f.
[5] Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.
[6] Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.
[7] Inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung.
[8] Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen bzw. den Segmentschulden zugerechnet.
[9] Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

DB Energie		Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung [2]		**Systemverbund Bahn**		Konsolidierung Übrige [2]		**DB-Konzern bereinigt [1]**		Überleitung [1),3)]		**DB-Konzern [1]**	
2024	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
1.492	1.952	853	775	-	-	**26.227**	**26.090**	-	-	**26.227**	**26.090**	- 24	- 3	**26.203**	**26.087**
1.965	2.018	6.475	6.054	- 14.111	- 13.581	**64**	**91**	- 64	- 91	**-**	**-**	-	-	**-**	**-**
3.457	3.970	7.328	6.829	- 14.111	- 13.581	**26.291**	**26.181**	- 64	- 91	**26.227**	**26.090**	- 24	- 3	**26.203**	**26.087**
54	386	521	460	-	- 357	**5.567**	**2.984**	1	- 17	**5.568**	**2.967**	196	61	**5.764**	**3.028**
17	18	1.927	1.969	- 2.770	- 2.429	**48**	**69**	- 48	- 69	**-**	**-**	-	-	**-**	**-**
38	32	146	83	1.592	1.458	**4.139**	**3.465**	-	-	**4.139**	**3.465**	-	-	**4.139**	**3.465**
3.566	4.406	9.922	9.341	- 15.289	- 14.909	**36.045**	**32.699**	- 111	- 177	**35.934**	**32.522**	172	58	**36.106**	**32.580**
- 3.065	- 3.852	- 3.079	- 2.879	11.361	11.352	**- 13.010**	**- 12.833**	17	23	**- 12.993**	**- 12.810**	- 4	148	**- 12.997**	**- 12.662**
- 180	- 167	- 4.659	- 4.448	-	-	**- 16.327**	**- 15.264**	-	-	**- 16.327**	**- 15.264**	- 295	- 136	**- 16.622**	**- 15.400**
- 180	- 145	- 1.664	- 1.723	3.780	3.384	**- 3.701**	**- 3.614**	30	48	**- 3.671**	**- 3.566**	- 232	- 166	**- 3.903**	**- 3.732**
141	**242**	**520**	**291**	**- 148**	**- 173**	**3.007**	**988**	**- 64**	**- 106**	**2.943**	**882**	**- 359**	**- 96**	**2.584**	**786**
- 76	- 77	- 667	- 622	82	75	**- 3.281**	**- 3.071**	-	2	**- 3.281**	**- 3.069**	- 6	- 4	**- 3.287**	**- 3.073**
-	- 2	- 2	- 7	-	7	**5**	**7**	-	-	**5**	**7**	64	- 58	**69**	**- 51**
65	**163**	**- 149**	**- 338**	**- 66**	**- 91**	**- 269**	**- 2.076**	**- 64**	**- 104**	**- 333**	**- 2.180**	**- 301**	**- 158**	**- 634**	**- 2.338**
0	10	- 231	- 191	-	-	**- 658**	**- 506**	- 31	- 52	**- 689**	**- 558**	-	-	**-**	**-**
65	**173**	**- 380**	**- 529**	**- 66**	**- 91**	**- 927**	**- 2.582**	**- 95**	**- 156**	**- 1.022**	**- 2.738**	**-**	**-**	**-**	**-**
1.195	1.145	3.709	3.310	- 998	- 967	**56.029**	**50.293**	- 2	- 3	**56.027**	**50.290**	-	3.747	**56.027**	**54.037**
5	1	170	120	- 119	- 94	**1.396**	**1.322**	-	- 1	**1.396**	**1.321**	-	1.498	**1.396**	**2.819**
-	-	28	27	-	-	**33**	**33**	-	-	**33**	**33**	-	1.195	**33**	**1.228**
167	192	867	804	- 59	- 43	**2.185**	**2.077**	-	-	**2.185**	**2.077**	-	22	**2.185**	**2.099**
99	128	476	562	-	-	**3.167**	**3.020**	-	-	**3.167**	**3.020**	31	2.427	**3.198**	**5.447**
164	157	1.518	1.456	- 1.730	- 1.631	**3.516**	**2.920**	10.559	3.245	**14.075**	**6.165**	- 9.898	- 1.636	**4.177**	**4.529**
-	-	-	-	-	-	**-**	**-**	-	-	**-**	**-**	- 758	- 784	**- 758**	**- 784**
-	-	26	13	-	-	**32**	**17**	-	-	**32**	**17**	-	35	**32**	**52**
-	-	-	0	-	0	**-**	**-**	-	-	**-**	**-**	10.624	3.306	**10.624**	**3.306**
- 404	- 450	- 803	- 790	3	-	**- 3.445**	**- 3.561**	2	-	**- 3.443**	**- 3.561**	- 14	- 2.663	**- 3.457**	**- 6.224**
- 41	- 63	- 995	- 1.039	1.725	1.627	**- 2.918**	**- 2.495**	- 6.151	- 2.102	**- 9.069**	**- 4.597**	4.801	- 387	**- 4.268**	**- 4.984**
-	-	- 27	- 30	-	-	**- 35**	**- 39**	2	3	**- 33**	**- 36**	-	- 108	**- 33**	**- 144**
- 37	- 31	- 2.868	- 2.734	-	-	**- 9.019**	**- 7.862**	-	-	**- 9.019**	**- 7.862**	-	- 471	**- 9.019**	**- 8.333**
- 1	- 1	- 123	- 98	3	3	**- 1.740**	**- 1.334**	1	-	**- 1.739**	**- 1.334**	-	- 29	**- 1.739**	**- 1.363**
- 12	- 14	- 421	- 418	-	-	**- 1.413**	**- 1.318**	-	-	**- 1.413**	**- 1.318**	1.413	1.318	**-**	**-**
-	-	-	-	-	-	**-**	**-**	-	-	**-**	**-**	- 6.199	- 2.157	**- 6.199**	**- 2.157**
1.135	**1.064**	**1.529**	**1.156**	**- 1.175**	**- 1.105**	**47.755**	**43.040**	**4.411**	**1.142**	**52.166**	**44.182**	**-**	**4.118**	**52.166**	**48.300**
744	688	13.239	11.118	-	-	**32.193**	**31.636**	-	-	**32.193**	**31.636**	381	2.317	**32.574**	**33.953**
-	-	368	361	-	-	**402**	**397**	-	-	**402**	**397**	-	11	**402**	**408**
-	-	8	6	-	-	**13**	**8**	-	-	**13**	**8**	-	-	**13**	**8**
377	329	1.180	784	- 138	- 119	**18.247**	**15.917**	-	-	**18.247**	**15.917**	395	1.177	**18.642**	**17.094**
- 247	- 241	- 1	- 3	-	-	**- 9.218**	**- 9.286**	-	-	**- 9.218**	**- 9.286**	-	- 26	**- 9.218**	**- 9.312**
130	**88**	**1.179**	**781**	**- 138**	**- 119**	**9.029**	**6.631**	**-**	**-**	**9.029**	**6.631**	**395**	**1.151**	**9.424**	**7.782**
-	-	-	-	-	-	**-**	**2**	-	-	**-**	**2**	-	-	**-**	**2**
2.149	2.055	62.090	61.876	-	-	**225.560**	**219.713**	-	-	**225.560**	**219.713**	-	-	**225.560**	**219.713**

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten → 232
Informationen nach Regionen → 234
Grundlagen und Methoden → 234
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung → 239
Erläuterungen zur Bilanz → 246
Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung → 270
Erläuterungen zur Segmentberichterstattung nach Geschäftssegmenten → 271
Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente → 273
Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten → 276
Sonstige Angaben → 277

Informationen nach Regionen

	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte [1]		Capital Employed [1]		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeitende [1]	
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023
Deutschland [2]	24.970	24.925	57.754	52.644	48.212	43.691	18.316	16.062	9.098	6.782	214.047	208.033
Europa (ohne Deutschland) [2]	1.103	1.054	875	3.293	856	2.584	338	827	338	799	10.321	10.848
Asien/Pazifik [2]	11	3	1	1.354	– 16	1.130	68	180	68	176	636	407
Nordamerika [2]	132	103	18	659	– 39	808	44	121	44	121	483	346
Übrige Welt [2]	11	5	–	62	– 33	94	14	23	14	23	73	79
Konsolidierung	–	–	– 1.123	– 1.066	3.186	– 7	– 138	– 119	– 138	– 119	–	–
DB-Konzern bereinigt [2]	**26.227**	**26.090**	**57.525**	**56.946**	**52.166**	**48.300**	**18.642**	**17.094**	**9.424**	**7.782**	**225.560**	**219.713**
Überleitung	– 24	– 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
DB-Konzern [2]	**26.203**	**26.087**	**57.525**	**56.946**	**52.166**	**48.300**	**18.642**	**17.094**	**9.424**	**7.782**	**225.560**	**219.713**

[1] Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.
[2] Externe Umsatzerlöse und Mitarbeitende: Werte für 2023 aufgrund Ausweisänderung von DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich ▷ 236f. angepasst.

Grundlagen und Methoden

GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen DB-Konzern) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr und Transport und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernexternen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten in der Eisenbahninfrastruktur und im Personenverkehr maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, erfolgt das Geschäft im Güterverkehr europaweit.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (Bund) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt.

Dieser Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 26. März 2025 vorgelegt.

GRUNDLAGEN DER ABSCHLUSSERSTELLUNG

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des §315e HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und grundsätzlich unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

Am 13. September 2024 wurde der Vertrag zum Verkauf aller Tochtergesellschaften des ehemaligen Segments DB Schenker unterzeichnet. Mit der Anwendung des IFRS 5 »Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche« wird DB Schenker bis zum Vollzug des Verkaufsprozesses als nicht fortgeführter Geschäftsbereich ausgewiesen und stellt fortan kein Geschäftssegment gem. IFRS 8 mehr da. Der Begriff Konzern im Abschluss des DB-Konzerns wird nachfolgend grundsätzlich für fortgeführte Geschäftsbereiche genutzt. Eine hiervon abweichende Verwendung des Begriffs wird durch gesonderte Erläuterungen kenntlich gemacht.

GLIEDERUNG DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Posten dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtsjahres realisiert werden oder fällig sind oder es sich um Zahlungsmittel bzw. Zahlungsmitteläquivalente handelt. Die Erläuterungen zur Bilanz berücksichtigen die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss der DB AG werden die DB AG und alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) ab dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt, nach IFRS 10 vollkonsolidiert.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Das Eigenkapital der Konzernaktionäre wird getrennt von den nicht beherrschenden Anteilen am Eigenkapital von Tochtergesellschaften ausgewiesen. Die Höhe dieses Anteils ergibt sich aus den nicht beherrschenden Anteilen im Zeitpunkt der Erstkonsolidierung sowie der auf diesen Anteil entfallenden Änderung des Eigenkapitals nach diesem Zeitpunkt.

Die nicht beherrschenden Anteile ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Konzerninterne Schuldverhältnisse bzw. Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode i. S. d. IFRS 3 konsolidiert worden.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill) ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag nach nochmaliger Prüfung unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits vollkonsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden als Eigenkapitaltransaktionen bilanziert. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die Partner Rechte am Nettovermögen des Unternehmens besitzen.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 bis 50 % der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden auch Gesellschaften, an denen der DB-Konzern weniger als 20 % der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote z. B. aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen) einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten sind die Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen anteilig zu bilanzieren.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung nach IAS 21 (Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse) bzw. unter Berücksichtigung des IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationsländern) bei Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationsland haben. Bei der Währungsumrechnung der Ertrags- und Aufwandsposten wurden die Erleichterungen des IAS 21.40 (Anwendung von Durchschnittskursen einer Periode) herangezogen. Umrechnungseffekte aus der Umrechnung der funktionalen Währung von ausländischen Tochtergesellschaften in die Konzernberichtswährung werden in der Währungsrücklage erfasst.

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationsland.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung); die Abschlüsse von Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach IAS 21 in die Berichtswährung umgerechnet.

Für die Währungsumrechnung wurden u. a. folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
1 € ENTSPRICHT	**2024**	2023	**2024**	2023
Australischer Dollar (AUD)	1,67720	1,62630	1,63991	1,62889
Kanadischer Dollar (CAD)	1,49480	1,46420	1,48211	1,45974
Schweizer Franken (CHF)	0,94120	0,92600	0,95245	0,97174
Renminbi Yuan (CNY)	7,58330	7,85090	7,78748	7,66013
Dänische Krone (DKK)	7,45780	7,45290	7,45890	7,45099
Britisches Pfund (GBP)	0,82918	0,86905	0,84654	0,86984
Hongkong-Dollar (HKD)	8,06860	8,63140	8,44498	8,46748
Japanischer Yen (JPY)	163,06000	156,33000	163,82427	151,95065
Norwegische Krone (NOK)	11,79500	11,24050	11,62837	11,42476
Polnischer Zloty (PLN)	4,27500	4,33950	4,30606	4,54169
Schwedische Krone (SEK)	11,45900	11,09600	11,43095	11,47431
Singapur-Dollar (SGD)	1,41640	1,45910	1,44575	1,45242
US-Dollar (USD)	1,03890	1,10500	1,08232	1,08157

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Konzern-Abschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Ausgehend von historischen Erfahrungen und vernünftigen Erwartungen zukünftiger Ereignisse werden die abgeleiteten Schätzungen und Beurteilungen kontinuierlich überprüft und ggf. adjustiert. Dennoch entsprechen die Schätzungen nicht immer den späteren tatsächlichen Gegebenheiten.

Schätzungen und Annahmen, die innerhalb des nächsten Geschäftsjahres ein signifikantes Risiko in Form wesentlicher Anpassungen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden mit sich bringen könnten, werden bei den jeweiligen Posten erörtert.

Als Betreiber kritischer Infrastruktur und als Flächenorganisation ist der DB-Konzern potenziell stark von den möglichen Auswirkungen des Klimawandels betroffen. Finanzielle Auswirkungen von Extremwetterlagen werden bereits im Rahmen von Großschadensereignissen erfasst.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

A) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ERSTMALIG VERBINDLICH FÜR BERICHTSPERIODEN AB DEM 1. JANUAR 2024 ANZUWENDEN SIND ODER VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

Im Berichtsjahr wurden im Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen erstmals berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2024 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend

den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt. Die Klarstellungen aus IAS 1 zur Fristigkeitsklassifizierung von Verbindlichkeiten und der Bedeutung von substanziellen Rechten zur Verschiebung der Erfüllung haben in diesem Zusammenhang keine Auswirkungen auf den DB-Konzern. Bestehende Roll-over-Kredite sind im Zuge der Veräußerung von DB Schenker zu kündigen und werden daher als kurzfristig eingestuft. Covenants bestehen in wesentlichem Umfang nicht.

Die Anpassung des IFRS 16 zur Bilanzierung von Sale-and-lease-back-Transaktionen zielt auf solche Gestaltungen, in denen der Verkäufer als Leasingnehmer variable Leasingraten entrichtet. Im DB-Konzern werden Sale-and-lease-back-Transaktionen in Ausnahmefällen durchgeführt. Darüber hinaus werden regelmäßig feste Leasingraten vereinbart. Daher hat die Anpassung des Standards keine Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns.

Angaben zu Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen wurden teilweise bereits in der Vergangenheit im DB-Konzern gemacht. Hier erfolgen in geringem Umfang Ergänzungen, um den Anforderungen aus IFRS 7 gerecht zu werden.

B) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ZUM BERICHTSJAHRESENDE VERABSCHIEDET WAREN, JEDOCH NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEN SIND UND NICHT VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

2024 wurden verschiedene neue Rechnungslegungsstandards und Interpretationen veröffentlicht, die aber für bis zum 31. Dezember 2024 endende Berichtsperioden nicht verpflichtend sind. Sie wurden vom DB-Konzern nicht vorzeitig angewendet. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden für den DB-Konzern als unwesentlich eingeschätzt. U. a. erfolgen keine wesentlichen Transaktionen mit nicht austauschbaren Währungen im DB-Konzern, sodass die Klarstellungen aus IAS 21 keinen Einfluss auf die Bilanzierung im DB-Konzern haben. Zudem gehen wir derzeit nicht davon aus, dass die Änderungen zur Darstellung infolge der Ablösung des IAS 1 durch IFRS 18 einen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung im Abschluss des DB-Konzerns haben werden. Auch die übrigen noch nicht verpflichtend anzuwendenden IFRS-Überarbeitungen werden voraussichtlich keinen wesentlichen Einfluss auf die Bilanzierung im DB-Konzern haben.

GRI VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

DB Arriva-Verkauf ist vollzogen

Per 31. Mai 2024 ist der Verkauf von DB Arriva vollzogen worden. Im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung von DB Arriva ergab sich unter Beachtung eines möglichen Earn-outs ein Ergebnis aus nicht fortgeführtem Geschäftsbereich i. H. v. – 26 Mio. €. Aus dem abgeschlossenen Verkauf der DB Arriva sind 1,2 Mrd. € zahlungswirksam zugeflossen. Im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung von DB Arriva ergab sich ein Mittelabfluss (als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte) i. H. v. 488 Mio. €. Bereits im Vorjahr wurde DB Arriva aufgrund der erwarteten Veräußerung als nicht fortgeführter Geschäftsbereich ausgewiesen.

Veränderungen in der Segmentzuordnung

DB INFRAGO

Zum 1. Januar 2024 wurden die bisherigen Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe im neuen Segment DB InfraGO zusammengefasst. Die Zahlen des Vorjahres wurden entsprechend angepasst; Ergebniseffekte haben sich hieraus nicht ergeben.

DB SCHENKER

Mit Unterzeichnung der verbindlichen Vereinbarung über den Verkauf aller Tochtergesellschaften des Segments DB Schenker am 13. September 2024 wird der Unternehmensbereich als nicht fortgeführter Geschäftsbereich 236 f. nach IFRS 5 klassifiziert und als solcher ausgewiesen. DB Schenker wird seitdem nicht mehr als Segment im Konzern-Abschluss des DB-Konzerns ausgewiesen. Die Segmentberichterstattung per 31. Dezember 2024 wurde entsprechend angepasst:

- **Zeitraumbezogene Werte:** Anpassung der Vorjahreszahlen in der Spalte DB-Konzern.
- **Stichtagsbezogene Werte:** keine Anpassung der Vorjahreszahlen in der Spalte DB-Konzern, Werte des ehemaligen Segments DB Schenker wurden in der Spalte Überleitung ausgewiesen.
- **Brutto- und Netto-Investitionen sowie Investitionszuschüsse:** Ausweis der Werte des ehemaligen Segments DB Schenker bis September 2024 sowie des Vorjahres in der Spalte Überleitung.
- **Mitarbeitende:** Anpassung der Vorjahreszahl in der Spalte DB-Konzern, keine Überleitung der Werte des ehemaligen Segments DB Schenker.

Das fortzuführende Geschäft des DB-Konzerns setzt sich in der Folge aus den verbliebenen sechs Segmenten zusammen.

Behandlung von aktivierten Eigenleistungen auf Vorratsvermögen

Seit 2024 wird die Aufbereitung von Ersatzteilen nicht mehr brutto in den aktivierten Eigenleistungen und im Materialaufwand ausgewiesen, sondern saldiert in den Bestandsveränderungen. Die Vorjahreswerte bei den aktivierten Eigenleistungen und beim Materialaufwand wurden entsprechend angepasst.

Konsolidierungskreis und Beteiligungen an anderen Unternehmen

A) TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Nach IFRS 3 bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen nicht beherrschenden Anteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte bzw. Gruppen von Vermögenswerten, die gem. IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden, mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

	Deutschland 2024	Übrige Welt 2024	Insgesamt 2024	Insgesamt 2023
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	101	369	**470**	**501**
Zugänge	1	0	**1**	**27**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**1**
Abgänge	– 1	– 130	**– 131**	**– 58**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**– 1**
Stand per 31.12.	**101**	**239**	**340**	**470**

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Der DB-Konzern hatte 2024 wie im Vorjahr keine Unternehmenskäufe nach IFRS 3 getätigt. Die Zugänge zum Konsolidierungskreis betrafen eine Gründung sowie einen Erwerb, bei dem kein Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 erworben wurde; ein Unternehmenszusammenschluss im Sinne von IFRS 3 lag hier nicht vor.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelte es sich um den Abgang aller verbliebenen Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Arriva, drei Liquidationen, eine Verschmelzung sowie einen weiteren Verkauf. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 1.225 Mio. € (im Vorjahr: Zahlungsmittelabfluss von 15 Mio. €).

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den im Vergleich zum Vorjahr eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich.

B) GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN, ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

	Deutschland 2024	Übrige Welt 2024	Insgesamt 2024	Insgesamt 2023
AT EQUITY BILANZIERTE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand per 01.01.	11	10	**21**	**21**
Zugänge	0	0	**0**	**1**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge	– 1	– 8	**– 9**	**– 1**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	– 1	0	**– 1**	**0**
Stand per 31.12.	**9**	**2**	**11**	**21**
AT EQUITY BILANZIERTE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	**45**	**36**	**81**	**85**
Zugänge	**0**	**0**	**0**	**2**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	**1**	**0**	**1**	**0**
Abgänge	**– 1**	**– 13**	**– 14**	**– 1**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	**0**	**– 2**	**– 2**	**– 5**
Stand per 31.12.	**45**	**21**	**66**	**81**

Sämtliche Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sind aus Sicht des DB-Konzerns sowohl einzeln als auch zusammen betrachtet unwesentlich.

C) NICHT FORTGEFÜHRTER GESCHÄFTSBEREICH DB SCHENKER

Die DB AG hat am 13. September 2024 die Vereinbarung über den Verkauf aller Tochtergesellschaften des Segments DB Schenker an die dänische Transport- und Logistikgruppe DSV, Hedehusene / Dänemark, unterzeichnet. Damit erfüllte das ehemalige Segment DB Schenker die Klassifizierungskriterien nach IFRS 5 für einen Ausweis als nicht fortgeführter Geschäftsbereich. Vorbehaltlich der regulären Vollzugsbedingungen wird der Abschluss der Verkaufstransaktion in 2025 erwartet.

Für den nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Schenker wurde das Ergebnis in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die einzelnen Cashflows je Kategorie in der Konzern-Kapitalflussrechnung ausgewiesen. Die Finanzinformationen wurden für das Vorjahr in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung und Konzern-Kapitalflussrechnung gem. IFRS 5 entsprechend angepasst. In der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2024 erfolgte der Ausweis der auf den nicht fortgeführten Geschäftsbereich entfallenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten separat. Mit Klassifizierung wurden zudem die planmäßigen Abschreibungen der Vermögenswerte innerhalb des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs eingestellt.

Die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den nicht fortgeführten Geschäftsbereichen setzten sich per 31. Dezember 2024 wie folgt zusammen:

in Mio. €	Per 01.01.2024	Abgang	Zugang	Per 31.12.2024
Sachanlagen	1.362	– 1.362	3.843	3.843
Immaterielle Vermögenswerte	81	– 81	1.555	1.555
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	32	– 32	9	9
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	2	– 2	9	9
Vorräte	68	– 68	9	9
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.299	– 1.299	3.859	3.859
Derivative Finanzinstrumente	0	0	1	1
Flüssige Mittel	445	– 445	1.145	1.145
Aktive latente Steuern	17	– 17	165	165
Vermögenswerte	**3.306**	**– 3.306**	**10.595**	**10.595**
Finanzschulden	536	– 536	1.706	1.706
Übrige Verbindlichkeiten	1.011	– 1.011	3.878	3.878
Derivative Finanzinstrumente	0	0	2	2
Pensionsverpflichtungen	47	– 47	124	124
Sonstige Rückstellungen	224	– 224	360	360
Passive Abgrenzungen	243	– 243	26	26
Passive latente Steuern	96	– 96	75	75
Schulden	**2.157**	**– 2.157**	**6.171**	**6.171**

Die Werte per 1. Januar 2024 betrafen den im Vorjahr nicht fortgeführten und im Berichtsjahr abgegangenen Geschäftsbereich DB Arriva.

Von den flüssigen Mitteln waren per 31. Dezember 2024 keine (per 31. Dezember 2023: 321 Mio. €, davon den nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Arriva betreffend: 320 Mio. €) verfügungsbeschränkt.

Im Einzelnen setzte sich das Ergebnis nach Ertragsteuern aus den nicht fortgeführten Geschäftsbereichen wie folgt zusammen:

	DB Schenker		DB Arriva	
in Mio. €	2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	19.201	19.104	1.730	4.018
Sonstige Erträge, Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen, Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen, übriges Finanzergebnis	1.209	1.155	105	293
Aufwendungen	– 19.161	– 19.363	– 1.658	– 4.208
Ergebnis vor Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	**1.249**	**896**	**177**	**103**
Ertragsteuern	– 217	– 227	– 13	9
Wertminderungsaufwendungen und Abgangsergebnis im Zusammenhang mit nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	–	–	– 190	– 431
Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	**1.032**	**669**	**– 26**	**– 319**

Die Mitarbeitendenzahl ohne Auszubildende und dual Studierende (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet) betrug für den nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Schenker per 31. Dezember 2024: 71.102 (per 31. Dezember 2023: 34.358; nicht fortgeführter Geschäftsbereich DB Arriva).

KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Tilgungsdeckung. Die Tilgungsdeckung wird dabei definiert als Verhältnis des operativen Cashflows nach Steuern zu den Netto-Schulden (Netto-Finanzschulden zuzüglich Pensionsverpflichtungen und 50 % des Hybridkapitals). Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie eine Erhöhung des operativen Cashflows sowie die planmäßige Rückführung von Finanzschulden.

Als Ziel wird eine Tilgungsdeckung von 15 % angestrebt. Die Tilgungsdeckung entwickelte sich wie folgt:

			Veränderung	
TILGUNGSDECKUNG / in Mio. €	**2024**	2023	absolut	%
EBITDA bereinigt [1]	2.943	882	+ 2.061	–
+ Operativer Zinssaldo	– 689	– 558	– 131	+ 23,5
+ Originärer Steueraufwand [1]	– 28	– 31	+ 3	+ 9,7
Operativer Cashflow nach Steuern [1]	**2.226**	**293**	**+ 1.933**	**–**
Netto-Finanzschulden per 31.12.	32.574	33.953	– 1.379	– 4,1
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	3.318	3.492	– 174	– 5,0
+ Hybridkapital [2] per 31.12.	1.001	1.001	–	–
Netto-Schulden per 31.12.	**36.893**	**38.446**	**– 1.553**	**– 4,0**
Tilgungsdeckung in % [1]	**6,0**	**0,8**	**+ 5,2**	**–**

[1] Wert für 2023 wegen der Umgliederung von DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.
[2] Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung verbesserte sich, da der operative Cashflow nach Steuern ergebnisbedingt stieg. Die Reduzierung der Netto-Schulden v. a. infolge geringerer Netto-Finanzschulden wirkte unterstützend.

			Veränderung	
PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023	absolut	%
Sachanlagen	56.027	54.037	+ 1.990	+ 3,7
+ Immaterielle Vermögenswerte / Goodwill	1.396	2.819	– 1.423	– 50,5
+ Vorräte	2.185	2.099	+ 86	+ 4,1
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.198	5.447	– 2.249	– 41,3
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	4.283	4.641	– 358	– 7,7
– Forderungen aus Planvermögen und Pensionserstattungsansprüchen	– 106	– 112	+ 6	+ 5,4
– Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben (ohne Forderungen aus Finance Lease)	– 758	– 784	+ 26	– 3,3
+ Forderungen aus Ertragsteuern	32	52	– 20	– 38,5
+ Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	10.624	3.306	+ 7.318	–
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	– 3.457	– 6.224	+ 2.767	– 44,5
– Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	– 4.268	– 4.984	+ 716	– 14,4
– Ertragsteuerschulden	– 33	– 144	+ 111	– 77,1
– Sonstige Rückstellungen	– 9.019	– 8.333	– 686	+ 8,2
– Passive Abgrenzungen	– 1.739	– 1.363	– 376	+ 27,6
– Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	– 6.199	– 2.157	– 4.042	–
Capital Employed	**52.166**	**48.300**	**+ 3.866**	**+ 8,0**

Zur weiteren Berechnung werden in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) der fortgeführten Geschäftsbereiche hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene wurden nach der gleichen Methodik abgeleitet.

			Veränderung	
in Mio. €	**2024**	2023	absolut	%
Operatives Ergebnis (EBIT)	– 634	– 2.338	+ 1.704	+ 72,9
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	– 1	– 3	+ 2	+ 66,7
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	1	16	– 15	– 93,8
Anpassung Rückstellungen / Forderungen Havarie Tunnel	1	– 30	+ 31	–
Strompreisbremse	–	– 163	+ 163	+ 100
Restrukturierung / personalvertragliche Verpflichtungen	287	194	+ 93	+ 47,9
Zuführung Rückstellung ökologische Altlasten	81	67	+ 14	+ 20,9
Bewertung Derivat Strukturierungsportfolio	– 50	–	– 50	–
Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen sowie Wertaufholung Grundstücke	– 64	19	– 83	–
Sonstiges	44	56	– 12	– 21,4
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	**– 335**	**– 2.182**	**+ 1.847**	**– 84,6**
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	2	2	–	–
EBIT bereinigt	**– 333**	**– 2.180**	**+ 1.847**	**– 84,7**
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	3.218	3.124	+ 94	+ 3,0
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	– 2	– 2	–	–
Sondereffekte auf planmäßige Abschreibungen, erfasste Wertminderungen / -aufholungen	60	– 60	+ 120	–
EBITDA bereinigt	**2.943**	**882**	**+ 2.061**	**–**

2024 wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 299 Mio. € (im Vorjahr: 156 Mio. €) bereinigt. Diese resultierten überwiegend aus Aufwendungen für Restrukturierung und personalvertraglichen Verpflichtungen u. a. im Rahmen von Personalmaßnahmen im Segment DB Cargo. Die Aufwendungen für ökologische Altlasten im Segment Beteiligungen / Sonstige resultierten aus Anpassungen der Rückstellung für ökologische Altlasten bei der DB AG. Die Wertaufholung Grundstücke ergab sich aus der Neubewertung von Immobilienrisiken im Segment DB InfraGO.

Die Sondereffekte der fortgeführten Geschäftsbereiche entfallen auf folgende Segmente:

in Mio. €	**2024**	**davon EBIT-wirksam**	2023	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	–	–	112	112
DB Regio	1	1	– 4	– 4
DB Cargo	7	7	– 94	– 94
DB InfraGO	32	57	– 10	– 1
DB Energie	50	50	–	–
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn	– 414	– 414	– 169	– 169
Systemverbund Bahn	**– 324**	**– 299**	**– 165**	**– 156**
Konsolidierung Übrige	–	–	–	–
DB-Konzern	**– 324**	**– 299**	**– 165**	**– 156**

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

in Mio. €	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung %
EBIT bereinigt (fortgeführte Geschäftsbereiche)	– 333	– 2.180	+ 1.847	+ 84,7
/ Capital Employed per 31.12.	52.166	48.300	+ 3.866	+ 8,0
ROCE in %	**– 0,6**	**– 4,5**	**–**	**–**

Unter Berücksichtigung einer vollständigen Bereinigung des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker hätte sich für den DB-Konzern ein ROCE von 1,6 % ergeben. Der Anstieg des ROCE war maßgeblich auf die Verbesserung des operativen Ergebnisses zurückzuführen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gem. IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

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

(1) UMSATZERLÖSE

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse resultieren aus der Erbringung von Beförderungs- und Transportleistungen, der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, dem Verkauf von Gütern und sonstigen Erlösen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehenden Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und ggf. Preisnachlässen. Außerdem werden Erlöse aus der Vermietung von eisenbahnnahen Vermögenswerten wie Bahnhofsflächen ebenfalls innerhalb der Umsatzerlöse ausgewiesen, während sonstige Vermietungserlöse innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge bilanziert werden.

Im Personenverkehr werden Umsätze aus Einzeltickets vereinfachend mit dem ersten Gültigkeitstag des Fahrtickets erfasst. Umsätze aus Zeitkarten werden über den Gültigkeitszeitraum erfasst.

Im Segment DB Regio hat die Auftragsabwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Die Umsatzrealisierung erfolgt leistungsbezogen basierend auf den gefahrenen Schienenkilometern.

Die Umsatzrealisierung gem. IFRS 15 basiert auf dem Grundsatz, dass Umsatzerlöse erfasst werden, wenn die Verfügungsgewalt über eine Ware oder Dienstleistung auf die Kunden übergeht. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden mit dem Betrag erfasst, der als Gegenleistung erwartet wird, die ein Unternehmen im Austausch für die Übertragung zugesagter Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden voraussichtlich erhalten wird (Transaktionspreis).

in Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	20.589	20.299
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	7.152	6.759
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	2.594	2.429
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	1.503	1.961
Sonstige Umsatzerlöse	1.209	1.106
Erlösschmälerungen	– 154	– 106
Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden nach IFRS 15	**25.741**	**25.689**
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	462	398
Insgesamt	**26.203**	**26.087**

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden hauptsächlich durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo erbracht. Das Segment DB InfraGO erwirtschaftete im Wesentlichen Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Schieneninfrastruktur sowie Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung. Umsatzerlöse aus Warenverkäufen wurden fast ausschließlich im Segment DB Energie erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen alle Segmente, überwiegend aber das Segment Beteiligungen / Sonstige.

2024 sind die Umsatzerlöse des DB-Konzerns um 116 Mio. € auf 26.203 Mio. € (+ 0,4 %) sehr leicht gestiegen. Einen Anstieg verzeichneten v. a. das Segment DB Regio insbesondere infolge der Dynamisierung der Bestellerentgelte und verkehrsvertraglichen Schlussrechnungen sowie preisbedingt das Segment DB InfraGO. Dagegen sind die Umsatzerlöse im Segment DB Energie aufgrund geringerer Mengen in der Versorgung konzernexterner Kunden mit stationären Energien sowie Traktionsenergie gesunken. Auch das Segment DB Cargo verzeichnete einen mengenbedingten Umsatzrückgang infolge der konjunkturellen Schwäche insbesondere in schienenaffinen Branchen sowie dadurch, dass Kunden aufgrund der Unsicherheiten infolge der Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ihre Verkehre verlagert haben. Streiks belasteten die Umsatzentwicklung sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr.

Im Rückgang der Umsatzerlöse aus Warenverkäufen haben sich die geringeren Erlöse bei DB Energie ausgewirkt.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus den »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 232f. ersichtlich.

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

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

AUFTRAGSBESTAND GESICHERT PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023 [1]
Personenverkehrsverträge	89.301	84.804
Logistik- und Güterverkehrsverträge [2]	198	337
Übrige Verträge [2]	1.576	1.588
Insgesamt	**91.075**	**86.729**

[1] Werte inkl. des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker.
[2] Verträge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als zwölf Monaten und einem Vertragsvolumen von mindestens 5 Mio. €.

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über den Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt.

Im Segment DB Regio stieg der Auftragsbestand aufgrund gewonnener Verkehrsverträge um 4,8 Mrd. €, der Rückgang infolge erbrachter Leistungen wirkte dämpfend. Der Rückgang des Auftragsbestands bei den Logistik- und Güterverkehrsverträgen ergab sich v. a. im Segment DB Cargo aber auch aus dem Wegfall des Auftragsbestands des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker.

Die Erleichterungsvorschrift des IFRS 15.121 (a) wurde für die Logistikverträge und übrigen Verträge in Anspruch genommen.

Variable Gegenleistungen aus Verkehrsverträgen wie Preisgleitklauseln oder Pönale werden bei der Schätzung der gesicherten Erlöse nur berücksichtigt, sofern sie hochwahrscheinlich sind.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten (u. a. Ansprüche aus unfertigen Leistungen aus langfristigen Aufträgen) wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	2024	2023
Stand per 01.01.	111	96
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten [1]	– 11	–
Währungsumrechnungseffekte	0	– 1
Zugänge	240	259
Wertminderungen	– 1	0
Änderungen aufgrund geänderter Zahlungsbedingungen	–	0
Erfüllung / Bezahlung	– 114	– 158
Sonstige Änderungen	– 135	– 85
Stand per 31.12.	**90**	**111**

[1] Ohne Veränderungen bei nicht fortgeführten Geschäftsbereichen.

In den sonstigen Änderungen war insbesondere die Verrechnung der erhaltenen Anzahlungen enthalten. Ein Betrag i. H. v. 45 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 28 Mio. €) entfiel auf langfristige vertragliche Vermögenswerte.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (z. B. für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

VERTRAGLICHE VERBINDLICHKEITEN / in Mio. €	2024	2023
Stand per 01.01.	1.035	1.290
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten [1]	– 42	– 221
Währungsumrechnungseffekte	0	– 1
Zugänge	2.472	2.586
Erfüllung von Verbindlichkeiten	– 2.061	– 2.613
Sonstige Änderungen	10	– 6
Änderungen Konsolidierungskreis	–	0
Stand per 31.12.	**1.414**	**1.035**
davon langfristig	580	259

[1] Ohne Veränderungen bei nicht fortgeführten Geschäftsbereichen.

Der überwiegende Teil der vertraglichen Verbindlichkeiten wird im Folgejahr erfüllt.

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2024	2023
Bestandsveränderungen	196	15
Andere aktivierte Eigenleistungen [1]	3.943	3.450
Insgesamt	**4.139**	**3.465**

[1] Ab 2024 wird die Aufbereitung von Ersatzteilen nicht mehr brutto in den aktivierten Eigenleistungen und im Materialaufwand ausgewiesen, sondern saldiert in den Bestandsveränderungen. Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen an. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte aus einem höheren Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur.

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2024	2023
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	2	0
Verkauf von Material und Energie	138	134
Sonstige Leistungen für Dritte	620	584
	760	**718**
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	200	176
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	212	329
Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen	0	–
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	110	120
Übrige Investitionszulagen	1	–
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	0	0
Übrige staatliche Zuschüsse	3.239	749
	3.350	**869**
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	202	172
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	1	3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	190	182
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	36	33
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	34	42
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	133	127
Sonstige übrige Erträge	646	377
	849	**579**
Insgesamt	**5.764**	**3.028**

2024 sind die sonstigen betrieblichen Erträge um 2.736 Mio. € auf 5.764 Mio. € gestiegen. Der Anstieg entfiel nahezu vollständig auf Erträge aus übrigen staatlichen Zuschüssen und resultierte aus der erstmaligen Gewährung von Aufwandszuschüssen für die Instandhaltung der Infrastruktur durch den Bund. Die Zuschüsse enthielten 2024 auch die Erstattung für Instandhaltungsleistungen im Vorjahr, bei denen der DB-Konzern in Vorleistung gegangen war. Die Kompensationsleistungen des Bundes und der Länder im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket sind im Wesentlichen in den Umsatzerlösen ausgewiesen, da sie in entsprechenden Allgemeinverfügungen geregelt wurden.

Zahlungen des Bundes an den DB-Konzern wurden als staatliche Zuschüsse erfasst, sofern diese Zahlungen nicht aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Stellung des Bundes als Gesellschafter des DB-Konzerns geleistet wurden und insoweit als Kapitalerhöhungen zu bilanzieren sind. Sollten Rückzahlungsrisiken bestehen, z. B., weil Unsicherheit darüber besteht, ob die Zuschussbedingungen zum Stichtag vollumfänglich erfüllt sind, wurden diese ertragsmindernd als Rückstellung erfasst.

Die Erträge aus dem Verkauf von Material und Energie enthielten v. a. Erlöse aus Schrottverkäufen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen (DB InfraGO).

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

Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Untermieterträge von 33 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €).

Der Rückgang bei den Erträgen aus Schadenersatz und Kostenerstattungen beruhte v. a. auf dem Wegfall von Versicherungsleistungen für Schadenersatz im Vorjahr im Zusammenhang mit der Havarie des Tunnels bei Rastatt.

Der Anstieg bei den sonstigen übrigen Erträgen resultierte aus dem Ausweis von Derivaten für langfristige Energiebeschaffungsverträge. Darüber hinaus enthielten die sonstigen übrigen Erträge neben der Auflösung

von Verbindlichkeiten und Erstattungen für die Aufwendungen für Anlagen Dritter eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.

(4) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
AUFWENDUNGEN FÜR ENERGIE		
Strom	2.344	2.646
Stromsteuer	108	124
Diesel, sonstige Treibstoffe	652	704
Sonstige Energien	195	291
Energiepreisderivate	25	21
	3.324	**3.786**
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	207	245
Preis- und Wertberichtigungen Material	– 46	– 111
	3.485	**3.920**
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	2.156	2.123
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	594	550
Provisionen	220	196
AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NUTZUNG VON INFRASTRUKTUR		
Nutzung Trassen	146	139
Nutzung Stationen	3	2
	149	**141**
Sonstige bezogene Leistungen	1.185	1.099
	4.304	**4.109**
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung [1]	5.208	4.633
Insgesamt	**12.997**	**12.662**

[1] Ab 2024 wird die Aufbereitung von Ersatzteilen nicht mehr brutto in den aktivierten Eigenleistungen und im Materialaufwand ausgewiesen, sondern saldiert in den Bestandsveränderungen. Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betrugen 59 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €). Zuschreibungen wurden i. H. v. 7 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) vorgenommen.

Bei den Aufwendungen für Energie wirkten sich gesunkene Marktpreise aus.

Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen fielen v. a. in den Segmenten DB Cargo und DB Regio an. Die sonstigen bezogenen Leistungen betrafen eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung stiegen um 574 Mio. € (+12,4 %) und entstanden im Wesentlichen in den Segmenten DB InfraGO und Beteiligungen / Sonstige, hier v. a. für die DB Bahnbau Gruppe.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

in Mio. €	2024	2023
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmende	12.696	11.889
für zugewiesene Beamt:innen	542	621
	13.238	**12.510**
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmende	2.459	2.173
für zugewiesene Beamt:innen	131	144
Aufwendungen zur Personalanpassung	304	125
Aufwendungen für Altersversorgung	490	448
	3.384	**2.890**
Insgesamt	**16.622**	**15.400**

Im Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) waren Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.240 Mio. € (im Vorjahr: 1.123 Mio. €) enthalten.

Die Aufwendungen zur Personalanpassung enthielten im Wesentlichen Aufwendungen aus Restrukturierungen, aus Verpflichtungsüberschüssen im Rahmen von Beschäftigungsverhältnissen sowie aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen für Altersversorgung erstreckten sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen bzw. deren Hinterbliebene. Sie resultierten primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Weitere Informationen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen unter Anhangziffer (31) 263ff.

Die Tätigkeit der Beamt:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamt:innen erstattet die DB AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmer:in beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter wurde maßgeblich durch den Tarifabschluss mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) getrieben. Dieser enthielt für 2024 die Erhöhung der Tabellenentgelte um einen weiteren Festbetrag i. H. v. 210 € pro Monat sowie der Zulagen um 4,0 % ab August 2024.

Zusätzliche Belastungen resultierten aus dem Tarifabschluss mit der GDL in 2024. Dieser enthielt die Zahlung einer Inflationsausgleichsprämie i. H. v. 2.850 €, eine Erhöhung des Tabellenentgelts um einen Festbetrag i. H. v. 210 € sowie eine lineare Erhöhung der Tabellenentgelte um 4 % ab August 2024.

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

	Per 31. 12.		im Jahresdurchschnitt	
in VZP	2024	2023	2024	2023
Arbeitnehmende	216.488	209.108	214.758	204.045
Beamt:innen	9.072	10.605	9.840	11.398
Mitarbeitende	**225.560**	**219.713**	**224.598**	**215.443**
Auszubildende und dual Studierende	14.329	13.102	12.336	11.329
Beschäftigte	**239.889**	**232.815**	**236.934**	**226.772**

Inkl. der nicht fortgeführten Geschäftsbereiche hatte der DB-Konzern im Jahresdurchschnitt 309.159 VZP (im Vorjahr: 338.551 VZP), davon 286.020 Arbeitnehmende (im Vorjahr: 314.837 Arbeitnehmende), 9.840 Beamt:innen (im Vorjahr: 11.398 Beamt:innen) und 13.299 Auszubildende und dual Studierende (im Vorjahr: 12.316 Auszubildende und dual Studierende).

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

Im Segment DB InfraGO fand der Personalaufbau v. a. in den Bereichen Projektmanagement, Instandhaltung und Betrieb statt und resultierte wesentlich aus der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Qualität und der Instandhaltung der Infrastruktur wie der Generalsanierung der Riedbahn. Im Segment DB Fernverkehr resultierte der Anstieg der Mitarbeitenden aus einem Personalaufbau im Wesentlichen in den betriebskritischen operativen Bereichen wie Triebfahrzeugführung, Bordservice und Werke. Das Segment DB Regio verzeichnete einen Anstieg gegenüber dem Vorjahresende insbesondere durch Leistungsausweitungen und Inbetriebnahmen von Busverkehren (z. B. Aufbau des Schienenersatzverkehrs im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn). Der Personalbestand im Segment DB Cargo sank u. a. aufgrund der im Rahmen des Transformationsprogramms reduzierten Personalbedarfe.

Im Segment Beteiligungen/Sonstige resultierte der Zuwachs insbesondere aus gestiegenen Geschäftsaktivitäten im Ausland durch ONxpress Operations Inc., Toronto/Kanada, und DB RRTS Operations India Private Limited, Neu-Delhi/Indien.

Die Anzahl der Mitarbeitenden in natürlichen Personen (NP) hat sich wie folgt entwickelt:

	Per 31.12.	
in NP	**2024**	2023
Arbeitnehmende	225.552	218.198
Beamt:innen	9.373	10.941
Mitarbeitende	**234.925**	**229.139**
Auszubildende und dual Studierende	14.329	13.102
Beschäftigte	**249.254**	**242.241**

(6) PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN, AMORTISATIONEN UND WERTMINDERUNGEN

Bei den Sachanlagen erfolgen planmäßige Abschreibungen linear über die erwartete Nutzungsdauer bzw. bei gemieteten Vermögenswerten über die kürzere Vertragsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15 – 100
Gleisanlagen	13 – 30
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10 – 85
Übrige bauliche Anlagen	5 – 60
Signalanlagen	7 – 40
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Bahnstromanlagen	10 – 52
Schienenfahrzeuge	10 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 15

Wenn keine anderslautenden Hinweise vorliegen, wird davon ausgegangen, dass die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode auch weiterhin zutreffend ist.

Bei den immateriellen Vermögenswerten erfolgen planmäßige Amortisationen linear. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Amortisation der wesentlichen Gruppen immaterieller Vermögenswerte für die fortgeführten Geschäftsbereiche zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Markennamen	5 – 7
Kundenstamm	7 – 10
Entgeltlich erworbene Software	3 – 10
Selbst erstellte Software	3 – 25

Die Angemessenheit der Amortisationsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Goodwills ergeben sich als positive Unterschiedsbeträge zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Goodwills werden nicht wieder aufgeholt.

Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte, die mithilfe eines sog. indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sog. Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gem. IAS 36 Goodwills sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen.

ABGRENZUNG DER CASH-GENERATING UNITS

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sog. zahlungsmittelgenerierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden.

Die identifizierten CGUs bestehen immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden. Im DB-Konzern wird unabhängig vom Vorliegen von Indikatoren für eine Wertminderung ein jährlicher Asset-Impairment-Test auf Ebene der CGUs durchgeführt, die den operativen Segmenten der DB AG entsprechen. Des Weiteren wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenänderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

METHODISCHES VORGEHEN

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts oder einer CGU mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einem entsprechenden Wertminderungsbedarf.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten anteilig zu berücksichtigen sowie das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital).

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung (Fair Value less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use).

Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern (Steuersatz unverändert 31,2 %). Die Prognose der Cashflows basiert auf Erfahrungen und berücksichtigt die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Basis dieser Cashflow-Prognose ist die vom Vorstand der DB AG beschlossene und vom Aufsichtsrat genehmigte bzw. zur Kenntnis genommene Mittel- und Langfristplanung, deren Planungshorizont bis in das Jahr 2030 reicht. Eine Ausnahme bildet die CGU DB Regio, bei der im Geschäftsjahr 2023 der Planungshorizont aufgrund der langen Laufzeiten von Verkehrsverträgen unverändert zum Vorjahr bis in das Jahr 2040 verlängert wurde. Für Cashflow-Prognosen über den Planungshorizont hinaus wird ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. Um den weiterhin hohen Inflationserwartungen Rechnung zu tragen, wird für die Transporteure DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo von einer Wachstumsrate des Free Cashflows i. H. v. 1,25 % p. a. ausgegangen (im Vorjahr: +1,5 %). Bei den übrigen CGUs der Infrastruktur steht die langfristige Wachstumsrate im Einklang mit der Ableitungsmethode der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) für die Kapitalkosten und beträgt unverändert zum Vorjahr 1,0 %.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital; WACC) herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarktes für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber der jeweiligen CGU widerspiegelt. Aufgrund der ermittelten Free Cashflows nach Steuern wird auch ein WACC nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt.

Die jeweils zum Jahresabschluss 2023 bzw. 2024 gültigen WACCs für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

	2024		2023	
PER 31.12. / in %	**vor Steuern**	**nach Steuern**	vor Steuern	nach Steuern
DB Fernverkehr	8,5	5,8	8,6	5,9
DB Regio	7,6	5,2	7,7	5,3
DB Cargo	10,5	7,2	10,5	7,3
DB InfraGO	3,7	2,5	3,7	2,5
DB Energie	6,7	4,6	6,2	4,3

Die Veränderungen der WACCs im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- bzw. langfristigen Entwicklung des Kapitalmarktes. Für die CGU DB InfraGO wird zur Diskontierung der Cashflows ein WACC herangezogen, der auf den von der BNetzA ermittelten Kapitalkosten basiert.

ASSET-IMPAIRMENT-TEST

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests angesetzte Nutzungsdauer orientiert sich für die einzelnen CGUs an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung Vermögenswerte bzw. künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Im betrachteten Zeitraum konnten alle CGUs mit Ausnahme der CGU DB InfraGO ihre Buchwerte mit dem Nutzungswert (Value in Use) decken.

Bei der CGU DB InfraGO wird dagegen auf den Fair Value less Costs of Disposal als Bewertungsmaßstab abgestellt. Da dieser den Buchwert der CGU DB InfraGO übersteigt, ist kein Wertminderungsbedarf zu erfassen gewesen.

Unabhängig von den durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, wenn aufgrund einer Stilllegung kein wirtschaftlicher Nutzen mehr zu erwarten ist. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

GOODWILL-IMPAIRMENT-TEST

Die Werthaltigkeitsprüfung von Goodwills wird auf Ebene der CGU durchgeführt, der ein Goodwill zugeordnet worden ist. Diese entspricht den operativ tätigen Segmenten. Zum Ausweis der Goodwills je CGU verweisen wir auf die »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 232f. Infolge des geplanten Verkaufs von DB Schenker wurden die dem Segment DB Schenker zugeordneten Goodwills gem. IFRS 5 in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert. In der Folge bestanden per 31. Dezember 2024 im DB-Konzern keine Goodwills von wesentlichem Umfang.

Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Goodwills einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs freiwillig durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Planung des jeweiligen Segments abgeleitet wurde. Die oben dargestellten methodischen Ausführungen zum Asset-Impairment-Test gelten daher analog.

Bedeutsamste Schätzungen und Ermessensentscheidungen

Erkenntnisse über bedeutsame Risiken, die einen Wertminderungsbedarf zur Folge haben könnten, liegen zum Abschlussstichtag für keine CGU vor.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	**2024**	2023
Planmäßige Abschreibungen und Amortisationen	3.287	3.073
Erfasste Wertminderungen	9	67
Erfasste Wertaufholungen	– 78	– 16
Insgesamt	**3.218**	**3.124**

Die Abschreibungen stiegen und betrafen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie Schienenfahrzeuge. Sie wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen. Die erfassten Wertaufholungen betrafen mit 64 Mio. € Zuschreibungen bei Grundstücken und mit 14 Mio. € Zuschreibungen bei Gleisanlagen jeweils im Segment DB InfraGO.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens bzw. der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) 246ff. und (14) 248f.

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2024	2023
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACHTEN		
Aufwendungen aus Leasing	594	589
Variable Leasingaufwendungen	23	20
	617	**609**
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	149	173
Gebühren und Beiträge	181	165
Aufwendungen aus Versicherungen	96	93
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	122	145
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	32	32
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	253	262
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	49	42
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	533	514
Sonstige Kommunikationsdienste	44	46
Sonstige Serviceleistungen	443	465
	1.020	**1.025**
Aufwendungen aus Schadenersatz	207	144
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte [1]	62	78
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	312	209
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	1	16
Wertminderungen aus der Aufgabe von Veräußerungsgruppen	–	–
Sonstige betriebliche Steuern	40	34
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	147	147
Konzessionskosten für Personenverkehr	–	–
Sonstiger personalbezogener Aufwand	154	164
Sonstige übrige Aufwendungen	461	394
	762	**705**
Insgesamt	**3.903**	**3.732**

[1] Inkl. Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind insgesamt um 171 Mio. € (+4,6 %) gestiegen. In nahezu allen Aufwandsarten führten preisbedingte Kostensteigerungen zu zusätzlichen Belastungen, die durch eine 2024 umgesetzte qualifizierte Ausgabensteuerung teilweise kompensiert wurden.

Die Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten stiegen um 7 Mio. € (+1,2 %) und betrafen neben dem Serviceanteil für aktivierte Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (133 Mio. €; im Vorjahr: 144 Mio. €) sowie Leasinggegenstände von geringem Wert (58 Mio. €; im Vorjahr: 75 Mio. €).

Der Anstieg der Aufwendungen aus Schadenersatz und Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen resultierte v. a. aus dem Segment DB InfraGO.

Der Anstieg bei den sonstigen übrigen Aufwendungen ergab sich aus dem Ausweis von Derivaten für langfristige Energiebeschaffungsverträge. Darüber hinaus enthielten die sonstigen übrigen Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückstellungszuführungen, v. a. im Segment Beteiligungen/Sonstige für ökologische Altlasten bei der DB AG.

(8) ERGEBNIS AUS AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann bzw. die gemeinschaftlich geführt werden, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2024	2023
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich	1	1
Übrige	0	– 1
	1	**0**
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz	7	6
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf	3	1
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund	1	1
Übrige	1	0
	12	**8**
Insgesamt	**13**	**8**

(9) ZINSERTRÄGE, ZINSAUFWENDUNGEN

in Mio. €	2024	2023
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	9	4
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	111	100
Operative Zinserträge	**120**	**104**
Zinserträge aus der Aufzinsung von langfristigen Forderungen und der Abzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	45	62
	165	**166**
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 663	– 507
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	– 107	– 106
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	– 66	– 57
Operativer Zinsaufwand	**– 836**	**– 670**
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	– 99	– 51
	– 935	**– 721**
Insgesamt	**– 770**	**– 555**
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	– 716	– 566

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

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

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

Der Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen war insbesondere auf erhöhte Zinsaufwendungen von Kreditinstituten durch gestiegene Marktzinsen zurückzuführen.

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

(10) ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis aus Beteiligungen	5	3
Ergebnis aus Währungskurseffekten	172	– 57
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	– 168	93
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	6	– 10
Fair-Value-Änderung von Finanzinstrumenten	–	– 1
Wertminderungen und Wertaufholungen von Anteilen an assoziierten Unternehmen	–	– 4
Sonstiges Finanzergebnis	9	7
Insgesamt	**24**	**31**

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht.

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultierte aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten saldiert zu betrachten. Die Währungskursschwankungen resultierten 2024 ganz überwiegend aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, dem britischen Pfund sowie gegenüber der norwegischen Krone. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält Reklassifizierungen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasster währungsinduzierter Fair-Value-Änderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Fair-Value-Entwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 (Finanzinstrumente) qualifiziert sind und bei denen es sich nicht um Stromtermingeschäfte handelt.

Die Fair-Value-Änderungen von Finanzinstrumenten sind als Gegenposition der Fair-Value-Bewertung sonstiger Beteiligungen zu betrachten (Anhangziffer (17) 250f.).

(11) ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2024	2023
Tatsächlicher Steueraufwand	– 29	– 51
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	1	20
Tatsächliche Ertragsteuern	**– 28**	**– 31**
Latenter Steueraufwand (im Vorjahr: latenter Steuerertrag)	– 375	184
Ertragsteuern	**– 403**	**153**

Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen 2024 insbesondere bei ausländischen Konzerngesellschaften an. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Aufwand (im Vorjahr: Ertrag). Dieser resultierte insbesondere aus der vollständigen Wertberichtigung des Überhangs an aktiven latenten Steuern auf temporäre Differenzen im steuerlichen Organkreis sowie auf Verlustvorträge der DB AG. Der latente Steuerertrag des Vorjahres berücksichtigte dagegen noch eine anteilige Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen und temporären Differenzen in der Zukunft.

Ausgehend vom Ergebnis vor Ertragsteuern und den bei einer kalkulatorischen Steuerquote von unverändert 31,2 % darauf entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, ergibt sich nachfolgende steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern:

in Mio. €	2024	2023
Ergebnis vor Ertragsteuern	– 1.367	– 2.854
Konzernsteuersatz in %	31,2	31,2
Erwarteter Steuerertrag (+) / Steueraufwand (–)	**427**	**890**
Nicht angesetzte temporäre Differenzen und Verlustvorträge	– 420	– 839
Steuerfreie Erträge	17	11
Steuerliche Sachverhalte gem. IAS 12.33	19	23
Permanente Differenzen, u. a. steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	– 34	– 25
Gewerbesteuerliche Hinzurechnungen (Inland)	– 50	– 43
Periodenfremde latente Steuern	– 353	152
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	– 2	– 16
Übrige Effekte	– 7	0
Ausgewiesene Ertragsteuern	**– 403**	**153**
Effektiver Steuersatz in %	– 29,5	5,4

2024 entstanden neue steuerliche Verlustvorträge, auf die keine aktiven latenten Steuern gebildet wurden, da eine Werthaltigkeit für diese nicht vorliegt. Aktive latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Differenzen wurden insoweit angesetzt, als passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen vorhanden sind.

Der Überleitungsbetrag i. S. d. IAS 12.33 bezog sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultierten, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss des DB-Konzerns direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

Unsichere Steuerpositionen werden laufend analysiert. Wenn wahrscheinlich ist, dass Steuerbehörden eine unsichere steuerliche Behandlung nicht akzeptieren werden, wurde eine Risikovorsorge in Höhe des wahrscheinlichsten Betrags gebildet. Unsicherheiten ergaben sich insbesondere bei Sachverhalten, die im Rahmen von Betriebsprüfungen diskutiert wurden und zu steuerlichen zusätzlichen Belastungen führen können, denen kein entsprechender entlastender Gegeneffekt gegenüberstand.

Im Dezember 2021 hat die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) Modellregelungen für einen neue globale Mindestbesteuerung für Unternehmen (Säule 2 der internationalen Besteuerung von Unternehmen; Pillar Two) herausgegeben. Verschiedene Regierungen auf der Welt haben diesbezügliche Rechtsvorschriften erlassen oder befinden sich im Rechtsetzungsprozess. Der DB-Konzern fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Modellregelungen zur Mindestbesteuerung. In Deutschland wurde ein entsprechendes Mindeststeuergesetz beschlossen, das am 28. Dezember 2023 in Kraft trat und für Geschäftsjahre gilt, die nach dem 31. Dezember 2023 beginnen.

Für den DB-Konzern ergab sich danach für 2024 eine erstmalige Verpflichtung für Ergänzungssteuern i. H. v. 1 Mio. € (im Vorjahr: keine).

(12) ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

in Mio. €	2024	2023
Jahresergebnis nach Ertragsteuern	– 764	– 2.351
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	– 806	– 2.399
davon fortgeführte Geschäftsbereiche	– 1.803	– 2.737
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	997	338
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	25	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	17	23
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
ERGEBNIS JE AKTIE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	– 1,87	– 5,58
verwässert	– 1,87	– 5,58
ERGEBNIS JE AKTIE – FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	– 4,19	– 6,37
verwässert	– 4,19	– 6,37
ERGEBNIS JE AKTIE – NICHT FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	2,32	0,79
verwässert	2,32	0,79

Erläuterungen zur Bilanz

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die nachfolgenden Erläuterungen zu den Bilanzpositionen per 31. Dezember 2024 auf die fortgeführten Geschäftsbereiche und per 31. Dezember 2023 auf fortgeführte und nicht fortgeführte Geschäftsbereiche. Insofern ist die Vergleichbarkeit zu den jeweiligen Vorjahresendwerten teilweise eingeschränkt.

(13) SACHANLAGEN

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten nach IAS 16 (Sachanlagen). Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Sind für die Herstellung eines Vermögenswerts notwendigerweise mindestens zwei Jahre erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchs- oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Andere Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen

Für gemietete und geleaste Vermögenswerte wird, soweit diese unter den Anwendungsbereich des IFRS 16 fallen, ein Nutzungsrecht (gem. IFRS 16.24) und eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, sobald die Vermögenswerte dem DB-Konzern zur Nutzung zur Verfügung stehen. Die Abschreibung erfolgt linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses. Davon ausgenommen sind Leasingverträge für Vermögenswerte von geringem Wert (bis zu einschließlich 5.000 €) und kurzfristige Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten, deren Aufwand linearisiert in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wird. Komponenten von Leasingraten, die nicht die Nutzung des Vermögenswerts betreffen, werden nicht in die Bemessung des Nutzungsrechts und die Leasingverbindlichkeit einbezogen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei der Festlegung der Vertragslaufzeit berücksichtigt das Management alle Tatsachen und Umstände, die Einfluss auf die mögliche Ausübung einer Verlängerungsoption oder Kündigungsoption haben. Diese Einschätzung wird regelmäßig überprüft.

SACHANLAGEN / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2024	4.698	14.719	16.496	16.784	38.331	2.391	5.982	10.995	**110.396**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-	-	0	0	9	0	**9**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	0	-	9	0	**9**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	-	-	0	0	0	0	**0**
Zugänge	97	954	1.140	1.844	1.139	127	667	12.386	**18.354**
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	106	**106**
Investitionszuschüsse	0	- 204	- 392	- 974	- 15	- 27	- 74	- 7.486	**- 9.172**
Umbuchungen	0	283	2.013	640	250	89	141	- 3.420	**- 4**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	- 710	- 4.437	- 1	-	- 1.177	- 266	- 975	- 228	**- 7.794**
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	0	0	0	-	-	-	-	**0**
Abgänge	- 31	- 200	- 12	- 310	- 819	- 54	- 425	41	**- 1.810**
Währungsumrechnungseffekte	- 2	- 13	2	0	25	2	- 3	0	**11**
Stand per 31.12.2024	**4.052**	**11.102**	**19.246**	**17.984**	**37.734**	**2.262**	**5.322**	**12.394**	**110.096**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2024	- 706	- 7.084	- 6.411	- 13.121	- 23.408	- 1.626	- 4.002	- 1	**- 56.359**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-	-	0	0	0	-	**0**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	-	-	0	0	0	-	**0**
Abschreibungen	- 34	- 797	- 242	- 372	- 1.560	- 127	- 538	0	**- 3.670**
Wertminderungen	- 2	- 2	0	-	- 3	- 1	- 1	0	**- 9**
Wertaufholungen	64	-	-	14	-	0	0	-	**78**
Umbuchungen	-	3	- 1	0	2	4	- 6	- 1	**1**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	159	2.447	0	-	761	161	693	0	**4.221**
Abgänge	17	172	8	296	769	51	366	-	**1.679**
Währungsumrechnungseffekte	- 1	8	- 2	0	- 16	- 1	2	0	**- 10**
Stand per 31.12.2024	**- 503**	**- 5.253**	**- 6.648**	**- 13.183**	**- 23.455**	**- 1.539**	**- 3.486**	**- 2**	**- 54.069**
Bilanzwert per 31.12.2024	**3.549**	**5.849**	**12.598**	**4.801**	**14.279**	**723**	**1.836**	**12.392**	**56.027**
Bilanzwert per 31.12.2023	3.992	7.635	10.085	3.663	14.923	765	1.980	10.994	**54.037**

SACHANLAGEN / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**Insgesamt**
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2023	4.754	14.465	16.186	16.690	39.558	2.345	6.114	8.523	**108.635**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	– 1	0	–	– 4	0	–	0	**– 5**
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	–	–	1	–	1	–	**2**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	– 1	0	–	– 5	0	– 1	0	**– 7**
Zugänge	154	983	818	1.563	2.132	112	635	10.350	**16.747**
Zugang Fremdkapitalkosten	–	–	–	–	–	–	–	82	**82**
Investitionszuschüsse	0	– 219	– 733	– 1.436	– 34	– 38	– 95	– 6.728	**– 9.283**
Umbuchungen	16	232	245	236	390	65	130	– 1.316	**– 2**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	– 203	– 464	– 11	– 3	– 2.997	– 33	– 358	– 19	**– 4.088**
Erfolgsneutrale Veränderungen	–	0	–	–	–	–	–	–	**0**
Abgänge	– 24	– 232	– 11	– 266	– 742	– 60	– 429	102	**– 1.662**
Währungsumrechnungseffekte	1	– 45	2	0	28	0	– 15	1	**– 28**
Stand per 31.12.2023	**4.698**	**14.719**	**16.496**	**16.784**	**38.331**	**2.391**	**5.982**	**10.995**	**110.396**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2023	– 712	– 6.579	– 6.221	– 13.062	– 24.085	– 1.570	– 4.136	– 2	**– 56.367**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	–	3	0	–	–	**3**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	0	–	–	0	–	– 1	–	**– 1**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	–	3	0	1	–	**4**
Abschreibungen	– 50	– 921	– 206	– 330	– 1.756	– 130	– 531	–	**– 3.924**
Wertminderungen	– 24	– 13	0	– 1	– 17	– 1	– 1	–	**– 57**
Wertaufholungen	–	4	0	16	0	0	0	–	**20**
Umbuchungen	0	– 1	0	1	1	– 2	2	– 1	**0**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	65	240	10	1	1.779	22	282	2	**2.401**
Abgänge	14	162	7	254	691	55	373	–	**1.556**
Währungsumrechnungseffekte	1	24	– 1	0	– 24	0	9	0	**9**
Stand per 31.12.2023	**– 706**	**– 7.084**	**– 6.411**	**– 13.121**	**– 23.408**	**– 1.626**	**– 4.002**	**– 1**	**– 56.359**
Bilanzwert per 31.12.2023	**3.992**	**7.635**	**10.085**	**3.663**	**14.923**	**765**	**1.980**	**10.994**	**54.037**
Bilanzwert per 31.12.2022	4.042	7.886	9.965	3.628	15.473	775	1.978	8.521	**52.268**

Vermietete Vermögenswerte

Der DB-Konzern stuft jedes Leasingverhältnis, bei dem er Leasinggeber ist, entweder als Operate Lease oder als Finanzierungsleasing ein. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird es als Operate-Lease-Verhältnis eingestuft.

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthielten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 1,74 % (im Vorjahr: 1,44 %).

Die Wertminderungen von 9 Mio. € (im Vorjahr: 57 Mio. €) betrafen im Wesentlichen Grundstücke für den Personen- und Güterverkehr.

Wertaufholungen von 78 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) entfielen im Wesentlichen auf Grundstücke und Gleisanlagen des Segments DB InfraGO (64 Mio. €).

In den Buchwertabgängen der Anlagen im Bau waren 2024 positive Buchwertabgänge i. H. v. 71 Mio. € (im Vorjahr: 125 Mio. €) enthalten. Diese resultierten aus der Rückzahlung von in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen, z. B., weil Anlagen nicht wie geplant verwendet können.

Sollten für erhaltene Investitionszuschüsse Rückzahlungsrisiken bestehen, z. B., weil Unsicherheit darüber besteht, ob die Zuschussbedingungen zum Stichtag vollumfänglich erfüllt sind, wurden diese nicht mit den bezuschussten Sachanlagen verrechnet, sondern passivisch abgegrenzt.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (IFRS 16)

Anmietungen werden im DB-Konzern im Wesentlichen für Immobilien vorgenommen. Im Vergleich zur Anschaffung dieser Vermögenswerte ermöglicht das Leasing eine deutlich höhere Flexibilität und eine geringere Kapitalbindung. Durch die regelmäßige Vereinbarung von Verlängerungsoptionen partizipiert der DB-Konzern gleichzeitig an positiven Marktentwicklungen. Daneben mietet der DB-Konzern rollendes Material insbesondere dann an, wenn die wirtschaftliche Nutzungsdauer die Laufzeit des Verkehrsvertrags, für den das rollende Material bestimmt ist, erheblich übersteigt.

In den Sachanlagen sind Nutzungsrechte aus Leasingverträgen enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden:

in Mio. €	Nutzungsrechte an							
	Grundstücken	Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	Bahnkörpern und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinellen Anlagen	anderer Betriebs- und Geschäftsausstattung	Insgesamt
PER 31.12.2024								
Zugänge	39	521	1	6	249	11	30	**857**
Abschreibungen	– 31	– 572	– 1	– 1	– 179	– 25	– 22	**– 831**
Buchwert	119	2.329	1	18	304	85	32	**2.888**
PER 31.12.2023								
Zugänge	25	625	1	0	187	11	39	**888**
Abschreibungen	– 40	– 679	– 1	– 1	– 246	– 30	– 21	**– 1.018**
Buchwert	342	3.284	1	13	456	121	49	**4.266**

Weitere Angaben zu leasingbezogenen Verbindlichkeiten, Aufwendungen, sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten die Anhangziffern (6) 242f., (7) 244, (9) 244, (28) 257ff. und (35) 277 sowie die »Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung« 229.

Der Rückgang der Buchwerte für Nutzungsrechte resultierte insbesondere aus der Umklassifizierung des ehemaligen Segments DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich.

Vermietete Vermögenswerte

Die Vermietungsaktivitäten des DB-Konzerns betreffen im Wesentlichen Flächen in Bahnhöfen sowie die Gebrauchsüberlassung überschüssiger Lokomotiven- und Waggonkapazitäten. Vereinbarungen zur Absicherung etwaiger Restwerte werden regelmäßig nicht getroffen.

Untervermietungen werden in geringem Ausmaß getätigt. Ggf. werden Lagerflächen nur für den Zweck angemietet, einen Vertrag mit einem bestimmten Kunden zu erfüllen. Sofern diese Kunden die wirtschaftlichen Chancen und Risiken bezüglich der Mietflächen übernehmen, erfolgt keine erfolgswirksame Erfassung der Untermieterträge, sondern eine Abbildung als Subfinanzierungsleasing. Aus der Weitervermietung wurden Erlöse von 33 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €) erzielt.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen und durchgeführter Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die für das Operate Lease vermietet werden, weisen nachfolgende Restbuchwerte aus:

ALS OPERATING LEASE KLASSIFIZIERTE VERMIETETE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	Immobilien	Mobilien
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.365	7.351
Kumulierte Abschreibungen	– 507	– 4.953
Buchwert per 31.12.2024	**858**	**2.398**
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.246	7.040
Kumulierte Abschreibungen	– 420	– 4.932
Buchwert per 31.12.2023	**826**	**2.108**

Aus der Vermietung der Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gem. nachfolgender Übersicht erwartet:

KÜNFTIGE MIET- UND LEASINGEINZAHLUNGEN (NOMINALWERTE) / in Mio. €	Restlaufzeit							
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2024								
Mindestleasingzahlung	365	190	144	132	117	302	**885**	**1.250**
PER 31.12.2023								
Mindestleasingzahlung	359	193	147	131	119	393	**983**	**1.342**

(14) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten nach IAS 38 (Immaterielle Vermögenswerte) angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden, wenn die Ansatzkriterien erfüllt sind, zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer den Goodwills) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Amortisationen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte		Erworbene immaterielle Vermögenswerte		Goodwills		Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung und geleistete Anzahlungen		Insgesamt	
	2024	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN										
Stand per 01.01.	1.188	987	1.718	2.321	1.735	2.956	401	483	**5.042**	**6.747**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	– 13	– 4	–	0	0	0	0	**– 4**	**– 13**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	–	–	1	–	–	–	–	**–**	**1**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	– 13	– 4	– 1	0	0	0	0	**– 4**	**– 14**
Zugänge	41	50	– 3	87	–	–	250	210	**288**	**347**
Investitionszuschüsse	–	– 1	– 1	– 2	–	–	– 45	– 26	**– 46**	**– 29**
Umbuchungen	99	256	16	8	–	–	– 111	– 262	**4**	**2**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	– 347	– 64	– 284	– 685	– 1.211	– 1.211	– 27	– 1	**– 1.869**	**– 1.961**
Abgänge	– 23	– 28	– 82	– 18	0	0	0	– 3	**– 105**	**– 49**
Währungsumrechnungseffekte	– 1	1	0	7	4	– 10	0	0	**3**	**– 2**
Stand per 31.12.	**957**	**1.188**	**1.360**	**1.718**	**528**	**1.735**	**468**	**401**	**3.313**	**5.042**
KUMULIERTE AMORTISATIONEN										
Stand per 01.01.	– 502	– 465	– 1.214	– 1.744	– 507	– 1.684	–	0	**– 2.223**	**– 3.893**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	9	4	1	–	0	–	–	**4**	**10**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	–	–	0	–	–	–	–	**–**	**0**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	9	4	1	–	0	–	–	**4**	**10**
Abschreibungen	– 114	– 115	– 49	– 77	–	–	–	–	**– 163**	**– 192**
Wertminderungen	–	0	–	0	–	– 12	–	0	**–**	**– 12**
Wertaufholungen	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**
Umbuchungen	–	–	– 1	0	–	–	–	–	**– 1**	**0**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	140	50	214	597	17	1.212	–	0	**371**	**1.859**
Abgänge	18	20	82	17	–	0	–	–	**100**	**37**
Währungsumrechnungseffekte	1	– 1	– 1	– 8	– 5	– 23	–	–	**– 5**	**– 32**
Stand per 31.12.	**– 457**	**– 502**	**– 965**	**– 1.214**	**– 495**	**– 507**	**–**	**0**	**– 1.917**	**– 2.223**
Bilanzwert per 31.12.	**500**	**686**	**395**	**504**	**33**	**1.228**	**468**	**401**	**1.396**	**2.819**
Bilanzwert per 31.12. des Vorjahres	686	522	504	577	1.228	1.272	401	483	**2.819**	**2.854**

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthielten im Wesentlichen Ansprüche aus Investitionen, die für einen Verkehrsvertrag getätigt wurden und die nach IFRIC 12 zu bilanzieren sind (Bilanzwert per 31. Dezember 2024: 397 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 406 Mio. €) sowie Software (Bilanzwert per 31. Dezember 2024: 67 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 74 Mio. €).

Wertminderungen sind im Berichtsjahr nicht erfolgt (im Vorjahr: 12 Mio. € im Segment DB InfraGO).

Die Zuordnung der ausgewiesenen Goodwills zu den Segmenten ist in den »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 232f. enthalten.

(15) ANTEILE AN AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nach IAS 28 at Equity bilanziert. Aufbauend auf den Anschaffungskosten des DB-Konzerns im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bilanzierten Unternehmen fortgeschrieben.

Die Anteile an den at Equity bilanzierten Unternehmen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	**2024**	2023
Stand per 01.01.	408	446
Zugänge	0	0
Abgänge	– 1	0
Anteil des DB-Konzerns am Ergebnis	13	11
Kapitalerhöhung	–	1
Vereinnahmte Dividenden	– 8	– 7
Wertberichtigung	–	– 4
Umgliederungen	– 2	0
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	– 10	– 42
Währungsumrechnungseffekte	0	0
Sonstige Bewertungen	2	3
Stand per 31.12.	**402**	**408**

Der Bilanzansatz per 31. Dezember 2024 entfiel im Wesentlichen auf die an dem assoziierten Unternehmen EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, gehaltenen Anteile. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt; neue Aktionäre müssen Eisenbahnverwaltungen sein, die zusätzlich eine Garantie ihres jeweiligen Staates benötigen, der ihre Verpflichtungen garantiert.

(16) LATENTE STEUERN

Latente Steuern werden gem. IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird unverändert ein kalkulatorischer Ertragsteuersatz für Kapitalgesellschaften von 31,2% herangezogen. Der Ertragsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durch-

schnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 bzw. IAS 12.34 angesetzt, soweit passive Latenzen bestehen.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latenten Steuern realisiert werden, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet, da es nicht wahrscheinlich ist, dass künftig ein zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das der DB-Konzern die latenten Steueransprüche verwenden kann:

PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden [1]	26.231	24.395
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden [1]	1.630	2.062
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gem. IAS 12.24b in Verbindung mit 12.33 unterliegen	1.629	1.696
Insgesamt [1]	**29.490**	**28.153**

[1] Vorjahreszahl angepasst.

Die Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden, entfallen mit 25.586 Mio. € auf Deutschland.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach zeitlich unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich zusätzliche steuerliche Abschreibungen aus im Rahmen der Gründung der DB AG erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen [1), 2)]	519	371	1.459	1.367
Immaterielle Vermögenswerte [1), 2)]	222	185	378	349
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	9	1	4
Derivative Finanzinstrumente	130	104	0	0
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Leasingverbindlichkeiten [1)]	954	868	0	0
Derivative Finanzinstrumente [2)]	0	0	266	259
Pensionsverpflichtungen [1), 2)]	450	461	46	78
Sonstige Rückstellungen [1)]	17	75	3	86
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3	63	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	3	29	2	0
Sonstige Rückstellungen [1)]	4	26	0	0
Sonstige [1)]	0	211	113	0
Verlustvorträge	11	284	0	0
Zwischensumme [1), 2)]	**2.313**	**2.686**	**2.268**	**2.143**
Saldierung [1), 2), 3)]	– 2.261	– 2.034	– 2.261	– 2.034
Bilanzansatz [1), 2)]	**52**	**652**	**7**	**109**

[1] Vorjahreszahl aktive latente Steuern angepasst; Sonstige saldiert.
[2] Vorjahreszahl passive latente Steuern angepasst; Sonstige saldiert.
[3] Soweit zulässig gem. IAS 12 (Ertragsteuern).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Für das Inland wurden erstmals sämtliche aktiven und passiven latenten Steuern in den oben dargestellten Bilanzpositionen vor Saldierung ausgewiesen gegenüber der Darstellung des Überhangs an aktiven latenten Steuern im Vorjahr. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Auf eine per 31. Dezember 2024 grundsätzlich bestehende temporäre Differenz von 197 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 238 Mio. €) im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen wurde keine latente Steuerschuld passiviert, da die DB AG die Dividendenpolitik bestimmen und die Auflösung der temporären Differenzen steuern kann.

Im Bilanzansatz der latenten Steuern waren aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i. H. v. 0 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 15 Mio. €) sowie passive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i. H. v. 21 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1 Mio. €) enthalten.

(17) SONSTIGE BETEILIGUNGEN UND WERTPAPIERE

Sonstige Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert bilanziert, soweit die relevanten Informationen ableitbar sind. Erfolgsneutrale Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden in der Rücklage »Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen« gezeigt.

Lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Fair Values angesetzt. Änderungen des Fair Value werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

Die sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere haben sich wie folgt entwickelt:

	Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
Stand per 01.01.	61	132	520	504	**581**	**636**
Währungsumrechnungseffekte	0	0	–	0	**0**	**0**
Zugänge	5	6	514	67	**519**	**73**
Abgänge durch Veräußerung	– 3	– 3	– 519	– 50	**– 522**	**– 53**
Fair-Value-Änderungen	– 19	– 72	0	0	**– 19**	**– 72**
Reklassifizierungen	2	0	0	– 1	**2**	**– 1**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	– 8	– 2	– 1	–	**– 9**	**– 2**
Übrige	–	0	–	–	**–**	**0**
Stand per 31.12.	**38**	**61**	**514**	**520**	**552**	**581**
davon Fair Value (erfolgsneutral)	38	28	0	1	**38**	**29**
davon Fair Value (erfolgswirksam)	–	33	514	519	**514**	**552**
Langfristiger Anteil	38	61	–	1	**38**	**62**
Kurzfristiger Anteil	–	–	514	519	**514**	**519**

2024 ergaben sich Fair-Value-Änderungen bei den sonstigen Beteiligungen i. H. v. insgesamt – 19 Mio. € (im Vorjahr: – 72 Mio. €). Diese betrafen mit – 26 Mio. € (im Vorjahr: – 66 Mio. €) die Neubewertung der Anteile an der Volocopter GmbH, Bruchsal. Die Gesellschaft hat im Dezember 2024 einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt. Eine Neubewertung i. H. v. 14 Mio. € (im Vorjahr: keine) betraf die European Energy Exchange AG, Leipzig.

Die Zugänge bei den zum Fair Value bilanzierten sonstigen Beteiligungen betrafen mit 3 Mio. € die Partium Inc., Philadelphia / USA, sowie mit 2 Mio. € die Versorger-Allianz 450 Beteiligungs GmbH & Co. KG, Bonn. Die Abgänge durch Veräußerung von 3 Mio. € resultierten insbesondere aus der Veräußerung der Anteile an der Pecovasa Renfe Mercancias SA., Madrid / Spanien.

Die Zugänge und Abgänge innerhalb der Wertpapiere betrafen im Wesentlichen Erwerbe und Veräußerungen von Geldmarktfonds durch die DB AG. Geldmarktfonds sind täglich verfügbar und vergleichbar liquide wie flüssige Mittel; aufgrund möglicher Wertänderungsrisiken werden sie unter den sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren ausgewiesen.

(18) VORRÄTE

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfallens als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

In den Vorräten werden zudem CO_2-Zertifikate ausgewiesen.

Die Vorräte setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.575	2.443
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	153	156
Fertige Erzeugnisse und Waren	6	6
Geleistete Anzahlungen	4	0
Wertberichtigungen	– 553	– 506
Insgesamt	**2.185**	**2.099**

(19) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Die Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt im Regelfall zu fortgeführten Anschaffungskosten. Forderungen aus Finanzierungsleasing, geleistete Anzahlungen und Plan Assets nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen. Zu den Bewertungskategorien nach IFRS 9 siehe »Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten« 276.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der DB-Konzern den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die Risikovorsorge für die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste erfasst. Hierzu wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zunächst auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale verschiedenen Kollektiven zugeordnet. Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste erfolgte anschließend auf kollektiver Basis mithilfe von Wertberichtigungssätzen, die vergangenheitsbezogene Daten sowie länderspezifische zukunftsbezogene Risikomerkmale berücksichtigen. Sobald Hinweise für einen Kreditverlust eines einzelnen Schuldners vorliegen, erfolgt die Wertberichtigung auf individueller Basis.

Für Forderungen aus Finanzierung sowie sonstige finanzielle Forderungen und vertragliche Vermögenswerte wendet der DB-Konzern den allgemeinen Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Für solche Forderungen, für die objektive Hinweise für eine Wertminderung vorliegen, erfolgt eine individuelle Wertminderung.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstige Vermögenswerte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen und Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen. Im DB-Konzern werden die Fälligkeiten der Forderungen und die Ausfallrisiken laufend überwacht.

Einige Verkehrsverträge sehen eine Übergabeverpflichtung bezüglich der eingesetzten, im Eigentum des DB-Konzerns stehenden Vermögenswerte am Vertragsende vor. Andere Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung der eingesetzten Vermögenswerte von der Bestellerorganisation oder die Abgabe von Kapitaldienstgarantien durch die Besteller für die Anmietung bei unabhängigen Finanzdienstleistern. In Übereinstimmung mit IFRIC 12 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) werden die entsprechenden Investitionen unter Separierung der garantierten Restwerte am Vertragsende als Forderungen aus Verkehrskonzessionen aktiviert. Die Tilgung dieser Forderungen erfolgt aus dem Bestellerentgelt, sodass nicht das gesamte Bestellerentgelt zu Umsatzerlösen führt. Die Restwertforderungen werden zum Barwert unter den Forderungen aus Finanzierung ausgewiesen.

Verpflichtungen und Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen werden in der Bilanz ausgewiesen. Die Verpflichtungen korrespondieren mit betragsgleichen Forderungen aus Lieferverträgen, abgesichert durch Bankbürgschaften im Falle einer Inanspruchnahme.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Ermittlung erwarteter Kreditverluste umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Vorsorge für erwartete Kreditverluste aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte enthielten im Einzelnen:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
PER 31.12.2024						
Bruttowert	3.303	854	1.306	111	2.022	**7.596**
Wertberichtigung	– 82	0	–	–	– 33	**– 115**
Nettowert	**3.221**	**854**	**1.306**	**111**	**1.989**	**7.481**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	44	0	–	–	251	**295**
PER 31.12.2023						
Bruttowert	5.614	1.106	895	269	2.382	**10.266**
Wertberichtigung	– 143	0	–	–	– 35	**– 178**
Nettowert	**5.471**	**1.106**	**895**	**269**	**2.347**	**10.088**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	50	2	–	–	180	**232**

In den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben waren per 31. Dezember 2024 mit den Aufgabenträgern von Verkehrsverträgen vereinbarte Restwerte i. H. v. 547 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 532 Mio. €) enthalten. Diese Restwertforderungen betreffen hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die zum Ende des Verkehrsvertrags an den Aufgabenträger oder an einen von ihm benannten Dritten zu einem fixierten Preis veräußert werden. Darüber hinaus wurden unter den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben Finanzierungsleasingforderungen von 96 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 322 Mio. €) sowie Barsicherheiten in Form von Besicherungsanhängen (Credit Support Agreements; CSA) von 185 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 228 Mio. €) ausgewiesen.

In den sonstigen Vermögenswerten waren per 31. Dezember 2024 Vertragserfüllungskosten von 16 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1 Mio. €) enthalten.

Die bilanzierten Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Forderungen und sonstigen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Stand per 01.01.2024	– 143	0	–	– 35	**– 178**
Zuführung	– 25	–	–	– 5	**– 30**
Auflösung	28	–	–	3	**31**
Inanspruchnahme	4	–	–	1	**5**
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	55	–	–	4	**59**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	**–**
Währungsumrechnungseffekte	– 1	–	–	– 1	**– 2**
Stand per 31.12.2024	**– 82**	**0**	**–**	**– 33**	**– 115**
Stand per 01.01.2023	– 163	– 10	–	– 43	**– 216**
Zuführung	– 32	–	–	– 6	**– 38**
Auflösung	30	10	–	1	**41**
Inanspruchnahme	14	–	–	1	**15**
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	7	0	–	12	**19**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	0	**0**
Währungsumrechnungseffekte	1	–	–	0	**1**
Stand per 31.12.2023	**– 143**	**0**	**–**	**– 35**	**– 178**

Die Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte i. H. v. 59 Mio. € betrafen 2024 Wertberichtigungen des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten sanken 2024 auf 58 Mio. € (im Vorjahr: 78 Mio. €).

Erträge aus dem Zahlungseingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte beliefen sich auf 5 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

Die auf kollektiver Basis ermittelten erwarteten Kreditverluste beliefen sich per 31. Dezember 2024 auf 13 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 25 Mio. €):

PER 31.12.2024 / in Mio. €	Nettobuchwert	Erwartete Verlustrate in %	Risikovorsorge	davon Risikovorsorge überfällige Forderungen	davon Risikovorsorge nicht überfällige Forderungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.221	0,40	13	11	2

Per 31. Dezember 2024 wurde für Forderungen aus Finanzierung, sonstige finanzielle Forderungen und vertragliche Vermögenswerte eine Risikovorsorge i. H. v. 2 Mio. € gebildet (per 31. Dezember 2023: 5 Mio. €).

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2024								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.198	10	4	7	2	0	**23**	**3.221**
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	218	8	8	33	7	580	**636**	**854**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	159	152	145	142	132	576	**1.147**	**1.306**
Geleistete Anzahlungen	58	53	–	–	–	–	**53**	**111**
Übrige Vermögenswerte	1.261	552	30	3	111	32	**728**	**1.989**
Insgesamt	**4.894**	**775**	**187**	**185**	**252**	**1.188**	**2.587**	**7.481**
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	501	554	12	2	107	16	**691**	**1.192**
PER 31.12.2023								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.447	5	11	4	3	1	**24**	**5.471**
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	377	58	46	27	18	580	**729**	**1.106**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	90	84	85	83	83	470	**805**	**895**
Geleistete Anzahlungen	208	61	–	–	–	–	**61**	**269**
Übrige Vermögenswerte	1.657	157	255	158	101	19	**690**	**2.347**
Insgesamt	**7.779**	**365**	**397**	**272**	**205**	**1.070**	**2.309**	**10.088**
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	775	165	226	149	100	15	**655**	**1.430**

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (ohne die nicht fortgeführten Geschäftsbereiche) haben sich gegenüber dem Vorjahresende leicht erhöht. Der Anstieg im Segment DB Regio wurde durch Rückgänge in den übrigen Segmenten teilweise kompensiert.

Der Anstieg der übrigen Vermögenswerte (ohne die nicht fortgeführten Geschäftsbereiche) resultierte aus nahezu allen Segmenten.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten war bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen keine Konzentration von Kreditrisiken festzustellen.

Das maximale Ausfallrisiko entsprach im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Per 31. Dezember 2024 lagen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) FORDERUNGEN AUS ERTRAGSTEUERN

Die Forderungen aus Ertragsteuern betrafen insbesondere anrechenbare Kapitalertragsteuern im Inland.

(21) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument zur Absicherung der Zahlungsströme (Cashflow-Hedge) sowie von Wertänderungen (Fair-Value-Hedge) aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen klassifiziert.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen. Auftretende Ineffektivitäten werden gem. IFRS 9 erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.

Fair-Value-Hedges

Mit Fair-Value-Hedges werden bilanzierte Vermögenswerte oder Schulden gegen das Risiko einer Änderung des beizulegenden Zeitwerts abgesichert. Die Ergebnisse aus den Sicherungsinstrumenten werden in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen, in dem auch das gesicherte Grundgeschäft abgebildet wird.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gem. IFRS 9 entsprechen (Non-Hedges)

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IFRS 9 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- bzw. Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Die DB AG betreibt ihr Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten grundsätzlich auf besicherter Basis und nimmt für besicherte Transaktionen keine Kreditrisikoadjustierung des beizulegenden Zeitwerts vor. Für kurzfristige Derivate wird aufgrund von Wesentlichkeitsgründen auf eine Kreditrisikoadjustierung verzichtet. Sofern eine Kreditrisikoadjustierung erfolgt, werden die anzuwendenden Abschläge aus den am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-(CDS-)Werten abgeleitet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

Das Volumen der abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumente ergab sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

	Nominalwerte des Sicherungsinstruments		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Zinsswaps [1]	1.400	1.400	–	–	–	1.400
	1.400	**1.400**	**–**	**–**	**–**	**1.400**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Devisenswaps [2]	194	331	194	331	–	0
Devisenforwards [3]	1.277	1.789	1.217	1.683	60	106
Zins-Währungs-Swaps [2]	7.556	0	818	–	6.738	–
Zins-Währungs-Swaps [3]	371	8.677	–	773	371	7.904
	9.398	**10.797**	**2.229**	**2.787**	**7.169**	**8.010**

[1] Fair-Value-Hedges.
[2] Cashflow-Hedges.
[3] Non-Hedges.

	Volumen		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
PER 31.12.	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023
SONSTIGE GESCHÄFTE						
Diesel [1] in 1.000 t	144	335	73	80	71	255
Kohle [1] in 1.000 t	1.128	1.428	744	840	384	588
Gas [2] in GWh	5.440	–	2.824	–	2.616	–
Strom [2] in GWh	14.261	–	9.036	–	5.225	–

[1] Cashflow-Hedges.
[2] Non-Hedges.

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden 2024 keine neuen Zinsswaps abgeschlossen, dementsprechend lag der Bestand per 31. Dezember 2024 unverändert bei 1.400 Mio. €. Die Veränderungen der Bestände an Devisenswaps und -forwards variieren mit den entsprechenden Sicherungsbedürfnissen der Tochtergesellschaften des DB-Konzerns. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps sank per 31. Dezember 2024 insgesamt um 750 Mio. € (per 31. Dezember 2023: Rückgang um 248 Mio. €), da Effekte aus ausgelaufenen Geschäften die Effekte aus Neuabschlüssen überstiegen.

Der Umfang der Dieselabsicherungen sank insbesondere infolge des Verkaufs von DB Arriva. Der Bestand der Kohlesicherungen ging per 31. Dezember 2024 ebenfalls zurück und lag per 31. Dezember 2024 bei 1,1 Mio. t (per 31. Dezember 2023: 1,4 Mio. t).

2024 wurden infolge der Änderung der Eingruppierung der Strukturierungstätigkeit bei DB Energie erstmals Strom- und Gastermingeschäfte ausgewiesen. Der Bestand der Gastermingeschäfte belief sich per 31. Dezember 2024 auf 5.440 GWh, Stromtermingeschäfte wiesen per 31. Dezember 2024 einen Bestand von 14.261 GWh aus.

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungspreise/Sicherungskurse der wesentlichen derivativen Sicherungsinstrumente (Cashflow-Heges und Fair-Value-Hedges) des DB-Konzerns je Währung in 2024:

	Sicherungspreis pro 1.000 t		Sicherungskurs		
Währung	Diesel	Kohle	Cross-Currency Swaps (CCS)	Interest Rate Swaps (IRS)	Devisen-swaps
EUR	639,46	103,54	–	0,02	–
USD	–	–	–	–	1,12
GBP	601,40	–	0,87	–	–
CHF	–	–	1,08	–	–
NOK	–	–	9,38	–	–
SEK	–	–	10,18	–	–
AUD	–	–	1,57	–	–
SGD	–	–	–	–	1,43
PLN	2.733,87	–	–	–	–
RON	–	–	–	–	5,00

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

	Vermögenswerte		Schulden	
PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	16	14	26	43
Zinsforwards	0	–	–	–
	16	**14**	**26**	**43**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	8	0	–	2
Devisenforwards	11	12	4	9
Sonstige Devisenderivate	–	0	–	0
Zins-Währungs-Swaps	780	762	395	303
darin Effekte aus Währungskurssicherungen	516	583	409	361
	799	**774**	**399**	**314**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	162	11	107	75
Sonstige übrige Derivate	–	–	0	0
	162	**11**	**107**	**75**
Insgesamt	**977**	**799**	**532**	**432**
Langfristiger Anteil	798	679	376	336
Zinsbezogene Geschäfte	16	14	26	43
Währungsbezogene Geschäfte	737	658	314	262
Sonstige Geschäfte	45	7	36	31
Kurzfristiger Anteil	179	120	156	96

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos werden sowohl Fremdwährungsemissionen als auch konzerninterne Fremdwährungsdarlehen grundsätzlich in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten i. d. R. in festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten umgewandelt. Energiepreissicherungen dienten der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps resultierte 2024 aus dem Auslaufen von Geschäften sowie der Entwicklung der Zinsen in den einzelnen Währungen (insbesondere Schweizer Franken und Euro) sowie der Abwertung des Euro gegenüber dem britischen Pfund. Teilweise kompensierend wirkte die Aufwertung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, der norwegischen Krone und dem australischen Dollar.

Die Marktbewertung der Energiepreisderivate spiegelte die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider.

Die Fair Values der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	8	0	–	2
Zins-Währungs-Swaps [1]	768	755	373	279
	776	**755**	**373**	**281**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	11	3	6	66
	11	**3**	**6**	**66**
Insgesamt [1]	**787**	**758**	**379**	**347**
Langfristiger Anteil [1]	728	652	293	258
Währungsbezogene Geschäfte [1]	722	651	292	236
Sonstige Geschäfte	6	1	1	22
Kurzfristiger Anteil	59	106	86	89

[1] Vorjahreszahlen angepasst.

Die Cashflow-Hedges sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte werden voraussichtlich in den Jahren 2025 bis 2072 (Zins- und Tilgungszahlungen) bzw. in den Jahren 2025 bis 2027 (Zahlungen für Energie) eintreten und ergebniswirksam.

Die Grund- und Sicherungsgeschäfte sowie die Hedge-Rücklage von Cashflow-Hedges haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2024			Per 31.12.2024	Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2023			Per 31.12.2023
	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	**Veränderung der Grundgeschäfte**	**davon ineffektiv (ergebniswirksam)**	**Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges**	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	Veränderung der Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE								
Devisenswaps [1]	+ 8	+ 8	–	–	– 2	– 2	–	+ 1
Zins-Währungs-Swaps [1]	+ 292	+ 211	+ 45	+ 254	+ 562	+ 379	– 39	+ 150
SONSTIGE GESCHÄFTE								
Energiepreissicherung [1]	+ 5	+ 5	–	+ 5	– 62	– 62	–	– 66

[1] Vorjahreszahlen angepasst.

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die Bestimmung von Ineffektivitäten erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetische-Derivate-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mithilfe der linearen Regression überprüft. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierbei werden die Fair Value-Änderungen des Grundgeschäfts den Fair Value-Änderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität. Die Ursachen der Ineffektivität bei Zins-Währungs-Swaps sind im Wesentlichen Cross-Currency-Basisspreads sowie die Neudesignation von novierten Geschäften. Die Konditionen inkl. der Zahlungsströme der Zins-Währungs-Swaps blieben bei der Novation unverändert, somit ist die wirtschaftliche Absicherung weiterhin gegeben. Ineffektivitäten aus Energiederivaten entstehen aus Basisrisiken, da der Verbrauch nicht genau den am Sicherungsmarkt handelbaren Produkten entspricht.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate waren 2024 wie im Vorjahr unwesentlich.

Fair-Value-Hedge-Derivate

Die Fair Values werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

PER 31.12. / in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2024	2023	**2024**	2023
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	16	14	26	43
Insgesamt	**16**	**14**	**26**	**43**
Langfristiger Anteil	16	14	26	43
Zinsbezogene Geschäfte	16	14	26	43
Kurzfristiger Anteil	–	–	–	–

Die Zinsswaps dienten der Absicherung von begebenen Senioranleihen (Ausweis im Bilanzposten »Finanzschulden« ▷ 228) mit einem Nominalwert von 1.400 Mio. €. Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wurde mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Im Berichtsjahr ergab sich unverändert keine Ineffektivität.

Die insgesamt rückläufige Entwicklung der Zinsswaps ist auf ein grundsätzlich niedrigeres Zinsniveau im Euro-Raum im Vergleich zum Vorjahresende zurückzuführen.

Non-Hedge-Derivate

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert.

Die Fair Values der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

PER 31.12. / in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2024	2023	**2024**	2023
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards	11	12	4	9
Sonstige Devisenderivate	–	0	–	0
Zins-Währungs-Swaps [1]	12	7	22	24
	23	**19**	**26**	**33**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	151	8	101	9
	151	**8**	**101**	**9**
Insgesamt [1]	**174**	**27**	**127**	**42**
Langfristiger Anteil [1]	54	13	57	35
Währungsbezogene Geschäfte [1]	15	7	22	26
Sonstige Geschäfte	39	6	35	9
Kurzfristiger Anteil	120	14	70	7

[1] Vorjahreszahlen angepasst.

Die Zins-Währungs-Swaps betreffen ausschließlich Absicherungen für interne Fremdwährungsdarlehen, die wirtschaftlich die Währungs- und Zinsrisiken der Grundgeschäfte absichern, aber nicht im Hedge-Accounting gezeigt werden können.

Die Energiepreisderivate betrafen am Vorjahresende ausschließlich Dieselswaps, die von der DB AG extern abgeschlossen und an Gesellschaften des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Arriva weitergereicht wurden. Per 31. Dezember 2024 werden hier Strom- und Gastermingeschäfte ausgewiesen, die ausschließlich DB Energie zuzuordnen sind.

Per 31. Dezember 2024 werden Stromtermingeschäfte, die zur langfristigen Sicherung des Strombedarfs im DB-Konzern abgeschlossen wurden, erstmals in der Bilanz als Finanzderivate mit ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst (Finanzderivate mit positivem Marktwert: 151 Mio. €; Finanzderivate mit negativem Marktwert: 101 Mio. €), da sie die formalen Voraussetzungen des IFRS 9 für eine Nichtbilanzierung nicht erfüllen. Wertänderungen werden erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen (Anhangziffer (3) ▷ 240f.) bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Anhangziffer (7) ▷ 244) ausgewiesen.

Die Non-Hedge-Derivate sind der Kategorie »Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)« des IFRS 9 zugeordnet.

(22) FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit täglicher Fälligkeit sowie Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert (at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten) angesetzt.

Die flüssigen Mittel enthielten:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Bankguthaben/Kassenbestände	4.170	2.631
Zahlungsmitteläquivalente	0	0
Insgesamt	**4.170**	**2.631**

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen 2024 in einem Korridor zwischen 2,50 % und 4,08 % (im Vorjahr: zwischen 1,81 % und 4,08 %) und resultierten aus Geldanlagen in Euro. Die Laufzeiten der Geldanlagen bewegen sich zwischen einem Tag und drei Monaten.

Zur Definition des Finanzmittelbestands siehe »Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung« 270f.).

(23) ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN IM ZUSAMMENHANG MIT ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENEN VERMÖGENSWERTEN

Vermögenswerte und mit diesen Vermögenswerten verbundene Verbindlichkeiten werden als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Geschäftsbereich eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet.

Die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	01.01.2024	Abgang	Zugang	31.12.2024
Sachanlagen	1.362	– 1.362	3.868	3.868
Immaterielle Vermögenswerte	81	– 81	1.555	1.555
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	32	– 32	9	9
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	2	– 2	9	9
Vorräte	68	– 68	9	9
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.299	– 1.299	3.861	3.861
Derivative Finanzinstrumente	0	0	1	1
Flüssige Mittel	445	– 445	1.146	1.146
Aktive latente Steuern	17	– 17	166	166
Vermögenswerte	**3.306**	**– 3.306**	**10.624**	**10.624**
Finanzschulden	536	– 536	1.728	1.728
Übrige Verbindlichkeiten	1.011	– 1.011	3.883	3.883
Derivative Finanzinstrumente	0	0	2	2
Pensionsverpflichtungen	47	– 47	124	124
Sonstige Rückstellungen	224	– 224	360	360
Passive Abgrenzungen	243	– 243	26	26
Passive latente Steuern	96	– 96	76	76
Schulden	**2.157**	**– 2.157**	**6.199**	**6.199**

Der Bilanzausweis per 31. Dezember 2024 betraf den nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Schenker sowie eine Gesellschaft aus dem Segment DB Cargo. Die Abgänge resultierten aus dem vollzogenen Verkauf der verbliebenen Tochtergesellschaften von DB Arriva.

(24) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden vom Bund gehalten.

(25) RÜCKLAGEN

a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren. Der Bund hat im Bundeshaushalt 2024 4,375 Mrd. € zusätzlich zu den Mitteln aus dem Klimaschutzprogramm 2030 (im Berichtsjahr: 1,125 Mrd. €) zur Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG für den Erhalt der Schieneninfrastruktur vorgesehen. Die Auszahlung der Eigenkapitalmittel i. H. v. insgesamt 5,500 Mrd. € erfolgte am 27. Juni 2024 und am 15. November 2024. Die Mittel werden ausschließlich für Investitionen in die Schieneninfrastruktur eingesetzt und wurden zur Aufstockung des Eigenkapitals an die DB InfraGO AG weitergereicht.

b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

RÜCKLAGE FÜR UNTERSCHIEDE AUS WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungseffekte werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

RÜCKLAGE FÜR DIE FAIR-VALUE-BEWERTUNG VON WERTPAPIEREN UND BETEILIGUNGEN

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Fair-Value-Änderungen von Finanzinstrumenten. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei Fälligkeit bzw. Reklassifizierung eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen oder, sofern es sich um ein Eigenkapitalinstrument handelt, auszubuchen.

RÜCKLAGE AUS DER FAIR-VALUE-BEWERTUNG VON CASHFLOW-HEDGES

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2024	2023
Stand per 01.01.	89	188
Fair-Value-Änderung	– 19	– 31
Während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse	– 1	– 28
REKLASSIFIZIERUNGEN		
Finanzergebnis	168	– 93
Zinsergebnis	0	– 3
Materialaufwand	26	49
Änderung latenter Steuern	– 4	7
Stand per 31.12.	**259**	**89**

RÜCKLAGE FÜR DIE NEUBEWERTUNG VON PENSIONEN

Die sich aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) ergebenden Effekte werden erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst.

SONSTIGE VERÄNDERUNGEN IN DEN RÜCKLAGEN

Unter dieser Position werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von nicht beherrschenden Anteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den nicht beherrschenden Anteilen resultieren, abgebildet.

(26) ERWIRTSCHAFTETE ERGEBNISSE

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Goodwills und der an den Aktionär gezahlten Dividenden.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung der IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) HYBRIDKAPITAL UND NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE

Im Oktober 2019 hat die Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) zwei nachrangige Hybridanleihen mit einem Gesamtvolumen von 2 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihen haben unbegrenzte Laufzeiten mit einem ersten Kündigungsrecht für die Emittentin nach 5,5 Jahren (Kupon: 0,95 %) bzw. zehn Jahren (Kupon: 1,6 %); die Emissionserlöse betrugen 997 Mio. € bzw. 995 Mio. €. Die beiden Anleihen sehen keine Rückzahlungsverpflichtung und kein Kündigungsrecht zugunsten der Gläubiger vor. Außerdem müssen ggf. thesaurierte Zinszahlungen erst bei Ausschüttung einer Dividende geleistet werden. Nach IAS 32 (Finanzinstrumente: Darstellung) sind die Hybridanleihen daher vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren, da weder eine reguläre Rückzahlungsverpflichtung der Hybridanleihen noch ein Kündigungsrecht der Anleihengläubiger besteht. Zu leistende Zinszahlungen an die Anleiheninhaber werden, vermindert um die Ertragsteuern, direkt im Eigenkapital erfasst. Im Berichtsjahr erfolgten Zinszahlungen i. H. v. 25 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €).

Die nicht beherrschenden Anteile enthielten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen. Die Anteile Dritter an der Währungsrücklage betrugen – 24 Mio. € (per 31. Dezember 2023: – 24 Mio. €).

(28) FINANZSCHULDEN

Die erstmalige Bewertung von Finanzschulden und anderen langfristigen Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von Transaktionskosten bzw. Agien/Disagien. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst. Zinslos gewährte Darlehen, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, für die nach IFRS 16 ein Nutzungsrecht zu erfassen ist, werden mit dem Barwert der folgenden Leasingzahlungen passiviert: feste Zahlungen abzüglich erhaltener Zahlungen des Leasinggebers, variable, auf einem Index basierende Zahlungen, erwartete Zahlungen für Restwertgarantien, der Kaufpreis für wahrscheinlich ausgeübte Kaufoptionen, wahrscheinliche Entschädigungszahlungen bei vorzeitiger Kündigung. In der Bewertung der Leasingverbindlichkeit sind darüber hinaus Leasingzahlungen aufgrund einer hinreichend sicheren Inanspruchnahme von Verlängerungsoptionen berücksichtigt. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der verwendete Zinssatz entspricht dem impliziten Zinssatz des Leasingvertrags oder, wenn dieser nicht bekannt ist, dem laufzeitabhängigen Grenzfremdkapitalzinssatz. Leasingverbindlichkeiten sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Einige Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung insbesondere von Schienenfahrzeugen von Aufgabenträgern oder unabhängigen Finanzdienstleistern, wobei diese vom Aufgabenträger eine Kapitaldienstgarantie, eine Wiedereinsatzgarantie oder Ähnliches erhalten. Der Barwert dieser Zahlungsverpflichtungen wird unter den Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen ausgewiesen.

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen (per 31. Dezember 2024 vollständig getilgt) ausgewiesen. Die Finanzschulden weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

in Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2024								
Zinslose Darlehen	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**
Senioranleihen	1.979	2.261	2.806	2.091	1.786	18.217	**27.161**	**29.140**
Commercial Paper	1.503	–	–	–	–	–	**–**	**1.503**
Bankschulden	582	2.500	500	–	60	–	**3.060**	**3.642**
Leasingverbindlichkeiten	541	405	361	314	277	1.227	**2.584**	**3.125**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	90	84	79	77	67	217	**524**	**614**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	98	0	0	0	0	1	**1**	**99**
Insgesamt	**4.793**	**5.250**	**3.746**	**2.482**	**2.190**	**19.662**	**33.330**	**38.123**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	0	–	–	–	–	–	**–**	**0**
PER 31.12.2023								
Zinslose Darlehen	152	–	–	–	–	–	**–**	**152**
Senioranleihen	1.966	1.973	2.216	2.801	2.101	18.985	**28.076**	**30.042**
Commercial Paper	358	–	–	–	–	–	**–**	**358**
Bankschulden	566	8	2.000	–	–	–	**2.008**	**2.574**
Leasingverbindlichkeiten	1.052	788	610	470	361	1.506	**3.735**	**4.787**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	21	21	20	19	18	52	**130**	**151**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	22	0	0	21	0	1	**22**	**44**
Insgesamt	**4.137**	**2.790**	**4.846**	**3.311**	**2.480**	**20.544**	**33.971**	**38.108**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	153	–	–	–	–	–	**–**	**153**

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Fair Values:

	2024		2023	
PER 31.12. / in Mio. €	**Buchwert**	**Fair Value**	Buchwert	Fair Value
Zinslose Darlehen	–	–	152	152
Senioranleihen	29.140	26.675	30.042	27.306
Commercial Paper	1.503	1.503	358	358
Bankschulden	3.642	3.642	2.574	2.574
Leasingverbindlichkeiten	3.125	3.011	4.787	4.323
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	614	611	151	144
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	99	99	44	44
Insgesamt	**38.123**	**35.541**	**38.108**	**34.901**

Die Unterschiede zwischen den Buchwerten und den Fair Values der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Fair Values auf.

Die Zinslosen Darlehen ergaben sich fast ausschließlich aus Finanzierungen des Bundes für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die im Grundgesetz verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG). Sie waren per 31. Dezember 2024 vollständig getilgt.

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. I. d. R. werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die Zinslosen Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2024	2023
Stand per 01.01.	152	298
Tilgung	– 155	– 155
Aufzinsung	3	9
Stand per 31.12.	**0**	**152**

Die begebenen Senioranleihen setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

SENIORANLEIHEN PER 31.12. / in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	2024 Buchwert	2024 Fair Value	2023 Buchwert	2023 Fair Value
NICHT BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN								
DB Finance	829	AUD, JPY, EUR	2,4-7,8		784	741	1.141	1.086
Insgesamt					**784**	**741**	**1.141**	**1.086**
BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN DER DB FINANCE								
Anleihe 2010-2025	500	EUR	0,5	3,870	500	502	499	505
Anleihe 2012-2024	83	CHF	0,0	1,586	-	-	108	108
Anleihe 2012-2024	500	EUR	0,0	3,119	-	-	500	499
Anleihe 2012-2072	75	GBP	47,9	4,524	72	56	69	64
Anleihe 2013-2028	50	EUR	3,1	2,707	50	50	50	49
Anleihe 2013-2025	202	NOK	0,2	4,017	127	127	133	133
Anleihe 2013-2026	497	GBP	1,6	3,351	511	501	486	477
Anleihe 2014-2024	59	AUD	0,0	5,395	-	-	55	55
Anleihe 2014-2024	246	CHF	0,0	1,522	-	-	324	324
Anleihe 2014-2029	500	EUR	4,2	2,886	497	503	497	501
Anleihe 2015-2025	600	EUR	0,8	1,391	599	594	599	584
Anleihe 2015-2030	366	NOK	5,8	2,760	288	260	302	287
Anleihe 2015-2025	115	AUD	0,8	3,864	107	106	110	109
Anleihe 2015-2030	650	EUR	5,8	1,707	647	609	647	602
Anleihe 2015-2025	161	CHF	0,9	0,143	186	185	189	184
Anleihe 2016-2026	500	EUR	1,2	0,880	499	490	499	478
Anleihe 2016-2031	750	EUR	6,5	0,964	745	664	745	653
Anleihe 2016-2028	500	EUR	3,7	0,765	497	467	497	455
Anleihe 2016-2024	41	HKD	0,0	2,100	-	-	41	40
Anleihe 2017-2032	79	NOK	7,1	2,514	59	52	62	58
Anleihe 2017-2032	500	EUR	7,9	1,541	498	453	498	450
Anleihe 2017-2025	341	GBP	0,5	1,437	362	355	345	329
Anleihe 2017-2032	55	SEK	7,6	2,226	46	42	48	43
Anleihe 2017-2030	261	CHF	5,9	0,463	318	316	324	305
Anleihe 2017-2024	300	EUR	0,0	FRN	-	-	300	301
Anleihe 2018-2027	1.000	EUR	3,0	1,086	998	959	997	935
Anleihe 2018-2033	750	EUR	8,6	1,680	747	678	746	664
Anleihe 2018-2028	346	CHF	3,5	0,470	426	425	433	417
Anleihe 2018-2031	500	EUR	6,2	1,508	496	461	495	454
Anleihe 2018-2043	125	EUR	18,9	1,866	125	95	125	96
Anleihe 2019-2028	1.000	EUR	4,0	1,235	996	944	995	927
Anleihe 2019-2026	340	GBP	1,1	1,944	362	351	345	329
Anleihe 2019-2034	103	NOK	9,1	2,732	84	73	89	83
Anleihe 2019-2029	310	CHF	4,5	0,135	371	364	377	354
Anleihe 2019-2034	133	CHF	9,5	0,516	159	155	162	148
Anleihe 2019-2039	47	SEK	14,4	2,025	44	35	45	37
Anleihe 2020-2035	500	EUR	10,5	0,819	497	394	496	384
Anleihe 2020-2024	300	EUR	0,0	-0,062	-	-	300	299
Anleihe 2020-2032	150	EUR	7,2	0,257	150	124	150	121
Anleihe 2020-2027	900	EUR	2,3	0,639	897	861	896	839
Anleihe 2020-2040	750	EUR	15,3	1,433	744	567	744	574
Anleihe 2020-2029	850	EUR	4,5	0,411	849	766	848	755
Anleihe 2020-2039	650	EUR	14,5	0,977	641	463	640	467
Anleihe 2020-2035	48	SEK	10,5	1,544	44	36	45	37
Anleihe 2020-2050	1.000	EUR	25,9	0,656	993	526	992	550
Anleihe 2021-2036	370	CHF	11,1	0,100	426	390	433	373
Anleihe 2021-2026	339	GBP	1,9	0,523	361	335	344	312
Anleihe 2021-2026	494	SEK	1,1	0,524	436	425	450	423
Anleihe 2021-2036	1.000	EUR	11,3	0,759	986	764	984	745
Anleihe 2021-2033	296	CHF	8,4	0,211	345	330	351	315
Anleihe 2021-2041	168	AUD	16,4	3,124	155	110	159	112
Anleihe 2021-2051	1.000	EUR	26,4	1,159	992	601	992	628
Anleihe 2021-2036	196	NOK	11,5	2,241	169	133	177	154
Anleihe 2021-2031	750	EUR	6,7	0,393	748	636	748	622
Anleihe 2021-2031	279	CHF	6,8	0,241	319	309	324	298
Anleihe 2022-2042	191	AUD	17,0	3,350	178	129	184	133
Anleihe 2022-2027	200	EUR	2,1	0,791	200	193	200	189
Anleihe 2022-2034	750	EUR	9,2	1,389	747	653	747	641
Anleihe 2022-2030	900	EUR	5,4	1,992	893	859	892	850
Anleihe 2022-2040	52	SEK	15,7	3,511	48	46	49	49
Anleihe 2022-2032	308	CHF	7,7	1,903	319	349	324	340
Anleihe 2022-2034	51	NOK	9,7	4,370	42	41	44	48
Anleihe 2022-2042	500	EUR	17,8	3,924	495	525	495	538

SENIORANLEIHEN PER 31.12. / in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	2024 Buchwert	2024 Fair Value	2023 Buchwert	2023 Fair Value
Anleihe 2022-2042	151	CHF	17,9	2,285	159	193	161	187
Anleihe 2023-2037	750	EUR	13,0	3,664	747	779	747	781
Anleihe 2023-2033	600	EUR	8,4	3,413	593	613	592	618
Anleihe 2023-2035	287	CHF	10,7	1,927	291	323	296	314
Anleihe 2023-2027	600	EUR	2,7	3,590	599	616	598	617
Anleihe 2023-2033	149	AUD	8,9	6,053	149	157	153	163
Anleihe 2023-2043	650	EUR	18,9	4,140	638	694	639	707
Anleihe 2024-2038	500	EUR	13,1	3,512	493	504	-	-
Anleihe 2024-2039	1.325	NOK	14,1	4,136	112	106	-	-
Anleihe 2024-2034	500	EUR	9,3	3,425	498	512	-	-
Insgesamt					**28.369**	**25.934**	**28.930**	**26.220**
Anpassung aus Derivaten					-13	-	-29	-
Gesamtbetrag Senioranleihen					**29.140**	**26.675**	**30.042**	**27.306**

2024 wurden zwei festverzinsliche nicht börsennotierte Senioranleihen über 425 Mio. AUD (285 Mio. €) und 12.000 Mio. JPY (100 Mio. €) und sechs festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen der DB Finance über 100 Mio. CHF (83 Mio. €), 500 Mio. €, 90 Mio. AUD (59 Mio. €), 300 Mio. CHF (246 Mio. €), 350 Mio. HKD (41 Mio. €) und 300 Mio. € sowie eine variabel verzinsliche börsennotierte Senioranleihe über 300 Mio. € im Gesamtwert von 1.914 Mio. € planmäßig getilgt.

2024 wurden von der DB Finance drei festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen mit einem Gesamtwert von 1.117 Mio. € emittiert. Dabei handelt es sich um zwei Emissionen über jeweils 500 Mio. € sowie eine Emission über 1.325 Mio. NOK (117 Mio. €). Ein Teil der festverzinslichen Euro-Anleihen wurde in variabel verzinslich geswapt. Daraus resultierte in der Bewertung des Anleihenbestands ein Rückgang der Buchwerte um 13 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 29 Mio. €).

Im Rahmen des kurzfristigen Liquiditätsmanagements wurden Commercial-Paper-Emissionen getätigt. Per 31. Dezember 2024 waren Commercial Paper im Umfang von 1.503 Mio. € ausstehend (per 31. Dezember 2023: 358 Mio. €). Sie setzten sich wie folgt zusammen:

COMMERCIAL-PAPER-EMISSIONEN PER 31.12. / in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Tagen	Nominalzins in %	2024 Buchwert	2024 Fair Value	2023 Buchwert	2023 Fair Value
vom 28.12.2024	215	EUR	13	3,050	214,7	214,7	-	-
vom 28.12.2024	215	EUR	13	3,050	214,7	214,7	-	-
vom 28.12.2024	215	EUR	13	3,050	214,7	214,7	-	-
vom 28.12.2024	215	EUR	13	3,050	214,7	214,7	-	-
vom 28.12.2024	215	EUR	13	3,050	214,7	214,7	-	-
vom 28.12.2024	215	EUR	13	3,050	214,7	214,7	-	-
vom 28.12.2024	215	EUR	13	3,050	214,7	214,7	-	-
vom 11.12.2023	54	USD	0	5,552	-	-	48	48
vom 11.12.2023	60	EUR	0	3,940	-	-	60	60
vom 11.12.2023	50	EUR	0	3,940	-	-	50	50
vom 11.12.2023	50	EUR	0	3,940	-	-	50	50
vom 11.12.2023	50	EUR	0	3,940	-	-	50	50
vom 11.12.2023	50	EUR	0	3,940	-	-	50	50
vom 11.12.2023	50	EUR	0	3,940	-	-	50	50
Insgesamt	**1.869**				**1.503**	**1.503**	**358**	**358**

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt:

BANKSCHULDEN PER 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2024 Buchwert	2024 Fair Value	2023 Buchwert	2023 Fair Value
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	1,5	variabel	500	500	500	500
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	1,5	variabel	500	500	500	500
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	1,9	variabel	500	500	500	500
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	1,9	variabel	500	500	500	500
Bankdarlehen 2024-2027	EUR	2,0	variabel	500	500	-	-
Bankdarlehen 2024-2026	EUR	1,9	variabel	500	500	-	-
Sonstige				642	642	574	574
Insgesamt				**3.642**	**3.642**	**2.574**	**2.574**

Der Anstieg der Bankschulden per 31. Dezember 2024 resultierte im Wesentlichen aus der Aufnahme von zwei weiteren Bankkrediten als Brückenfinanzierung in Erwartung des Mittelzuflusses von Veräußerungserlösen.

Die sonstigen Bankschulden enthielten überwiegend kurzfristig fällige Sicherheiten (per 31. Dezember 2024: 574 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 524 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Derivatetransaktionen resultierten.

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2024 weitere garantierte Kreditfazilitäten mit einem Gesamtvolumen von 4.695 Mio. € zur Verfügung (per 31. Dezember 2023: 4.797 Mio. €). Davon entfielen 2.050 Mio. € auf Back-up-Linien für das 3,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG (per 31. Dezember 2023: 2.100 Mio. €). Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2024 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 2.645 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 2.697 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend im ehemaligen Segment DB Schenker.

Verpflichtungen aus Leasingverhältnissen (Anhangziffer (13) 246 ff.) werden durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände hatten per 31. Dezember 2024 einen Buchwert von 2.888 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 4.266 Mio. €).

Die Nominalwerte der Leasingverbindlichkeiten verteilten sich wie folgt:

	Restlaufzeit							
LEASINGVERBINDLICHKEITEN / in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2024								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	548	473	418	361	315	1.478	**3.045**	**3.593**
PER 31.12.2023								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.064	885	686	532	408	1.828	**4.339**	**5.403**

Der Rückgang der Nominalwerte der Leasingverbindlichkeiten resultierte im Wesentlichen aus der Umklassifizierung von DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen gem. IFRIC 12 sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

			2024		2023	
PER 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Netz 3b Gäu-Murr Elektrotriebfahrzeuge (2017)	EUR	1,0	4	4	–	–
Netz 9a Breisgau Ost-West Elektrotriebfahrzeuge (2019)	EUR	8,0	55	51	–	–
Netz 4 Rheintal Los 1 Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	8,0	68	65	–	–
Netz 4 Rheintal Los 2 Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	8,0	56	53	–	–
Dieselnetz Allgäu Dieseltriebfahrzeuge (2020)	EUR	5,0	26	26	30	30
S-Bahn Nürnberg Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	6,0	46	46	53	52
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	10,0	96	90	8	7
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotriebfahrzeuge (2021)	EUR	10,0	51	48	56	51
Karlsruher Netz 7b Los 1 Elektrotriebfahrzeuge (2022)	EUR	11,0	51	54	–	–
Karlsruher Netz 7b Los 2 Elektrotriebfahrzeuge (2022)	EUR	14,0	25	27	–	–
Taunusnetze Wasserstoff-Triebfahrzeuge (2022)	EUR	10,0	86	94	–	–
S-Bahn Rhein-Ruhr Los B Elektrotriebfahrzeuge (2023)	EUR	4,0	42	44	–	–
Netz 54 Regionalbahn Bodensee-Oberschwaben Dieseltriebfahrzeuge (2023)	EUR	9,0	8	9	–	–
Sonstige	EUR		–	–	4	4
Insgesamt			**614**	**611**	**151**	**144**

Zur Erfüllung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen wurden diverse Triebfahrzeuge von den verantwortlichen Bestellerorganisationen angemietet. 2024 wurden diverse bereits laufende Verträge in die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen neu bzw. im vollen Umfang aufgenommen. Dies resultierte aus einer angepassten Einschätzung zur Bilanzierung der betroffenen Verträge.

Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen stehen Forderungen aus Verkehrskonzessionen gegenüber (Anhangziffer (19) 251 ff.).

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

	2024				2023			
PER 31.12. / in Mio. €	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt
FINANZSCHULDEN – LANGFRISTIG								
Zinslose Darlehen	–	–	–	**–**	–	–	–	**–**
Senioranleihen	–	24.706	–	**24.706**	3.036	22.310	–	**25.346**
Commercial Paper	–	–	–	**–**	–	–	–	**–**
Bankschulden	–	3.060	–	**3.060**	–	2.008	–	**2.008**
Leasingverbindlichkeiten	–	2.470	–	**2.470**	–	3.271	–	**3.271**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	–	521	–	**521**	–	123	–	**123**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	1	–	**1**	–	22	–	**22**
Insgesamt	**–**	**30.758**	**–**	**30.758**	**3.036**	**27.734**	**–**	**30.770**

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten am Vorjahresende bilanzierten Zinslosen Darlehen werden durch eine Abzinsung der in Laufzeitscheiben aufgeteilten Nominalwerte der Zinslosen Darlehen mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Thomson Reuters bzw. Bloomberg) ermittelt.

Senioranleihen der DB Finance wurden dem Level 2 zugeordnet, da die Marktaktivität den Anforderungen eines aktiven Marktes nicht entspricht. Für die Ermittlung der Fair Values dieser Senioranleihen wurden bindende Angebote u. a. bei Thomson Reuters und Bloomberg zugrunde gelegt, die anhand der Bewertungsmodelle unter Einbeziehung der am Markt beobachtbaren Parameter wie Zinskurven und Wechselkurse verifiziert wurden.

Der beizulegende Zeitwert der Leasingverträge sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen wurde durch eine Abzinsung der noch ausstehenden Leasingraten mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller Spread; Quelle: Thomson Reuters bzw. Bloomberg) ermittelt.

(29) VERBINDLICHKEITEN

Die erstmalige Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von Transaktionskosten bzw. Agien/Disagien. In der Folge werden langfristige Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Übrige Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2024								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	3.457	29	32	17	8	9	**95**	**3.552**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.283	503	19	16	20	332	**890**	**4.173**
Insgesamt	**6.740**	**532**	**51**	**33**	**28**	**341**	**985**	**7.725**
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	1.646	7	5	3	1	3	**19**	**1.665**
davon erhaltene Anzahlungen	92	2	2	2	1	2	**9**	**101**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	499	–	–	–	–	–	**–**	**499**
PER 31.12.2023								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	6.224	38	18	43	10	6	**115**	**6.339**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.998	96	242	164	17	352	**871**	**4.869**
Insgesamt	**10.222**	**134**	**260**	**207**	**27**	**358**	**986**	**11.208**
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.281	6	3	3	2	3	**17**	**2.298**
davon erhaltene Anzahlungen	90	2	2	2	1	3	**10**	**100**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	237	–	–	–	–	–	**–**	**237**

Der leichte Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen insgesamt (ohne die nicht fortgeführten Geschäftsbereiche) entfiel mit 157 Mio. € auf das Segment DB Fernverkehr und mit 138 Mio. € auf das Segment DB Regio; gegenläufig war bei dem Segment DB InfraGO ein Anstieg von 263 Mio. € zu verzeichnen. Bei den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten ergaben sich Anstiege bei den Segmenten DB InfraGO (+285 Mio. €), DB Regio (+190 Mio. €) und DB Fernverkehr (+107 Mio. €) sowie ein Rückgang beim Segment Beteiligungen/Sonstige (–109 Mio. €). Im Übrigen wird auf die »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 232 f. verwiesen.

Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten und erhaltene Anzahlungen sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betrafen im Einzelnen:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	224	302
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	336	297
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	11	101
Verbindlichkeiten für Abfindungen	72	56
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	1	6
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	8	23
Sonstige Personalverpflichtungen	725	1.120
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	12	43
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	143	178
Übrige Steuern	33	72
Verbindlichkeiten aus Zinsen	216	199
Erlösschmälerungen	46	50
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	517	273
Für Liefergeschäfte begebene eigenständige Schuldanerkenntnisse	627	537
Verbindlichkeiten gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz	2	2
Weitere Verbindlichkeiten	1.200	1.610
Insgesamt	**4.173**	**4.869**

Die Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2024 unverändert mit 0 Mio. € besichert.

Innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten wurden Verpflichtungen aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen i. H. v. 627 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 537 Mio. €) in der Bilanz ausgewiesen, die vollständig an die Lieferanten ausgezahlt worden sind. 2024 erfolgten Zugänge (+172 Mio. €) bzw. Abgänge (–82 Mio. €) aufgrund von Ein- und Auszahlungen. Das durchschnittliche Zahlungsziel betrug zwei bis drei Jahre.

(30) ERTRAGSTEUERSCHULDEN

Die Ertragsteuerschulden betrafen per 31. Dezember 2024 unverändert insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Deutschland und Kanada.

(31) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Der DB-Konzern gewährt seinen Mitarbeitenden in zahlreichen Ländern Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Ausgestaltung der Pensionszusagen richtet sich nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes.

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme. Die Bewertung und Bilanzierung der leistungsorientierten Zusagen erfolgt in Übereinstimmung mit IAS 19. Wesentliche Pensionsverpflichtungen bestehen nur in Deutschland sowie im Vereinigten Königreich. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

Deutschland

Pensionsverpflichtungen des DB-Konzerns in Deutschland umfassen sowohl solche für Beamt:innen als auch für Arbeitnehmende.

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamt:innen erhalten nach ihrer Pensionierung Ruhestandsbezüge durch das BEV nach dem Beamtenversorgungsgesetz.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamt:innen für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmende (§21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach den Tarifverträgen über die betriebliche Zusatzversorgung (ZversTV) und die betriebliche Altersvorsorge (bAV-TV) der Arbeitnehmenden der DB AG. Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung der Beamt:innen handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmenden betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmende, die vor der Gründung der DB AG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmenden auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmenden des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmenden die Renten-Zusatzversicherung fort.

Während des aktiven Arbeitsverhältnisses erfolgt für diese Arbeitnehmenden ebenfalls eine Als-ob-Kostenerstattung an das BEV. Mit dem Ausscheiden der Arbeitnehmenden entfällt diese gegenüber dem BEV. Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung der Arbeitnehmenden (§14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmende der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 bis zum 31. Dezember 2021 eingestellten Arbeitnehmenden erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des ZversTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist. Die Anpassung der laufenden Rentenleistungen erfolgt jährlich nach den Vorschriften des Betriebsrentengesetzes. Als Leistungen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Für diesen Plan wird kein Planvermögen gebildet.

Darüber hinaus erhalten die Arbeitnehmenden in den meisten Konzerngesellschaften einen monatlichen Beitrag zur betrieblichen Altersvorsorge i. H. v. 3,3 % des Monatstabellenentgelts sowie der meisten in dem Monat gezahlten Entgeltbestandteile. Der monatliche Beitrag wird in einen Pensionsfonds (DEVK-Pensionsfonds) gezahlt. Rückstellungen müssen hierfür nicht gebildet werden.

c) Gegenüber Führungskräften im DB-Konzern, die eine Führungskraftzusage vor dem 1. Januar 2007 erhalten haben, bestehen unterschiedliche leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen. Die Höhe dieser Leistungen hängt grundsätzlich von der Dienstzeit und dem Gehalt ab. Im Allgemeinen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Mit Ausnahme einer geringen Anzahl von Rückdeckungsversicherungen besteht kein Planvermögen.

d) Führungskräften des DB-Konzerns, die eine Führungskraftzusage nach dem 31. Dezember 2006 erhalten haben, wird grundsätzlich eine Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gewährt. Hierbei wird in jedem Dienstjahr ein Versorgungsbaustein ermittelt, der von Gehalt und Alter der Berechtigten abhängt. Die Finanzierung dieser Leistungen erfolgt über eine Treuhandstruktur (Contractual Trust Arrangement; CTA), den Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Leistungshöhe richtet sich grundsätzlich nach der Rendite des CTA, wobei eine Mindestverzinsung garantiert wird (Zusagen bis einschließlich 2014: 2,25 % p. a., Zusagen ab 2015: lediglich Beitragserhalt). Langlebigkeitsrisiken werden dadurch vermieden, dass die Leistungen grundsätzlich in Form einer fünfjährigen Ratenzahlung gewährt werden. Bei dem Vermögen des CTA handelt es sich um Planvermögen. Durch den wirtschaftlichen Gleichlauf von Pensionsverpflichtung und Planvermögen bei entsprechender Wertentwicklung des CTA werden Anlagerisiken minimiert. Es bestehen weder rechtliche noch regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen des Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Anlage der Beiträge erfolgt entsprechend der grundsätzlichen Prämisse, dass die zugesagte Versorgungsleistung durch eine entsprechende Garantiekomponente gewährleistet wird. Dazu wird bei jeder Einzahlung einzeln je Versorgungsanwärter:in ein altersabhängiger Anlagebetrag in Nullkuponanleihen (Zerobonds) bester Bonität investiert. Der nach Dotierung der Garantiekomponente verbleibende Anlagebetrag wird renditeoptimierend vorrangig in passiv verwaltete europäische Aktien- und Rentenfonds (bzw. vergleichbare Produkte) investiert.

e) Für Führungskräfte besteht die Möglichkeit, an einem Entgeltumwandlungsprogramm (Deferred-Compensation-Programm) teilzunehmen. Diese durch Arbeitnehmende finanzierte Form der betrieblichen Altersversorgung stellt eine leistungsorientierte Pensionsverpflichtung dar.

Vereinigtes Königreich

Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Cargo (UK) Holdings Limited handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen Railway Pension Scheme. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt i. d. R. alle drei Jahre. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan anhand der entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten. Der Pensionsplan ist endgehaltsabhängig; als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die Pensionsverpflichtungen sind durch Planvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland liegen die versicherungsmathematischen Risiken beim DB-Konzern. Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Versicherungsmathematische Risiken, die als typisch für Unternehmen mit leistungsorientierten Plänen zu erachten sind, bestehen in folgender Weise:

- ***Zinsrisiko:*** *Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Senioranleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Ein Wechsel des Rechnungszinses führt zu einer Veränderung des Barwerts der Gesamtverpflichtung (DBO).*
- ***Inflationsrisiko:*** *Ein Teil der Pensionsverpflichtungen, insbesondere aufgrund von Anpassungen laufender Renten, ist an die Entwicklung der Inflation geknüpft.*
- ***Langlebigkeitsrisiko:*** *Ein Langlebigkeitsrisiko kann sich aufgrund zukünftig steigender Lebenserwartung in Form verlängerter Rentenauszahlungszeiträume konkretisieren.*
- ***Investitionsrisiko:*** *Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens bzw. der Erstattungsansprüche auf den Fair Values zum Bilanzstichtag. Die Kapitalanlage ist grundsätzlich mit zahlreichen Risiken behaftet, die sich in der Zeitwertbilanzierung des Planvermögens auswirken können. Im Falle von Pensionsplänen mit einer Dotierungsverpflichtung kann durch das Investitionsrisiko die Höhe der künftigen Beiträge beeinflusst werden.*

Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	383	581	1.380	1.653	0	38	**1.763**	**2.272**
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	3.241	3.308	9	50	0	13	**3.250**	**3.371**
Gesamtverpflichtung	**3.624**	**3.889**	**1.389**	**1.703**	**0**	**51**	**5.013**	**5.643**
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	– 320	– 555	– 1.477	– 1.723	–	– 32	**– 1.797**	**– 2.310**
Effekt aus Kostenaufteilung	–	–	– 4	– 6	–	–	**– 4**	**– 6**
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.64 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	0	54	–	–	–	–	**0**	**54**
In der Bilanz als Forderungen aus Planvermögen erfasster Vermögenswert	–	–	106	111	–	–	**106**	**111**
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	**3.304**	**3.388**	**14**	**85**	**0**	**19**	**3.318**	**3.492**

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
Verpflichtungsumfang per 01.01.	3.889	3.121	1.703	4.001	51	51	**5.643**	**7.173**
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmendenbeiträge	137	117	15	36	3	2	**155**	**155**
Arbeitnehmendenbeiträge	3	3	10	24	0	1	**13**	**28**
Zinsaufwand	124	123	75	162	2	2	**201**	**287**
Zahlungen	– 112	– 108	– 101	– 178	– 3	– 4	**– 216**	**– 290**
davon Rentenzahlungen	– 112	– 108	– 101	– 178	– 3	– 4	**– 216**	**– 290**
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	–	–	–	–	–	**0**	**–**
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	5	5	– 14	– 3	–	0	**– 9**	**2**
Transfers	– 237	181	– 180	– 2.541	– 52	0	**– 469**	**– 2.360**
Änderung Konsolidierungskreis	0	–	0	0	–	–	**0**	**0**
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	–	–	–	–	–	**0**	**–**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	–	0	0	–	–	**0**	**0**
Versicherungsmathematische Gewinne (–) / Verluste (+)	– 185	447	– 224	116	– 1	–	**– 410**	**563**
aus erfahrungsbedingter Neubewertung	– 80	– 2	16	95	0	– 4	**– 64**	**89**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	2	– 4	– 1	– 48	0	1	**1**	**– 51**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	– 107	453	– 239	69	– 1	3	**– 347**	**525**
Währungskurseffekte	–	–	105	86	0	– 1	**105**	**85**
Verpflichtungsumfang per 31.12.	**3.624**	**3.889**	**1.389**	**1.703**	**0**	**51**	**5.013**	**5.643**

Die Transfers betrafen die Umgliederung von Pensionsrückstellungen des ehemaligen Segments DB Schenker (im Vorjahr: des ehemaligen Segments DB Arriva) in die Verbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen infolge des geplanten Verkaufs.

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	555	271	1.723	3.949	32	33	**2.310**	**4.253**
Arbeitgeberbeiträge	42	37	15	73	1	2	**58**	**112**
Arbeitnehmendenbeiträge	0	0	10	24	0	0	**10**	**24**
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	20	17	80	165	1	1	**101**	**183**
Zahlungen	– 18	– 18	– 96	– 171	– 2	– 3	**– 116**	**– 192**
davon Rentenzahlungen	– 18	– 18	– 96	– 171	– 2	– 3	**– 116**	**– 192**
davon Zahlungen für Abgeltungen	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**
Transfers	– 275	236	– 122	– 2.468	– 35	0	**– 432**	**– 2.232**
Änderung Konsolidierungskreis	–	–	0	–	–	–	**0**	**–**
Neubewertung	– 4	12	– 240	75	3	0	**– 241**	**87**
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	–	–	– 3	– 8	0	– 1	**– 3**	**– 9**
Währungskurseffekte	–	–	110	84	0	0	**110**	**84**
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	**320**	**555**	**1.477**	**1.723**	**0**	**32**	**1.797**	**2.310**

Die Transfers betrafen fast ausschließlich das ehemalige Segment DB Schenker (im Vorjahr: das ehemalige Segment DB Arriva) betreffende Planvermögen.

Bei dem angesetzten Planvermögen handelte es sich um:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
Aktien und sonstige Wertpapiere	35	24	396	377	–	8	**431**	**409**
davon mit Marktpreisnotierung	35	24	396	377	–	8	**431**	**409**
Zinstragende Wertpapiere	196	190	979	1.190	–	22	**1.175**	**1.402**
davon mit Marktpreisnotierung	196	190	979	1.190	–	22	**1.175**	**1.402**
Rückdeckungsversicherungen	46	66	18	98	–	–	**64**	**164**
davon mit Marktpreisnotierung	–	66	18	91	–	–	**18**	**157**
davon ohne Marktpreisnotierung	46	–	–	7	–	–	**46**	**7**
Private Equity	–	–	74	76	–	–	**74**	**76**
davon ohne Marktpreisnotierung	–	–	74	76	–	–	**74**	**76**
Anlagen in Infrastruktur	–	–	–	1	–	–	**–**	**1**
davon mit Marktpreisnotierung	–	–	–	1	–	–	**–**	**1**
Barmittel und andere Vermögenswerte	43	275	10	– 19	0	2	**53**	**258**
davon mit Marktpreisnotierung	43	41	10	– 28	0	0	**53**	**13**
davon ohne Marktpreisnotierung	–	234	–	9	–	2	**–**	**245**
	320	**555**	**1.477**	**1.723**	**0**	**32**	**1.797**	**2.310**
davon als Forderungen aus Planvermögen erfasster Vermögenswert	–	–	– 106	– 111	–	0	**– 106**	**– 111**
	320	**555**	**1.371**	**1.612**	**0**	**32**	**1.691**	**2.199**

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
Rückstellung per 01.01.	3.388	2.850	85	102	19	18	**3.492**	**2.970**
Pensionsaufwand	251	232	– 2	38	4	5	**253**	**275**
davon Dienstzeitaufwand	137	117	15	36	3	2	**155**	**155**
davon Arbeitnehmendenbeiträge	3	2	–	–	0	1	**3**	**3**
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	106	108	– 6	– 3	1	1	**101**	**106**
davon Verwaltungskosten	–	–	3	8	0	1	**3**	**9**
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	5	5	– 14	– 3	–	0	**– 9**	**2**
Arbeitgeberbeiträge	– 42	– 36	– 15	– 73	– 1	– 2	**– 58**	**– 111**
Zahlungen	– 94	– 90	– 4	– 7	– 1	– 1	**– 99**	**– 98**
davon Rentenzahlungen	– 94	– 90	– 4	– 7	– 1	– 1	**– 99**	**– 98**
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	–	–	–	0	–	**0**	**–**
Transfers	– 29	5	– 58	11	– 17	0	**– 104**	**16**
Änderung Konsolidierungskreis	0	–	0	0	–	–	**0**	**0**
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	–	–	–	–	–	**0**	**–**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	–	0	0	–	–	**0**	**0**
Neubewertung	– 170	427	19	21	– 4	0	**– 155**	**448**
aus erfahrungsbedingter Neubewertung	– 80	– 2	16	65	0	– 4	**– 64**	**59**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	2	– 4	– 1	– 37	0	0	**1**	**– 41**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	– 107	453	– 237	54	– 1	3	**– 345**	**510**
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	4	– 12	241	– 61	– 3	1	**242**	**– 72**
Änderungen der Vermögenswertobergrenze	11	– 8	–	0	–	–	**11**	**– 8**
Währungskurseffekte	–	–	0	2	0	– 1	**0**	**1**
Veränderung erfasster Vermögenswerte	–	–	– 11	– 9	0	–	**– 11**	**– 9**
Rückstellung per 31.12.	**3.304**	**3.388**	**14**	**85**	**0**	**19**	**3.318**	**3.492**

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

in %	**2024**	2023
RECHNUNGSZINSFUSS		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	3,40	3,20
Vereinigtes Königreich	5,40	4,50
ERWARTETE LOHN- UND GEHALTSENTWICKLUNG		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	4,10	4,10
Vereinigtes Königreich	3,20	3,10
ERWARTETE RENTENENTWICKLUNG (JE NACH PERSONENGRUPPE)		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	2,25	2,25
Vereinigtes Königreich	2,20	2,10

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck unverändert Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länder- oder versorgungsplanspezifische Sterbetafeln verwendet.

Sensitivitäten und zusätzliche Angaben:

PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	4.376	4.905
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	5.823	6.578
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Gehaltsentwicklung	5.024	5.667
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Rentenentwicklung	5.278	5.930
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	5.140	5.792
Gesamtverpflichtung	5.013	5.644
davon aktive Begünstigte	2.225	2.504
davon ausgeschiedene Anwärter:innen	688	798
davon Pensionär:innen	2.100	2.341
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	52	63
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	130	128
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	14,8	15,4

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, das bei der Berechnung des Verpflichtungsumfangs eingesetzt wurde. Dabei wurde jeweils eine Annahme unter Beibehaltung der übrigen Annahmen geändert, sodass Interdependenzen zwischen den einzelnen Annahmen unberücksichtigt geblieben sind.

(32) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme größer als 50 % ist und die zu einem Abfluss von Ressourcen führt, und wenn eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist (IAS 37 Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen).

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG wird in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Zinsergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Als ökologische Altlasten werden sanierungspflichtige Kontaminationen von Boden und Grundwasser bezeichnet, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für Einzelne oder die Allgemeinheit auslösen. Gesetzliche Grundlagen zur Ableitung der Sanierungspflichten sind in den Boden- und Wassergesetzen des Bundes und der Länder zusammengefasst. Ebenfalls Gegenstand der Bearbeitung ökologischer Altlasten sind erforderliche Sanierungsmaßnahmen am Kanalbestand, um Boden- und Grundwasserkontaminationen aus Leckagen des Kanalbestands zu vermeiden, und Maßnahmen zur Stilllegung von Altdeponien.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren:

KANALMANAGEMENT:

- ***Kanalmeter:*** *Der Sanierungs- und Stilllegungsbedarf am Standort wird erst im Rahmen der Sanierungsplanung konkret und kann dann nach Abschluss der Sanierungsarbeiten exakt bestimmt werden (und damit die Kanalmeter).*
- ***Kanalalterung:*** *Mit zunehmender Kanalalterung ist von einem zunehmenden Schadensgrad auszugehen.*
- ***Regularien/gesetzliche Vorschriften:*** *Besonders die Arbeiten im Gleisbereich bedeuten einen Mehraufwand durch Verladung, Sicherung, Nachtarbeit, Streckensperrungen.*
- ***Kapazitäten/Marktgegebenheiten:*** *Je nach Marktlage stehen ausführende Unternehmen zur Verfügung und damit Kapazitäten (Personal); die Marktlage und die im Rahmen der Maßnahmen festzulegenden Sanierungsverfahren bestimmen aber auch deren Preis.*

BODEN-/GRUNDWASSERSANIERUNG:

- ***Umweltgesetze/behördliche Anordnungen:*** *Änderungen im Bereich der Umweltgesetze wie auch behördliche Anordnungen können zu ungeplantem Mehraufwand führen.*
- ***Sanierungsrisiken:*** *Im Laufe von Sanierungsmaßnahmen ergeben sich Mehrmengen für den Bodenaushub oder längere Laufzeiten für die Grundwasserentnahme und -reinigung, da Sanierungszielwerte noch nicht erreicht sind. Dies führt zu Mehrkosten.*
- ***Schadenszuwachs:*** *Es besteht das Risiko, dass z. B. im Rahmen von Bautätigkeiten der Infrastruktur neue Boden-/Grundwasserkontaminationen entdeckt werden, die den Kriterien der Rückstellungsinanspruchnahme entsprechen.*

Für die Bewertung der Rückstellung zum Bilanzstichtag wurden auf der Grundlage der derzeit bekannten Untersuchungs- und Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt. Die Abzinsung der Rückstellung erfolgt auf Basis erwarteter Zahlungsabflüsse bei Anwendung eines risikoadjustierten Zinssatzes von 0,23 % (per 31. Dezember 2023: 0,18 %).

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden gebildet, sofern ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheit können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Im DB-Konzern ergeben sich solche Unsicherheiten insbesondere aus der Schätzung zukünftiger Erträge aus Verkehrsverträgen, der damit in Zusammenhang stehenden Sach- und Personalkosten sowie etwaiger Pönalezahlungen. Änderungen der Schätzungen dieser drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften können sich unter Umständen erheblich auf die künftige Ertragslage auswirken.

Die Bewertung der Rückstellungen für Stilllegungen erfolgt hauptsächlich auf Basis von Schätzungen, die für Stilllegungs- und Entsorgungskosten im Wesentlichen aus branchenspezifischen Gutachten abgeleitet werden. Die Rückstellungen werden zum Zeitpunkt ihrer Entstehung mit ihrem abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Für die Bewertung der Rückstellungen für Stilllegungen ergeben sich Chancen und Risiken aus Abweichungen gegenüber den hinterlegten Bewertungsprämissen, Projektplänen und der Veränderung (regulatorischer) Rahmenbedingungen.

Bewertungsrisiken ergeben sich insbesondere im Zusammenhang mit

- *Zins- und Preisprämissen vor dem Hintergrund des sehr langfristigen Projektzeitraums.*
- *Technisch, organisatorisch oder kapazitätsbedingten Verzögerungen bzw. der Optimierung gegenüber dem unterstellten Projektplan für den Kraftwerksrückbau.*
- *Höheren/geringeren schadstoff-/radioaktiven Belastungen von Abbaumassen und anfallenden Reststoffen.*
- *Verzögertem bzw. frühzeitigerem Erhalt von Genehmigungen.*

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

	Personalbezogene Rückstellungen		Erlös-schmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste		Stilllegungs-verpflichtungen		Umweltschutz		Übrige Rückstellungen		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
Stand per 01.01.	898	828	3.654	2.604	517	545	431	465	1.353	1.383	1.480	1.745	**8.333**	**7.570**
Währungsumrechnungseffekte	0	– 2	1	0	2	1	–	–	0	0	4	– 5	**7**	**– 6**
Änderung Konsolidierungskreis	0	0	–	–	– 1	0	–	–	0	–	– 1	0	**– 2**	**0**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	–	–	– 1	0	–	–	0	–	– 1	0	**– 2**	**0**
Inanspruchnahme	– 303	– 265	– 726	– 502	– 151	– 151	– 54	– 49	– 51	– 46	– 334	– 355	**– 1.619**	**– 1.368**
Auflösung	– 42	– 52	– 326	– 286	– 75	– 38	– 17	– 10	– 5	0	– 125	– 217	**– 590**	**– 603**
Umgliederung	– 154	– 14	– 3	142	– 6	– 70	–	–	0	– 2	– 263	– 136	**– 426**	**– 80**
Zuführung	433	390	1.921	1.696	90	223	31	29	79	30	681	444	**3.235**	**2.812**
Auf- und Abzinsung	25	13	–	–	18	7	23	– 4	– 4	– 12	19	4	**81**	**8**
Stand per 31.12.	**857**	**898**	**4.521**	**3.654**	**394**	**517**	**414**	**431**	**1.372**	**1.353**	**1.461**	**1.480**	**9.019**	**8.333**

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2024								
Personalbezogene Rückstellungen	396	141	103	57	39	121	**461**	**857**
Erlösschmälerungen	4.521	–	–	–	–	–	**–**	**4.521**
Rückstellungen für drohende Verluste	191	70	54	25	19	35	**203**	**394**
Stilllegungsverpflichtungen	44	45	43	43	43	196	**370**	**414**
Umweltschutz	57	65	68	65	71	1.046	**1.315**	**1.372**
Übrige Rückstellungen	1.105	98	105	61	38	54	**356**	**1.461**
Insgesamt	**6.314**	**419**	**373**	**251**	**210**	**1.452**	**2.705**	**9.019**
PER 31.12.2023								
Personalbezogene Rückstellungen	413	137	103	62	45	138	**485**	**898**
Erlösschmälerungen	3.654	–	–	–	–	–	**–**	**3.654**
Rückstellungen für drohende Verluste	220	126	60	44	25	42	**297**	**517**
Stilllegungsverpflichtungen	53	49	44	45	45	195	**378**	**431**
Umweltschutz	63	61	67	54	62	1.046	**1.290**	**1.353**
Übrige Rückstellungen	1.053	85	122	70	59	91	**427**	**1.480**
Insgesamt	**5.456**	**458**	**396**	**275**	**236**	**1.512**	**2.877**	**8.333**

Personalbezogene Rückstellungen

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungszahlungen) werden fällig, wenn Mitarbeitende im Rahmen von Vorruhestand oder Altersteilzeit vor dem abschlagsfreien regulären Renteneintritt freigesetzt werden oder wenn Mitarbeitende gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austreten. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitenden entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeitende im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Einzelvertragliche Altersteilzeitvereinbarungen basieren i. d. R. auf dem sog. Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung werden bis zum Ende der Aktivphase der Altersteilzeit ratierlich angesammelt und in Übereinstimmung mit IAS 19 zurückgestellt. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmende ebenfalls mit dem ratierlichen Barwert bewertet.

Der DB-Konzern bietet Mitarbeitenden unter bestimmten Voraussetzungen tarifvertraglich die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit unterhalb ihrer regulären Arbeitszeit zu verringern (besondere Teilzeit im Alter). In diesen Fällen reduziert sich die Arbeitszeit auf 81 % der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit, wobei das Entgelt auf 90 % aufgestockt wird. Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge werden auf Basis von 100 % der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit gewährt.

Die personalbezogenen Rückstellungen setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Personalvertragliche Verpflichtungen	519	454
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	174	188
Jubiläumsrückstellungen	62	89
Sonstige	102	167
Insgesamt	**857**	**898**

Die personalbezogenen Rückstellungen enthielten u. a. personalvertragliche Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung bzw. bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen (Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen). Im übrigen enthielten die personalvertraglichen Verpflichtungen per 31. Dezember 2024 unverändert Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen.

Mit einer Dotierungshöhe von 502 Mio. € per 31. Dezember 2024 (per 31. Dezember 2023: 330 Mio. €) machte die Rückstellung für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen einen großen Anteil der personalbezogenen Rückstellungen des DB-Konzerns aus. Sie resultiert aus personalvertraglichen Verpflichtungen der DB AG für die im Demografietarifvertrag (DemografieTV) verankerte Beschäftigungssicherung. Wesentliche Ursachen für die höhere Dotierung im Vergleich zum Vorjahresende waren die aktualisierten Vorsorgeverpflichtungen für die Transformation von DB Cargo und für das Projekt Gemeinsam Stark im Rahmen des Konzernsanierungsprogramms S3.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen berücksichtigten die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. In den Regelungen des DemografieTV zur besonderen Teilzeit im Alter war per 31. Dezember 2024 ein Betrag von 75 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 90 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitenden mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst enthalten.

Erlösschmälerungen

Der Anstieg der Erlösschmälerungen per 31. Dezember 2024 resultierte im Wesentlichen aus Pönaleverpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln, insbesondere infolge von umfangreichen Baumaßnahmen in der Infrastruktur, erhöhten Krankenständen und Streiks sowie aus dem Abrechnungsverfahren zum Ausgleich von Mindereinnahmen im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket durch Bund und Länder.

Rückstellungen für drohende Verluste

Die Rückstellungen für drohende Verluste betrafen hauptsächlich Verkehrsverträge, bei denen über die Laufzeit der Verträge Verpflichtungsüberschüsse entstehen. Die Zuführungen betrafen insbesondere DB Regio.

Per 31. Dezember 2024 wurde bei DB Regio ein Betrag von 48 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 91 Mio. €) zugeführt und ein Betrag von 33 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 28 Mio. €) aufgelöst.

Stilllegungsrückstellungen

Die Rückstellungen für Stilllegungsverpflichtungen resultierten aus der anteiligen Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Bei der Bewertung der Rückstellung wurde eine übliche Kostensteigerungsrate i. H. v. 2,51 % (per 31. Dezember 2023: 2,96 %) und ein Nominalzins von 3,26 % (per 31. Dezember 2023: 3,54 %) berücksichtigt.

Umweltschutzrückstellungen

Von den Umweltschutzrückstellungen entfielen per 31. Dezember 2024 1.363 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.339 Mio. €) auf die DB AG. Der Anstieg i. H. v. 25 Mio. € wurde maßgeblich durch Zuführungen zu Sanierungsverpflichtungen (+79 Mio. €) getrieben. Gegenläufig dämpfende Effekte resultierten aus der Inanspruchnahme (−50 Mio. €) sowie der Zinsentwicklung (−4 Mio. €). Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG u. a.

- das 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- das 3-Stufen-Kanalprogramm,
- das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung aufgesetzt.

Durch die strukturierte Bearbeitung wird rechtskonformes sowie kosten- und aufwandsoptimiertes Vorgehen für die Erfassung, Gefährdungsbeurteilung und Sanierung festgestellter Schutzgutgefährdungen sichergestellt.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen »Historische Erkundung«, »Orientierende Untersuchung« und »Detailuntersuchung« bestehende Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert und auf der Grundlage der maßgeblichen gesetzlichen Prüfkriterien beurteilt. Wird hierbei eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast festgestellt, wird über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung die Umsetzung der erforderlichen Sanierung geplant. Die Sanierungsdurchführung wird von einem verbindlich abgestimmten Sanierungsplan oder einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit definierten Sanierungszielwerten begleitet.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht betriebsnotwendige Netz wird stillgelegt. Die Abwicklung des Kanalprogramms erfolgt über die Stufe 1 »Erfassung«, Stufe 2 »Inspektion« und Stufe 3 »Sanierung/Stilllegung«. Gesetzliche Anforderungen sind im Wasserhaushaltsgesetz (WHG), in den Landeswassergesetzen und in den Eigenkontrollverordnungen formuliert.

Im 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung werden alle vom DB-Konzern betriebenen Altdeponien systematisch erfasst (Stufe 1). Die Stilllegung und Rekultivierung der Flächen (Stufe 2a) sowie deren Nachsorge (Stufe 2b) werden auf der Grundlage der Anforderungen aus dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und der Deponieverordnung (DepV) geplant und umgesetzt.

2024 wurde eine erneute Bewertung des Rückstellungsbedarfs durchgeführt. In der Folge mussten bislang geltende Annahmen zur Finanzierung der Eigenleistung durch Einnahmen, die Entwicklung der Baukosten, zum Kapazitätsbedarf wie auch zur Eigenfertigungstiefe angepasst werden. Daraus resultierte ein zusätzlicher Rückstellungsbedarf i. H. v. 79 Mio. €. Die Rückstellungszuführung wurde per 31. Dezember 2024 passiviert.

Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthielten neben Rückstellungen für Prozessrisiken, Schadenersatz, Immobilienrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Versicherungen, Haftpflichtrenten, Projektrisiken, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen sowie sonstigen Steuerrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(33) PASSIVE ABGRENZUNGEN

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- bzw. erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern angemessene Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, v. a. Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten Zinslosen Darlehen (vollständige Tilgung per 31. Dezember 2024) werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Die passiven Abgrenzungen enthielten folgende Posten:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	127	111
Erlösabgrenzungen	1.229	862
Sonstige	383	390
Insgesamt	**1.739**	**1.363**
Langfristiger Anteil	908	598
Kurzfristiger Anteil	831	765

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Darstellung des Mittelflusses aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Die nachfolgenden Erläuterungen beziehen sich auf die fortgeführten Geschäftsbereiche.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten. Von den Zahlungsmitteln waren per 31. Dezember 2024 unverändert 6 Mio. € verfügungsbeschränkt.

Kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (per 31. Dezember 2024: 185 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 228 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Finanztermingeschäften resultieren, wurden unter den kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesen. Da sich die Wertentwicklung der Finanztermingeschäfte nur schwer prognostizieren lässt, kann von einer kurzfristigen Liquidität solcher Sicherungsleistungen nur eingeschränkt ausgegangen werden.

Der Mittelfluss der nicht fortgeführten Geschäftsbereiche betrifft die ehemaligen Segmente DB Schenker und DB Arriva.

MITTELFLUSS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Gem. IFRS 16 werden Auszahlungen im Rahmen von Leasingverträgen im Mittelfluss aus der Finanzierungstätigkeit erfasst, wenn es sich um Tilgungszahlungen handelt, und im Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit, wenn es sich um Zinszahlungen handelt.

Der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit hat sich 2024 deutlich erhöht. Maßgebend hierfür war ein stark verbessertes Jahresergebnis, bereinigt um leicht gestiegene Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, erhöhte Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögenswerten, gestiegene sonstige Verbindlichkeiten und passive Abgrenzungen, niedrigere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Pensionsrückstellungen sowie weiter deutlich erhöhte zahlungsunwirksame Aufwendungen.

2024 stiegen die zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge insbesondere infolge von im Saldo um 437 Mio. € höheren Aufwendungen aus der Zuführung und Auflösung von sonstigen Rückstellungen.

MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit teilt sich auf in den Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen, den Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie den Mittelfluss aus dem Zu- und Abgang langfristiger finanzieller Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter der Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen den erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst.

Der 2024 gestiegene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergab sich insbesondere aus deutlich höheren Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (+2.131 Mio. €; +13,5 %) bei einem im Saldo nahezu unveränderten Mittelzufluss aus Investitionszuschüssen und -rückzahlungen (−11 Mio. €; −0,1 %). Gegenläufig entwickelten sich die Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte (−295 Mio. €). Die Ein- und Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte enthielten im Saldo Einzahlungen von 73 Mio. € (im Vorjahr: Auszahlungen 243 Mio. €) für Investitionen aus dem Erwerb von Verkehrskonzessionen (IFRIC 12). In den Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen sind 1,2 Mrd. € aus dem Verkauf von DB Arriva ausgewiesen. Die Entkonsolidierung von DB Arriva führte zu einem Mittelabfluss (als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte) i. H. v. 488 Mio. €.

MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus Kapitalzuführungen, dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Senioranleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen, Auszahlungen für die Tilgung von Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen sowie Auszahlungen für die Tilgung der Zinslosen Darlehen.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit hat sich um rund 3,4 Mrd. € erhöht. Dies wurde insbesondere durch gestiegene Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen des Bundes (+4,4 Mrd. €), einen gestiegenen Einzahlungssaldo aus der Aufnahme und Tilgung von Bankschulden und Commercial Paper sowie den Wegfall der Gewinnausschüttung an den Bund (im Vorjahr: 650 Mio. €) getrieben. Gegenläufig ging der Saldo des Mittelzuflusses aus der Begebung und Tilgung von Senioranleihen zurück.

ANGABEN ZU DEN VERÄNDERUNGEN VON FINANZVERBINDLICHKEITEN NACH IAS 7

			Nicht zahlungswirksame Veränderungen					
in Mio. €	Per 01.01.2024	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/ Auszahlung [–])	Erwerb (+)/ Veräußerung (–) von Unternehmen	Währungskurseffekte	Zugang (+)/ Abgang (–) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen	Umgliederung nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	Aufzinsung [1]	Per 31.12.2024
Finanzforderungen	– 228	43	–	–	–	–	–	– 185
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG								
Zinslose Darlehen	152	– 155	–	–	–	–	3	–
Senioranleihen	30.042	– 806	–	– 115	–	–	19	29.140
Commercial Paper	358	1.145	–	–	–	–	–	1.503
Bankschulden	2.574	1.093	–	0	–	– 25	–	3.642
Leasingverbindlichkeiten [1]	4.787	– 503	0	16	603	– 1.780	2	3.125
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	151	– 19	–	–	482	–	–	614
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	44	93	–	0	–	– 38	–	99
	38.108	**848**	**–**	**– 99**	**1.085**	**– 1.843**	**24**	**38.123**
Insgesamt	**37.880**	**891**	**–**	**– 99**	**1.085**	**– 1.843**	**24**	**37.938**

[1] Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2024 567 Mio. €. Für die Kapitalflussrechnung wurden diese in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

			Nicht zahlungswirksame Veränderungen					
in Mio. €	Per 01.01.2023	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/ Auszahlung [–])	Erwerb (+)/ Veräußerung (–) von Unternehmen	Währungskurseffekte	Zugang (+)/ Abgang (–) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen	Umgliederung nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	Aufzinsung [1]	Per 31.12.2023
Finanzforderungen	– 142	– 86	–	–	–	–	–	– 228
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG								
Zinslose Darlehen	298	– 155	–	–	–	–	9	152
Senioranleihen	28.802	1.124	–	98	–	–	18	30.042
Commercial Paper	–	358	–	–	–	–	–	358
Bankschulden [2]	545	2.012	–	– 1	–	18	–	2.574
Leasingverbindlichkeiten [1,2]	5.180	– 507	– 4	– 29	774	– 629	2	4.787
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	164	– 17	–	–	4	–	–	151
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten [2]	284	– 184	–	– 1	– 11	– 44	–	44
	35.273	**2.631**	**– 4**	**67**	**767**	**– 655**	**29**	**38.108**
Insgesamt	**35.131**	**2.545**	**– 4**	**67**	**767**	**– 655**	**29**	**37.880**

[1] Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2023 564 Mio. €. Für die Kapitalflussrechnung wurden diese in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.
[2] Zahlen »Zahlungswirksame Veränderungen« und »Umgliederung nicht fortgeführte Geschäftsbereiche« angepasst.

Erläuterungen zu den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wird nach IFRS 8 (Geschäftssegmente) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Gesellschaften, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der Vorstand seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (Management Approach).

Die Zuordnung der Gesellschaften zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und die Legalstruktur des DB-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen bzw. Teilergebnisrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Vorstand in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Das ehemalige Segment DB Schenker wird seit September 2024 als nicht fortgeführter Geschäftsbereich klassifiziert und ausgewiesen. Dementsprechend ist der Geschäftsbereich per 31. Dezember 2024 nicht länger Teil der Steuerung durch das Management und damit der internen Managementfinanzinformation. Die Segmentberichterstattung für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2024 bzw. per 31. Dezember 2024, einschließlich der Vorjahreswerte in der Gesamtergebnisrechnung, wurde entsprechend angepasst. Die Vermögenswerte und Schulden des Vorjahres der dem ehemaligen Segment zugehörigen Tochtergesellschaften werden in der Überleitung dargestellt. Die fortzuführenden Geschäftsbereiche des DB-Konzerns setzten sich zum 31. Dezember 2024 aus den verbliebenen sechs Segmenten zusammen.

Folgende Segmente werden im DB-Konzern geführt:

- **DB Fernverkehr:** Im Segment DB Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Beförderungs- und Serviceleistungen im Schienenpersonenfernverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.
- **DB Regio:** Im Segment DB Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Beförderungs- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.
- **DB Cargo:** Im Segment DB Cargo sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Zusätzlich sind die multimodalen Aktivitäten im großvolumigen Komplettladungsverkehr des europäischen Landverkehrsnetzes enthalten. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, dem Vereinigten Königreich, Frankreich, Polen und Spanien.
- **DB InfraGO:** Im Segment DB InfraGO werden seit dem 1. Januar 2024 die bisherigen Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe zusammengefasst. Das Segment bündelt Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland sowie den Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofsflächen in Deutschland.
- **DB Energie:** Das Segment DB Energie bietet alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Transportenergie und stationäre Energien an.
- **Beteiligungen / Sonstige:** In diesem Segment wird die DB AG mit ihren Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Managementholding des DB-Konzerns ausgewiesen. Dazu zählen auch die Dienstleistungsgesellschaften, die ihre Leistungen überwiegend konzernintern in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation erbringen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen / Sonstige die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert.

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die dem Grunde und / oder der Höhe nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt für Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen / Finanzanlagen sowie in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung für Einzelsachverhalte vorgenommen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Sie werden in der Spalte Überleitung dargestellt. Darüber hinaus werden in dieser Spalte die Bilanzposten des Capital Employed (inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung) auf die externe Darstellung gem. Konzern-Bilanz übergeleitet. Aufgrund der Umklassifizierung des ehemaligen Segments DB Schenker werden die Vermögenswerte und Schulden der relevanten Gesellschaften für das Vorjahr in der Überleitung dargestellt.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts (»Kapitalmanagement im DB-Konzern« 238f.).

Die externen Umsatzerlöse und übrigen Erträge betreffen ausschließlich Erträge der Segmente mit konzernexternen Partnern. Die internen Umsatzerlöse und übrigen Erträge zeigen die Erträge mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erträge) des DB-Konzerns. Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt.

Zur Beurteilung der rein operativen Ertragskraft der Geschäftssegmente dient das EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Das EBITDA enthält keine Aufwendungen aus dem betriebsnotwendig gebundenen Kapital in Form von Abschreibungen und Zinsen. Damit wird das EBITDA nicht beeinflusst durch segmentspezifische Finanzierungsstrukturen und langfristige Investitionszyklen (insbesondere in den Infrastruktursegmenten), da Abschreibungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus diesen Investitionen. Das EBITDA besitzt somit den Charakter eines Cashflows vor Steuern.

Demgegenüber beinhaltet das EBIT zusätzlich die Abschreibungen auf das Anlagevermögen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). Das EBIT stellt das operativ erwirtschaftete Ergebnis dar, das zur Befriedigung der Verzinsungsansprüche der Kapitalgeberseite zur Verfügung steht.

Für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung sind zusätzlich die Finanzierungskosten relevant, die infolge einer zum Teil sehr hohen Kapitalbindung in den Segmenten des DB-Konzerns (v. a. in den Infrastruktursegmenten) anfallen. Daher wird in der Kennzahl operatives Ergebnis nach Zinsen zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Neben den vorgenannten Ertragsgrößen ist für die interne Steuerung der Geschäftssegmente auch das eingesetzte betriebsnotwendige Vermögen (Capital Employed) einzubeziehen. Das Capital Employed umfasst das von Eigen- und Fremdkapitalgebern eingesetzte zu verzinsende betriebsnotwendige Kapital.

Die Netto-Finanzschulden entsprechen dem Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten sowie den liquiden Mitteln, verzinslichen Außenforderungen und kurzfristig verfügbaren Geldanlagen in Geldmarktfonds. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung sowie aus Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen.

Die Brutto-Investitionen umfassen die getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Fremdkapitalkosten. Durch Abzug der Finanzierungsbeteiligung Dritter (im Wesentlichen die Baukostenzuschüsse des Bundes und der Länder) an spezifischen Investitionsvorhaben ergeben sich die Netto-Investitionen. 2024 waren in den Netto-Investitionen von DB InfraGO Beträge enthalten, die nicht durch Eigenmittel des DB-Konzerns finanziert wurden, sondern durch Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes. 2024 waren zudem die Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Schenker bis zur Unterzeichnung des Kaufvertrags im September 2024 enthalten (im Vorjahr waren die Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Arriva bis zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags enthalten).

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Goodwills, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft bzw. erstmalig in den Konzern-Abschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeitenden gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze (»Grundlagen und Methoden« 234ff.) wie für den übrigen Konzern-Abschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden i. d. R. zu Marktpreisen getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN INFORMATIONEN NACH REGIONEN

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Auch die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

INFORMATIONEN ÜBER WICHTIGE KUNDEN

2024 hat der DB-Konzern unverändert mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente

MANAGEMENT DER FINANZ- UND ENERGIEPREISRISIKEN

Der DB-Konzern ist als international tätiger Mobilitäts-, Transport- und Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig und operiert in enger Abstimmung mit den Tochtergesellschaften, bei denen die Risikopositionen primär entstehen. Dabei orientiert sich das Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement [MaRisk], Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (z. B. Emission von Senioranleihen, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IFRS 9 angestrebt.

ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

Die Zinsänderungsrisiken resultieren aus variabel verzinslichen Geldaufnahmen.

Gem. IFRS 7 werden mittels einer Sensitivitätsanalyse die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht. Dabei werden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- In die Sensitivitätsberechnungen für das Zinsergebnis werden Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung einbezogen (Bankguthaben, kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen, Zins-Währungs-Swaps, Darlehen).

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2024		2023	
	Veränderung des Marktzinsniveaus um			
in Mio. €	+ 100 BP [1]	– 100 BP [1]	+ 100 BP [1]	– 100 BP [1]
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	– 33	+ 32	– 20	+ 22
davon Jahresergebnis	– 10	+ 10	+ 14	– 14
davon sonstiges Ergebnis	– 23	+ 22	– 34	+ 36

[1] Basispunkte.

FREMDWÄHRUNGSRISIKEN

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen und Darlehen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten und -Forderungen umgewandelt. In Einzelfällen kann bei Anleihen auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Tochtergesellschaften sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung über das Konzern-Treasury ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Der Währungssensitivitätsanalyse gem. IFRS 7 liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei einer vollständigen Absicherung keine Auswirkungen auf das Ergebnis oder das Eigenkapital.
- Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine vollständige Absicherung vorliegt, z. B., wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.
- Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominiert sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % ab- bzw. aufgewertet gewesen wären, wäre das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflusst worden:

	2024		2023	
	Veränderung der Fremdwährungskurse um			
in Mio. €	+ 10 %	– 10 %	+ 10 %	– 10 %
USD	+ 18	– 18	+ 29	– 29
CNY	0	0	+ 8	– 9
CAD	0	0	– 1	+ 1
GBP	0	0	+ 114	– 114
SGD	0	0	– 4	+ 5
SEK	0	0	– 2	+ 2
PLN	0	0	+ 2	– 2
HUF	0	0	– 4	+ 5
VND	0	0	– 1	+ 1
RON	+ 1	– 1	0	0
TRY	0	0	– 2	+ 2
SAR	+ 1	– 1	+ 1	– 1
ARS	0	0	0	– 1
INR	+ 1	– 1	+ 1	– 1
ILS	0	0	+ 1	– 1

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko i. S. d. IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

ENERGIEPREISRISIKEN

Die Steuerung und Minimierung von Energiepreisrisiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreisrisiken (insbesondere für die Beschaffung von Diesel und Strom) sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom und Gas werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe und physische Termingeschäfte eingesetzt.

Dieselpreisrisiken werden z. B. durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (üblicherweise mittels Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen gem. IFRS 7 wurden folgende Annahmen getroffen:

- Der effektive Teil der Veränderung der Fair Values von Energiepreisswaps wird ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst, der ineffektive Anteil wird dagegen erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.
- Beim Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (bzw. höher) gelegen hätten, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2024		2023	
	Veränderung der Marktpreise um			
in Mio. €	+ 10 %	– 10 %	+ 10 %	– 10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+ 21	– 21	+ 32	– 32
davon sonstiges Ergebnis	+ 21	– 21	+ 32	– 32
Diesel	+ 9	– 9	+ 20	– 20
Kohle	+ 12	– 12	+ 12	– 12
Gas	+ 17	– 17	–	–
Strom	+ 40	– 40	–	–

ADRESSENAUSFALLRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE

Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimits wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Um das Adressenausfallrisiko aus langfristigen Derivatetransaktionen zu minimieren, hat der DB-Konzern mit seinen Kernbanken Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart. Der Sicherheitenausgleich findet täglich mit allen relevanten Banken statt.

Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden:

			Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden					
	Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Rahmennettingvereinbarung unterliegende Beträge		erhaltene/geleistete Barsicherheiten		**Nettobeträge**	
PER 31.12. / in Mio. €	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**	**2023**
Derivative Finanzinstrumente – Vermögenswerte	977	799	– 336	– 201	– 574	– 524	**67**	**74**
Derivative Finanzinstrumente – Schulden	532	432	– 336	– 201	– 185	– 228	**11**	**3**

Die Vermögenswerte und Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten und damit das maximale Adressenausfallrisiko sind infolge der Einbeziehung von Strom- und Gastermingeschäften aus der Strukturierungstätigkeit bei DB Energie gestiegen. Das maximale Einzelrisiko der Finanzderivate (Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen) betrug 157 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 263 Mio. €) und bestand unverändert gegenüber einer Bank mit einem S&P-Rating von A+. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr hatten per 31. Dezember 2024 alle Vertragspartner von Finanzderivaten, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, unverändert mindestens ein Rating von Baa1/BBB+.

Bei den physischen Strom- und Gasgeschäften lag das maximale Einzelrisiko zum 31. Dezember 2024 bei 11 Mio. € bei einem Dun&Bradstreet-(D&B-)Score von 100. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr wiesen alle Vertragspartner der physischen Strom- und Gasgeschäfte, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens einen D&B-Score von 11 aus.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (Anhangziffer (28) 257 ff.).

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

FÄLLIGKEITSANALYSE FINANZIELLER VERBINDLICHKEITEN PER 31.12.2024 / in Mio. €	2025		2026		2027 – 2029		2030 – 2034		2035 ff.	
	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Senioranleihen	483	1.980	439	2.264	1.111	6.693	1.323	9.229	1.243	9.125
Commercial Paper	–	1.505	–	–	–	–	–	–	–	–
Bankschulden	115	582	79	2.500	–	560	0	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	60	488	48	425	112	982	121	987	91	279
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	14	75	12	74	26	216	17	235	1	14
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	98	–	–	–	–	–	1	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	3.365	–	27	–	52	–	7	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	–	1.729	–	498	–	51	–	331	–	–
FINANZGARANTIEN										
Finanzgarantien	–	80	–	–	–	–	–	–	–	–

FÄLLIGKEITSANALYSE FINANZIELLER VERBINDLICHKEITEN PER 31.12.2023 / in Mio. €	2024		2025		2026 – 2028		2029 – 2033		2034 ff.	
	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	–	152	–	–	–	–	–	–	–	–
Senioranleihen	492	1.966	446	1.973	1.099	7.118	1.279	9.545	1.316	9.440
Commercial Paper	1	358	–	–	–	–	–	–	–	–
Bankschulden	90	566	90	8	60	2.000	0	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	106	958	83	802	152	1.474	112	954	178	584
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	3	21	2	21	5	57	2	46	0	6
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	22	–	–	–	21	–	1	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	6.134	–	36	–	66	–	3	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	–	1.807	–	92	–	420	–	352	–	–
FINANZGARANTIEN										
Finanzgarantien	–	14	–	–	–	–	–	–	–	–

FÄLLIGKEITSANALYSE AUSGLEICHSZAHLUNGEN DERIVATE / in Mio. €	Per 31.12.2024					Per 31.12.2023				
	2025	2026	2027 – 2029	2030 – 2034	2035 ff.	2024	2025	2026 – 2028	2029 – 2033	2034 ff.
DERIVATE										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zins-/Währungsderivate (gross settled): Abflüsse	380	751	497	1.154	1.049	– 537	403	1.820	759	525
Zins-/Währungsderivate (gross settled): Zuflüsse	– 325	– 713	– 526	– 1.072	– 1.074	– 509	– 347	– 1.785	– 691	– 518
Zinsderivate	11	6	13	– 3	–	21	8	14	2	–
Devisenderivate (gross settled): Abflüsse	693	–	–	–	–	988	74	33	–	–
Devisenderivate (gross settled): Zuflüsse	– 688	–	–	–	–	– 981	– 74	– 34	–	–
Energiepreisderivate	5	1	–	–	–	44	18	3	–	–
Stromtermingeschäfte: Abflüsse	154	83	13	–	–	–	–	–	–	–
Stromtermingeschäfte: Zuflüsse	– 212	– 61	– 25	–	–	–	–	–	–	–
Gastermingeschäfte: Abflüsse	14	19	5	–	–	–	–	–	–	–
Gastermingeschäfte: Zuflüsse	– 17	– 2	– 3	–	–	–	–	–	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE FORDERUNGEN										
Zins-/Währungsderivate (gross settled): Abflüsse	595	1.114	853	1.644	867	425	590	915	2.178	1.574
Zins-/Währungsderivate (gross settled): Zuflüsse	– 636	– 1.168	– 952	– 1.788	– 912	– 531	– 626	– 1.008	– 2.437	– 1.698
Zinsderivate	– 2	– 7	– 8	–	–	4	– 4	– 15	–	–
Devisenderivate (gross settled): Abflüsse	746	39	21	–	–	950	–	–	–	–
Devisenderivate (gross settled): Zuflüsse	– 764	– 43	– 23	–	–	– 961	–	–	–	–
Energiepreisderivate	– 5	– 4	– 2	–	–	– 10	– 1	–	–	–
Stromtermingeschäfte: Abflüsse	400	157	41	–	–	–	–	–	–	–
Stromtermingeschäfte: Zuflüsse	– 90	– 55	– 18	–	–	–	–	–	–	–
Gastermingeschäfte: Abflüsse	67	30	25	–	–	–	–	–	–	–
Gastermingeschäfte: Zuflüsse	– 5	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Einbezogen wurden alle Instrumente, die per 31. Dezember 2024 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2024 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2023) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten standen per 31. Dezember 2024 flüssige Mittel von 4.170 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 2.631 Mio. €) gegenüber, die sich aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzten.

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Die finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden, sofern im Anwendungsbereich des IFRS 9, gem. IFRS 9 kategorisiert und bewertet. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die sich nicht im Anwendungsbereich des IFRS 9 befinden, werden gem. den einschlägigen Standards bewertet und keiner Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet.

Nachfolgend werden die Buchwerte sowie das Nettoergebnis je Bewertungskategorie des IFRS 9 angegeben. Die Angabe der beizulegenden Zeitwerte sowie Angaben zu einzelnen Klassen von Finanzinstrumenten erfolgen innerhalb der Erläuterungen zu den jeweiligen Bilanzposten.

Finanzielle Vermögenswerte, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern hauptsächlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie flüssige Mittel.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Senioranleihen, EUROFIMA-Darlehen, Bankschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Nachfolgend werden die Bewertungskategorien des IFRS 9 sowie das Nettoergebnis einschließlich des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker angegeben.

IN MIO. €	Erfolgswirksam zum Fair Value	Erfolgsneutral zum Fair Value		Derivate in Sicherungsbeziehungen	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7	Insgesamt	davon Fair Value	Fair Value		
		mit Recycling	ohne Recycling						Level 1	Level 2	Level 3
BUCHWERT PER 31.12.2024											
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	60	1	40	744	1.845	889	**3.579**	845	1	798	46
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	638	485	–	57	13.060	962	**15.202**	1.180	514	181	485
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	57	–	–	319	32.583	3.773	**36.732**	376	–	376	–
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	76	–	–	85	12.570	3.428	**16.159**	161	–	161	–
NETTOERGEBNIS											
Nettoergebnis	– 10	–	–	–	– 557	–	–	–	–	–	–
BUCHWERT PER 31.12.2023											
Langfristige finanzielle Vermögenswerte [1]	46	1	28	666	1.465	844	**3.050**	741	1	679	61
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	533	439	–	106	9.063	4.214	**14.355**	1.078	519	120	439
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten [1]	35	–	–	301	31.205	3.752	**35.293**	336	–	336	–
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	8	–	–	88	11.026	5.490	**16.612**	96	–	96	–
NETTOERGEBNIS											
Nettoergebnis [2]	– 61	–	–	–	– 569	–	–	–	–	–	–

[1] Zahlen »Erfolgswirksam zum Fair Value« und »Derivate in Sicherungsbeziehungen« angepasst.
[2] Zahlen »Derivate in Sicherungsbeziehungen« und »Zu fortgeführten Anschaffungskosten« angepasst.

Das Nettoergebnis für zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente enthielt insbesondere Zinserträge aus finanziellen Vermögenswerten i. H. v. 223 Mio. € (im Vorjahr: 167 Mio. €) sowie Zinsaufwendungen aus finanziellen Verbindlichkeiten i. H. v. 775 Mio. € (im Vorjahr: 553 Mio. €). Darüber hinaus waren Wertberichtigungen für finanzielle Vermögenswerte i. H. v. 65 Mio. € (im Vorjahr: – 36 Mio. €) und Währungsumrechnungseffekte i. H. v. 76 Mio. € (im Vorjahr: – 90 Mio. €) berücksichtigt, die auch Absicherungseffekte aus Sicherungsbeziehungen enthielten. Weiterhin waren Bewertungseffekte von Anleihen in Sicherungsbeziehungen i. H. v. – 16 Mio. € (im Vorjahr: – 54 Mio. €) enthalten.

Für Vermögenswerte und Schulden, bei denen keine beobachtbaren Marktwerte vorlagen, erfolgte grundsätzlich eine nicht marktbasierte Bewertung (Level-3-Bewertung) z. B. auf Basis von ähnlichen Transaktionen zu marktüblichen Konditionen in hinreichender zeitlicher Nähe. Für die im DB-Konzern per 31. Dezember 2024 unverändert nicht wesentlichen sonstigen Beteiligungen wurden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Außerdem fielen auch solche Forderungen unter die Level-3-Bewertung, die bestimmte für einen Verkauf relevante Kriterien erfüllten und daher mithilfe von ländergewichteten Kreditrisikoaufschlägen (Credit Spreads) zum Fair Value bewertet wurden. Sollte sich das Kreditrisiko erhöhen bzw. vermindern, würden sich hier proportionale Bewertungseffekte beim Fair Value dieser Forderungen ergeben.

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben 2024 unverändert nicht stattgefunden.

Bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden vertraglich zugesagte bzw. höchstwahrscheinlich eintretende Zahlungsströme mit dem passenden Marktzinssatz diskontiert, wobei das Kreditrisiko mittels Credit Spreads berücksichtigt wird. Dabei werden für besicherte Exposures keine Kreditrisikoabschläge vorgenommen. Das aus dem Derivateportfolio entstehende Kreditrisiko wird auf Nettobasis behandelt. Zur Minimierung des Kreditrisikos der langfristigen Zins- und Zins-/Währungsgeschäfte sowie der Energiederivate wurden Besicherungsanhänge abgeschlossen, die unverändert einem täglichen Sicherheitenausgleich bei einem Schwellenwert von 0 € unterliegen.

Sonstige Angaben

(34) EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGSCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen (per 31. Dezember 2024: 14 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 19 Mio. €) umfassten überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Per 31. Dezember 2024 waren grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten unverändert keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Begebung und Übertragung von Wechseln	14	13
Gewährleistungsverpflichtungen	–	–
Sonstige Eventualschulden	148	71
Insgesamt	**162**	**84**

In den angestiegenen sonstigen Eventualschulden sind u. a. Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % nicht als Rückstellungen bilanziert wurden. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von unwesentlichen Einzelfällen.

Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2024 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 80 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 14 Mio. €), von denen 67 Mio. € auf Haftungen bzw. Rückhaftungen entfielen, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva stehen und noch nicht zum Closing abgelöst wurden. Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 3 Mio. €) der Besicherung von Krediten.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet kraft Gesetzes gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

Mögliche nicht bilanzierte Schadenersatzverpflichtungen sind in den Eventualschulden nicht berücksichtigt, da sie zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden können.

(35) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestanden, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023 [1]
BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON		
Sachanlagevermögen	25.703	23.752
immateriellen Vermögenswerten	25	41
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	500	508
Insgesamt	**26.228**	**24.301**
Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen	8	327
Mögliche, aber unwahrscheinliche Leasingzahlungen	381	2.599

[1] Werte einschließlich des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker.

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

Das Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen betrifft Leasingverträge, die zum Bilanzstichtag abgeschlossen waren, deren Laufzeit aber noch nicht begonnen hatte. Mögliche Leasingzahlungen für unwahrscheinliche Vertragsverlängerungen bzw. für Zeiträume, in denen der Leasinggegenstand durch eine wahrscheinliche Kündigung nicht genutzt wird, wurden nicht in die Bemessung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betraf mit 500 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 508 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA. Der Rückgang ergab sich aus Währungskurseffekten.

(36) STRUKTURIERTE UNTERNEHMEN

Die DB AG hält 100 % der Anteile an der DB Barnsdale AG und der DB Competition Claims GmbH. Diese strukturierten Unternehmen dienen zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus Kartellen und werden als Tochtergesellschaften in den Konzern-Abschluss einbezogen. Es bestehen Ergebnisabführungsverträge mit der DB AG.

(37) INFRASTRUKTUR- UND VERKEHRSVERTRÄGE

GRI

Infrastrukturverträge

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns sind insbesondere die DB InfraGO AG und die DB Energie GmbH.

Auf der Grundlage des §6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die EIU, die Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Unternehmensgenehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB InfraGO AG, deren Genehmigung nach §6 AEG unbefristet erteilt ist.

Dem Recht der EIU, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen sowie die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, §4 Abs. 3 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbauvorhaben gesetzlichen Auflagen, z. B. zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die DB InfraGO AG gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gem. §§10ff. Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) und erhebt hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte. Die Entgelte der DB InfraGO AG müssen den Vorgaben des EReG entsprechen. Die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen der DB Energie GmbH unterliegen den Regulierungsvorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG).

Die Infrastrukturgesellschaften haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse in folgender Höhe erzielt:

	Insgesamt		davon konzernexterne Kunden	
in Mio. €	**2024**	**2023**	**2024**	2023
DB InfraGO	**7.925**	**7.648**	2.899	2.698
DB Energie	**3.457**	**3.971**	1.486	1.947

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

Verkehrsverträge

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen der sog. Aufgabenträger. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung, dem von den Ländern hierfür beauftragten Aufgabenträger (z. B. Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft), sog. Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von der DB Regio AG und den Tochtergesellschaften des Segments DB Regio vereinnahmten Bestellerentgelte für den Schienenverkehr belief sich 2024 auf 7.152 Mio. € (im Vorjahr: 6.759 Mio. €; Anhangziffer (1) 239f.). Dieser Betrag enthielt 1.988 Mio. € (im Vorjahr: 1.894 Mio. €[1]) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen waren.

Rund 85 % der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2028, rund 50 % bis mindestens 2033 und rund 21 % bis mindestens 2035. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen in vielen Fällen im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Einige Verkehrsverträge sehen dabei Verpflichtungen zur Übergabe der eingesetzten Vermögenswerte bei Ablauf der Vertragslaufzeit vor. Daneben verzeichnet der DB-Konzern einen steigenden Anteil von Verkehrsverträgen, bei denen die Fahrzeuge entweder von der Bestellerorganisation angemietet werden oder bei denen die Anmietung durch Kapitaldienstgarantien durch den Besteller unterstützt wird. Soweit für diese Verkehrskonzessionen bilanzwirksame Investitionen bilanziert werden, erfolgt der Ausweis unter den finanziellen Vermögenswerten. Lediglich in einem Fall werden immaterielle Vermögenswerte ausgewiesen.

(38) BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen i. S. d. IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- die vom Bund beherrschten und gemeinschaftlich beherrschten Unternehmen sowie die Unternehmen, bei denen der Bund maßgeblichen Einfluss ausüben kann,
- verbundene nicht konsolidierte bzw. assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Beträge für nahestehende Unternehmen und Personen werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19) 251ff., (28) 257ff. und (29) 262f.

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und dem Bund sind unter den Anhangziffern (3) 240f., (5) 241f., (9) 244, (13) 246ff., (31) 263ff., (35) 277 und (37) 277f., ausgewiesen.

Wesentliche bzw. gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zum Bund

	Bund	
in Mio. €	**2024**	2023
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.110	1.406
Kauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	1	1
Miete und Leasing	0	3
Sonstige Leistungen	0	0
Investitionszuschüsse[1]	7.974	8.310
Sonstige Ertragszuschüsse	3.536	889
	12.621	**10.609**
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	469	644
Verkauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	0	0
Miete und Leasing	18	17
Sonstige Leistungen	36	39
Rückführung Darlehen	155	156
Rückführung Investitionszuschüsse	13	52
	691	**908**
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen[2]	251	180
Ungesicherte Verbindlichkeiten[2]	495	385
Bestand der erhaltenen Bürgschaften[2]	1.124	1.142

[1] Einschließlich 342 Mio. € (im Vorjahr: 187 Mio. €) über den Bund ausgezahlte EU-Fördermittel.
[2] Angabe erfolgt zum Bilanzstichtag.

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamt:innen sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Seit 2009 wird die Bestandsnetzfinanzierung zwischen der DB AG, den EIU und dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) geregelt. Der Einsatz der Bundesmittel im Rahmen der LuFV wird seitdem qualitätsorientiert gesteuert. Mit der LuFV wurde die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur verbessert.

Zum 1. Januar 2020 ist die mittlerweile dritte Vereinbarung dieser Art, die LuFV III, in Kraft getreten. Die Vereinbarung hat ein Volumen von 86,2 Mrd. € und erstmals eine Laufzeit von zehn Jahren – doppelt so lange wie die Vorgängervereinbarung LuFV II.

Der Infrastrukturbeitrag des Bundes erhöhte sich auf durchschnittlich 5,143 Mrd. € pro Kalenderjahr (LuFV II: durchschnittlich 3,316 Mrd. € pro Kalenderjahr). Weiterhin wurde eine Erhöhung der von den EIU zu erbrin-

[1] Zahl angepasst.

genden Instandhaltungsaufwendungen auf durchschnittlich 2,278 Mrd. € pro Kalenderjahr vereinbart. Der Eigenbeitrag der EIU erhöhte sich auf durchschnittlich 137,5 Mio. € pro Kalenderjahr.
Weiterhin wurde beim Brückenprogramm durch die Vereinbarung eine Zielzahl von 2.000 Brücken im Zeitraum 2020 bis 2029 verstetigt.

Des Weiteren wurden Bedarfe, die über den technischen Bedarf hinausgehen, dotiert, z. B. zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zum Wetterschutz sowie zusätzliche Mittel für kundenfreundliches Bauen. Daneben sieht die LuFV III für die Jahre 2020 bis 2029 zweckgebundene Investitionen in Signalanlagen von insgesamt 7 Mrd. € vor.

Erstmals wurde in der LuFV III auch der Abbau des Nachholbedarfs vertraglich geregelt. Auch wenn die deutlich erhöhte Mittelausstattung der LuFV III noch keinen vollständigen Abbau des Nachholbedarfs zulässt, steht mit insgesamt 4,506 Mrd. € eine definierte Summe zur Verfügung, die zu mindestens zwei Dritteln in den Rückstauabbau besonders kritischer Gewerke (Gleise, Weichen, Eisenbahnbrücken, Tunnel, Durchlässe, Signalanlagen und Personenunterführungen) fließen muss. Eine neue, nicht pönalisierte Kennzahl zum Substanzwert soll als Indikator für die Entwicklung des Nachholbedarfs dienen.

Im Hinblick auf die zehnjährige Laufzeit findet in der LuFV III eine »Nachverhandlungsklausel« Anwendung, die im Falle von wesentlichen Änderungen, z. B. erheblichen Preissteigerungen für Bauleistungen in der Eisenbahninfrastruktur, Gespräche zur Anpassung der LuFV III auslösen kann. Seit Inkrafttreten der LuFV III sind v. a. bedingt durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg massive Preissteigerungen zu verzeichnen, die es den EIU unmöglich machen, ihre vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV III vollumfänglich zu erfüllen. Die EIU und der Bund sind aus diesem Grund in Verhandlungen hinsichtlich einer Anpassung der vertraglichen Rechte und Pflichten getreten und haben 2024 zwei Nachträge zur LuFV verhandelt. Diese finanzieren neben einigen Zusatzbedarfen insbesondere Preissteigerungen der Jahre 2023 und 2024, die zum Zeitpunkt des Abschlusses der LuFV III nicht absehbar waren. Der erste Nachtrag regelt im Wesentlichen die Mittelverwendung der zusätzlichen Eigenkapitalerhöhung i. H. v. 4,375 Mrd. € (Mittelzufluss: 2024) und wurde im Sommer 2024 nach Befassung des Verkehrs- und Haushaltsausschusses gezeichnet. Der zweite Nachtrag setzt zudem bestimmte Finanzierungsoptionen der BSWAG-Novelle um, insbesondere die Förderung von Maßnahmen zur Instandhaltung (Aufwendungen) 2023 und 2024. Dieser Nachtrag wurde nach Befassung der Ausschüsse im Dezember 2024 abgeschlossen. Ausgezahlt wurden in 2024 2,956 Mrd. €, davon 1,057 Mrd. € für 2023 und 1,699 Mrd. € für 2024 sowie 200 Mio. € für die »Zusätzliche Finanzierung Bahnhöfe«. Ergänzend hat der Haushaltsausschuss in einem Maßgabebeschluss beschlossen, dass auch 2025 Zuschüsse des Bundes für eine Verstärkung der Instandhaltungsaktivitäten eingesetzt werden können sollen. Zur Fortschreibung der Finanzierungsgrundlagen der LuFV III für das Jahr 2025 soll 2025 ein weiterer Nachtrag verhandelt und abgeschlossen werden.

Es ist geplant, die LuFV III durch eine neue Vereinbarung, die Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO), abzulösen. Die LV InfraGO soll ab 1. Januar 2027 in Kraft treten.

Zum 9. Juli 2024 ist das Vierte Gesetz zur Änderung des BSWAG in Kraft getreten. Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege. Mit der Novellierung sollen bestehende Investitionshemmnisse beseitigt und die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur gestärkt werden. Konkret wurden neue Finanzierungsoptionen durch die Öffnung der öffentlichen Finanzierung für nicht investive Tatbestände geschaffen. So kann künftig z. B. auch Instandhaltungsaufwand durch den Bund gefördert werden, ebenso einmaliger Aufwand (z. B. Rückbau, IT-Leistungen) und Folgekosten von durch den Bund veranlassten Maßnahmen. Die Verabschiedung der Novelle war möglich, nachdem sich Bund und Länder im Vermittlungsausschuss am 12. Juni 2024 zu verbliebenen offenen Punkten geeinigt hatten. Mit dem vereinbarten Kompromiss wurden eine Kostenteilung zu Schienenersatzverkehren im Rahmen der Generalsanierungen, die Fördermöglichkeit der Ausrüstung von Fahrzeugen mit digitalen (ETCS-)Bordgeräten, die Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden (Ausschluss kommerzieller Flächen) und Klarstellungen zur Mittelverwendung im Kontext von Generalsanierungen vereinbart.

Die EIU und der Bund haben am 25. Juli 2017 die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) unterzeichnet. Diese trat zum 1. Januar 2018 in Kraft und regelt die Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben. Wesentliche Elemente sind u. a. eine Neuregelung der Planungskosten, ein Festschreiben der Eigenmittelbeteiligung der EIU an den Vorhaben sowie die Vereinbarung eines verbindlichen und pönalisierten Inbetriebnahmetermins.

Der Bund übernimmt alle Kosten der Projekte, also auch die gesamten Planungskosten. Die bisherige Regelung in Form einer Planungskostenpauschale von 18 % der Baukosten wurde aufgehoben.

Die EIU beteiligen sich an allen Kosten des Vorhabens gem. ihrem eigenen betriebswirtschaftlichen Nutzen, also auch an den gesamten Baukosten. Dies setzt einen starken Anreiz, Baukostensteigerungen zu vermeiden.

Die EIU sagen dem Bund Meilensteine und verbindliche Inbetriebnahmetermine für die Vorhaben zu. Die bei Nichteinhaltung vorgesehenen Pönalen setzen einen Anreiz zur Termintreue.

Am 25. August 2020 haben Bund und EIU eine neue »Rahmenvereinbarung über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes« abgeschlossen. Sie regelt die Finanzierung und Umsetzung von Investitionsvorhaben des Bundes in den Ausbau des Schienennetzes, soweit sie nicht in den Geltungsbereich der LuFV, BUV oder der Vorgängervereinbarung (Rahmenvereinbarung 1999) fallen. Die Rahmenvereinbarung findet mit Ausnahme des sog. Starterpakets keine Anwendung auf Finanzierungsvereinbarungen, die die Digitale Schiene Deutschland betreffen. Mit der Rahmenvereinbarung verpflichten sich die EIU bei von der Vereinbarung erfassten Maßnahmen zur Mitfinanzierung der zuwendungsfähigen Kosten. Die Höhe der Mitfinanzierung bemisst sich nach der Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen für die Infrastrukturgesellschaften. Hierfür wurden vier verschiedene Kategorien mit einem Beitrag von 0 % bis 15 % vereinbart.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms, nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen und im Rahmen des European Rail Traffic Management System (ERTMS) für die Ausrüstung deutscher Anteile am transeuropäischen Schienennetz gewährt.

Für Infrastrukturvorhaben im Rahmen prioritärer Maßnahmen zum Ausbau des transeuropäischen Netzes (Connecting-Europe-Fazilität; CEF-Mittel) erhielt die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) Fördermittel der Europäischen Union (EU).

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen u. a. Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft u. a. erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Soldat:innen der Bundeswehr sowie Bundeswehrverkehre.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr Zinslose Darlehen nach dem BSWAG i. H. v. 155 Mio. € im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung an den Bund zurückgezahlt. Per 31. Dezember 2024 waren die Zinslosen Darlehen vollständig getilgt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestanden aus sonstigen Verbindlichkeiten i. H. v. 495 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 233 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betrafen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen bzw. Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. Im Bestand der erhaltenen Bürgschaften war eine Höchstbetragszusage des Bundes von 1.153 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Per 31. Dezember 2024 bestanden unverändert keine Darlehen der EUROFIMA.

Im Berichtsjahr wurden neben der Anpassungsvereinbarung 2020 26 neue Finanzierungsverträge abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 7.975 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2037 reichen. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die Grundlage zur gemeinsamen Umsetzung des DBGrG bildet eine Vereinbarung gem. §21 Abs. 8 DBGrG zu §21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG vom 10. Juni / 17. Juni 2015 zwischen dem BEV einerseits und der DB AG andererseits. Das BMDV und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) haben am 24. Juni / 28. Juli 2015 der Vereinbarung zugestimmt. Die Vereinbarung sieht vor, dass die DB AG im Rahmen einer Einzelfalldokumentation den Nachweis erbringt, dass ein:e Mitarbeitende:r im Bestand der DB JobService GmbH (Beamt:in oder Tarifkraft, die zur Gründung 1994 bestimmte Kriterien erfüllte) von einer Rationalisierungsmaßnahme betroffen war und eine anderweitige Beschäftigung nicht möglich ist. Eine Rückerstattung der Personalkosten zuzüglich eines Aufwendungsersatzes von 10 % der Personalkosten erfolgt erst nach erfolgter Einzelfallprüfung durch das BEV.

Am 3. Juni 2021 trat das Gesetz zur Änderung der Vorschriften des DBGrG über die Personalkostenerstattung für zugewiesene Beamt:innen in Kraft. Demnach erstattet der Bund nur noch die Kosten für vor dem 1. Januar 2020 vollzogene Rationalisierungsmaßnahmen.

Im Jahresabschluss der DB JobService GmbH wurden per 31. Dezember 2024 Erstattungsansprüche der DB AG gegenüber dem Bund aus §21 Abs. 5 und 6 DBGrG i. H. v. insgesamt 23,2 Mio. € (einschließlich 10 % Aufwendungsersatz; per 31. Dezember 2023: 26,1 Mio. €) ausgewiesen.

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i. H. v. 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das BMF und das BMDV sowie die DB AG, DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG), DB Station&Service AG (jetzt: verschmolzen auf die DB InfraGO AG) und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital und als Zuschüsse an die DB InfraGO AG fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission erfolgte im November 2021 durch den Bund die Auszahlung der Tranchen für die Jahre 2020 und 2021 i. H. v. insgesamt 2,125 Mrd. € an die DB AG, die die Mittel unmittelbar an die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG; 1,125 Mrd. €) und die DB Station&Service AG (jetzt: DB InfraGO AG; 1 Mrd. €) weitergereicht hat. Die Tranche für 2022 und 2023 i. H. v. je 1,125 Mrd. € wurde unmittelbar und vollständig an die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) weitergereicht. Die Tranche für 2024 i. H. v. 1,125 Mrd. € wurde unmittelbar und vollständig an die DB InfraGO AG weitergeleitet. Es war die letzte Tranche, die im Rahmen des Klimaschutzprogramms als Eigenkapital (insgesamt 5,5 Mrd. €) ausgezahlt wurde. Zwischen 2025 und 2030 werden über den Bundeshaushalt zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms weitere Mittel als Baukostenzuschüsse i. H. v. insgesamt 5,5 Mrd. € bereitgestellt.

Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2025 sind weitere Mittel zur Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG i. H. v. 10,4 Mrd. € hinterlegt. Zur Nutzung von Mitteln für die Aufstockung des Eigenkapitals unter vorläufiger Haushaltsführung in 2025 haben der Bund und der DB-Konzern im Dezember 2024 eine Vereinbarung abgeschlossen (Trilaterale Vereinbarung), die eine Auszahlung von rund 8,5 Mrd. € in zwei Tranchen vorsieht. Auch diese Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und von der DB AG zur Aufstockung des Eigenkapitals an die DB InfraGO AG unverzüglich weitergereicht.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die 2024 und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen bzw. Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

Beziehungen zu verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

2024 hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 91 Mio. € (im Vorjahr: 107 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betrafen. Mit 77 Mio. € (im Vorjahr: 89 Mio. €) entfiel der überwiegende Anteil auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden unverändert Miet- und Leasingzahlungen i. H. v. 6 Mio. € geleistet.

2024 wurden wie im Vorjahr keine Zinszahlungen geleistet.

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern 2024 Erträge i. H. v. 451 Mio. € (im Vorjahr: 430 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Cargo erwirtschaftet und betrafen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Per 31. Dezember 2024 wurden unverändert Bürgschaften von insgesamt 3 Mio. € gewährt; davon entfielen 3 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 3 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahr in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

in Tsd. €	2024	2023
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.027	991

Der Ausweis betrifft die Bezüge der Arbeitnehmendenvertreter:innen im Aufsichtsrat.

Vergütung des Vorstands

in Tsd. €	2024	2023
Kurzfristig fällige Leistungen	9.036	4.932
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	6.989	1.684
Andere, langfristig fällige Leistungen [1]	2.499	– 2.361
Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS	**18.524**	**4.255**
fixer Anteil	14.169	6.616
variabler Anteil [1]	4.355	– 2.361
Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder [2] per 31.12.	26.463	18.153
Rückstellungen für Long-term Incentives (LTI) per 31.12.	4.652	4.141
Gesamtbezüge des Vorstands nach HGB	10.110	4.899
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	10.317	10.232
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen [2]	139.555	146.325

[1] Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung und -auflösung für Long-term Incentives (LTI). Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses. Gem. Strompreisbremsegesetz ohne Anteil für 2023.
[2] Angabe der Defined Benefit Obligation.

Über die vorgenannten Rückstellungen hinaus bestanden per 31. Dezember 2024 keine sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den Vorstandsmitgliedern. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen. 2024 gab es wie im Vorjahr keinen nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand.

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert.

Der Aufsichtsrat hat 2023 die Vergütungsstruktur des Konzernvorstands mit Wirkung ab 2024 methodisch fortentwickelt. Dabei wurde die Gewichtung der Vergütungskomponenten marktgängig verändert, indem sowohl der Anteil der Fixvergütung, aber insbesondere der Long-term Incentive im Sinne einer langfristigen und nachhaltigen Erfolgssteuerung gestärkt wurde und folgerichtig die kurzfristige variable Vergütung ein geringeres Gewicht erhielt.

Im Short-term Incentive wurde erstmals ein ESG-Ziel (Environmental, Social, Governance) neben den Zielen mit Kunden-, Qualitäts- und Wirtschaftlichkeitsbezug neu aufgenommen.

Die Jahrestantieme errechnet sich aus der Summe von fünf gleichgewichteten kollektiven Zielen aus den oben genannten Sphären sowie jeweils einem individuellen, ressortspezifischen Ziel.

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Im Fokus des Long-term Incentive für den Vorstand stehen auch langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB-Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen.

Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Die Systematik der Versorgungszusagen für die Vorstandsmitglieder wurde 2017 modifiziert. Ab 2017 neu bestellte und auch künftige Vorstandsmitglieder erhalten eine beitragsorientierte Versorgungszusage, bei der für das Vorstandsmitglied während dessen Dienstzeit ein Kapitalstock angespart und bei Erreichen der Altersgrenze ausgezahlt wird. Die Zusage wird in Form eines Kapitalkontenplans mit einem jährlichen Beitrag gewährt, der sich als fester Prozentsatz aus der Grundvergütung ableitet. Die betrieblichen Versorgungszusagen für die bereits zuvor amtierenden Vorstandsmitglieder belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor.

Vergütung des Aufsichtsrats

in Tsd. €	2024	2023
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats [1]	993	673
davon kurzfristige Bezüge	993	673
davon fester Anteil	530	505
davon erfolgsorientierter Anteil	276	–
davon Sitzungsgeld	60	46
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	74	72
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/ Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inkl. Sitzungsgeld)	53	50

[1] Einige Aufsichtsratsmitglieder haben auf die ihnen zustehende Vergütung für das Jahr 2024 verzichtet.

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestanden per 31. Dezember 2024 nicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern 2024 nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Gesamtsumme der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat betrug 2024 19.517 Tsd. € (im Vorjahr: 4.928 Tsd. €). Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Corporate Governance Bericht im Konzern-Lagebericht enthalten.

(39) HONORARE UND DIENSTLEISTUNGEN DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Die Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer [1] betrugen 2024 22,3 Mio. € (im Vorjahr: 32,4 Mio. €); davon entfielen auf Abschlussprüfungsleistungen 13,1 Mio. € (im Vorjahr: 20,4 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 1,6 Mio. € (im Vorjahr: 7,3 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 2,1 Mio. € (im Vorjahr: 0,5 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 5,5 Mio. € (im Vorjahr: 4,2 Mio. €). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfielen keine (im Vorjahr: 2,2 Mio. €) auf Leistungen von verbundenen Unternehmen des Konzern-Abschlussprüfers.

(40) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Tarifabschluss mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen

Mitte Februar 2025 haben sich der DB-Konzern und die EVG auf einen Tarifabschluss geeinigt. Mitarbeitende erhalten in mehreren Schritten eine Entgelterhöhung von insgesamt 6,5 % und eine Einmalzahlung i. H. v. 200 € im April 2025. Mitarbeitende im Schichtdienst erhalten ab Dezember 2026 außerdem ein Zusatzgeld von 2,6 % als jährliche Einmalzahlung. Die Laufzeit des Tarifabschlusses beträgt 33 Monate.

Rückzahlung Hybridanleihe angekündigt

Der DB-Konzern plant, die erste Hybridanleihe zum Nennwert i. H. v. 1 Mrd. € zuzüglich ausstehender aufgelaufener Zinsen zurückzuzahlen.

[1] Im Vorjahr: PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

(41) BEFREIUNG VON TOCHTERUNTERNEHMEN VON DEN OFFENLEGUNGSVORSCHRIFTEN DES HANDELSGESETZBUCHS

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von den Erleichterungsvorschriften des § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB Gebrauch zu machen und sich von den Offenlegungsvorschriften des §325 bis 329 HGB befreien zu lassen:

- Autokraft GmbH, Hamburg
- Beyond1435 GmbH, Berlin
- Bitergo GmbH, Dortmund
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin
- DB Barnsdale AG, Berlin
- DB broadband GmbH, Frankfurt am Main
- DB Competition Claims GmbH, Berlin
- DB Dialog GmbH, Berlin
- DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin
- DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main
- DB JobService GmbH, Berlin
- DB Kommunikationstechnik GmbH, Frankfurt am Main
- DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH, Stuttgart
- DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz
- DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg
- DB Regio Bus Ost GmbH, Berlin
- DB Regio Marschbahn GmbH, Kiel
- DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main
- DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main
- DB Services GmbH, Berlin
- DB SEV GmbH, Berlin
- DB Sicherheit GmbH, Berlin
- DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- DB Systemtechnik GmbH, Minden
- DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main
- Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin
- Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim
- DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- infraView GmbH, Mainz
- ioki GmbH, Frankfurt am Main
- NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster
- Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- Railway Approvals Germany GmbH, Minden
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Hamburg
- Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm
- Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main
- RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- S-Bahn Berlin GmbH, Berlin
- S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg
- S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg
- SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen
- Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main
- Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main
- Schenker Global Management&Services GmbH, Essen
- Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen
- Schenker Technik GmbH, Essen
- SIGNON Deutschland GmbH, Berlin
- TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg
- WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg

(42) ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB AG

(gem. §313 Abs. 2 HGB)

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	30.776	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	3.323.376	100,00
AT EQUITY		
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande [2),3)]	48	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main [2),3)]	437	50,00
DB REGIO		
VOLLKONSOLIDIERT		
Autokraft GmbH, Hamburg	51.726	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	17.747	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	3.734	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	6.561	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	12.441	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	8.630	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	2.560.230	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	5.704	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	61.220	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	2.114	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Berlin	16.945	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	7.155	74,90
DB Regio Marschbahn GmbH, Kiel	7.525	100,00
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	55.679	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	2.154	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	23.467	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	5.662	100,00
ioki GmbH, Frankfurt am Main	12.446	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	2.503	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	950	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	21.152	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	16.963	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	17.648	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Hamburg	11.116	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	27.909	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	5.278	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	20.355	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	13.995	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH i. L., Simmern	0	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	12.489	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	18.345	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	188.084	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	149.900	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	65	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	18.524	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	3.818	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	10.701	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	18.292	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
AT EQUITY		
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen [2),3)]	27	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg [2),3)]	410	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover [2),4)]	283	42,51
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main [2),3)]	1.237	29,74
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Geislingen an der Steige [2),5)]	101	20,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen [2),3)]	323	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen [2),4)]	10.606	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft GmbH & Co. eGbR, Gemünden a. Main [2),4)]	2	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich [2),4)]	1.054	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover [2),4)]	81	11,11
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel [2),3)]	326	47,90
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing [2),4)]	434	33,33
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Völklingen [2),4)]	51	16,67
stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg [2),3)]	25	39,80
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg [2),4)]	221	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg [2),5)]	78	30,00
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt [2),3)]	474	10,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Radolfzell am Bodensee [2),3)]	30	14,65
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg [2),3)]	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg [2),3)]	54	25,93
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen [2),5)]	100	32,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen [2),4)]	162	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw [2),4)]	897	32,60
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig [2),3)]	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig [2),3)]	500	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrsservice GmbH, Kaiserslautern [2),3)]	73	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen [2),3)]	160	40,00
FAIR VALUE		
GHT Mobility GmbH, Berlin [2),4),6)]	- 40.407	86,00
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach [2),3)]	44	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen [2),3)]	146	70,20
Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock [2),3)]	27	20,63
vgf Verkehrs- Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal [2),5)]	244	51,42
DB CARGO		
VOLLKONSOLIDIERT		
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	9.883	70,69
Container-Terminal Puchov s.r.o. v likvidacii, Puchov/Slowakei	76	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L., Brüssel/Belgien	1.668	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	246.916	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	382.550	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	706.670	100,00
DB Cargo Austria GmbH, Wien/Österreich	30	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/Belgien	1.909	100,00
DB Cargo Border Agent Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	1.664	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	6.531	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia / Bulgarien	7.597	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava / Tschechien	5.044	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	16.181	100,00
DB Cargo France SAS, Aubervilliers / Frankreich	4.190	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Györ / Ungarn	21.342	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	2.036	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	37.187	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand / Italien	42.003	60,00
DB Cargo Italy S.r.l., Mailand / Italien	16.319	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	95.299	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	11.154	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht / Niederlande	14.689	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze / Polen	103.980	100,00
DB Cargo Scandinavia A / S, Taastrup / Dänemark	31.562	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon / Schweiz	4.058	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	215	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle / Polen	5.378	100,00
DB Cargo Transa – Full Load Solutions Italia S.r.l., Mailand / Italien	805	100,00
DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd., Shanghai / China	2.851	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	50	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	24.554	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin / Polen	10.919	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest / Rumänien	– 7.918	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona / Spanien	45.646	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte i.L., Kehl / Rhein	629	88,36
Infra Silesia S.A., Rybnik / Polen	5.430	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	1.870	67,62
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	166.977	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster / Vereinigtes Königreich	84.972	100,00
MDL Distribución y Logistica S.A., Madrid / Spanien	2.436	88,36
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	5.192	80,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau / Russland	3.671	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	23.114	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam / Niederlande	903	51,24
Rail Terminal Services Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	471	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	24.460	100,00
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid / Spanien	10.472	86,31
TFG Transfracht GmbH, Mainz	88.988	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	255	100,00
Transervi S.A., Madrid / Spanien	8.002	88,36
Transfesa France SAS, Aubervilliers / Frankreich	2.650	88,36
Transfesa Logistics, S.A., Madrid / Spanien	47.625	88,36
Transfesa Portugal Lda., Lissabon / Portugal	398	88,36
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex) / Vereinigtes Königreich	832	88,36
Transfracht Polska Sp. z o.o., Stettin / Polen	288	96,82
AT EQUITY		
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss [2),5)]	3.715	50,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg [2),3)]	997	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice / Tschechien [2),3)]	1.252	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund [2),4)]	6.092	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns / Österreich [2)]	7.802	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln [2),3)]	2.165	22,50

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf [2),3)]	4.457	51,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen [2),3)]	5.227	35,00
Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm GmbH, Hamm [2),3)]	1.011	27,00
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg [2),3)]	591	39,20
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i.L., Sint-Agatha-Berchem / Belgien [2),3)]	– 21.370	36,77
KombiRail Europe GmbH, Duisburg [2),3)]	160	75,34
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main [2),3)]	18.614	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München [2),3)]	14.422	30,00
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam / Niederlande [2),4)]	2.282	63,42
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg [2),3)]	2.101	50,00
Stifa S.A. i.L., Malveira / Portugal [2),3),6)]	– 85	44,18
Terminal Singen TSG GmbH, Singen [2),3)]	– 222	26,12
Xrail AG, Basel-Stadt / Schweiz [2),3)]	685	32,34
DB INFRAGO		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB BahnPark GmbH, Berlin	5.594	51,00
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	13.450	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	2.943	100,00
DB InfraGO Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	21.253.871	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	3.976	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	5.361	87,50
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	1.460	72,92
MEKB GmbH, Berlin	32	100,00
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	16.450	100,00
AT EQUITY		
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen [2),3)]	410	49,90
Clever Order Services GmbH, Berlin [2),7)]	102	25,00
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main [2),4),8)]	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux / Frankreich [2),4),8)]	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden [2),3)]	6.063	24,53
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg [2),3)]	3.534	21,88
DB ENERGIE		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	465.696	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN		
VOLLKONSOLIDIERT		
AIL Beta Holding Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	– 1.204.106	100,00
BAX Global Inc., Norfolk / USA	92.394	100,00
Beyond1435 GmbH, Berlin	27.795	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	87.964	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	6.636	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	18.125	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	1.278	100,00
DB E.C.O. North America Inc., Wilmington / NC / Delaware / USA	3.584	100,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	76.426	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	911.022	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	364	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	19.226	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Frankfurt am Main	18.671	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	2.261	100,00
DB RRTS Operations India Private Limited, Neu-Delhi / Indien	- 17.320	100,00
DB Services GmbH, Berlin	11.846	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	2.351	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	32.799	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	1.160	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	12.648	100,00
DB US Corporation, Tarrytown / USA	446.032	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown / USA	404.178	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	17.408	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	157	100,00
DB-Elsewedy Railway Operation Egypt, Kairo / Ägypten	5	67,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	86.922	100,00
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	2.075.679	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	23.031	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	2.682	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	4.539	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	5.425	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	2.622	100,00
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	20.181	100,00
infraView GmbH, Mainz	2.102	100,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i. L., Berlin	- 3.657	76,99
Liropa S.A., Montevideo / Uruguay [9]	3.562	49,00
Mobimeo GmbH, Berlin	5.537	100,00
ONxpress Operations Inc., Toronto / Kanada	15.916	72,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware / USA	- 28.838	100,00
Railway Approvals Germany GmbH, Minden	252	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	67	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware / USA	88.659	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde / Polen	501	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	9.359	100,00
AT EQUITY		
BwFuhrparkService GmbH, Siegburg [2),3)]	1.002.230	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel / Schweiz [3)]	1.591.392	22,17
inno2grid GmbH, Berlin [2),3)]	687	50,00
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main [2),3)]	3.478	21,94
Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main [2),3)]	55	20,02
ONxpress Transportation Partners Inc., Toronto / Kanada [3)]	2.124	25,00
Rail Technology Company Limited, Jeddah / Saudi-Arabien [2),5)]	322	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken [2),3)]	1.565	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin [2),3)]	213	53,00
FAIR VALUE		
Eurail B.V., Utrecht / Niederlande [2),4)]	14.010	26,37
Eurail Group G.I.E., Luxemburg / Luxemburg [2),4)]	0	25,99
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin [2),3)]	30	94,00
DB SCHENKER		
VOLLKONSOLIDIERT		
Air Terminal Handling SAS, Tremblay en France / Frankreich	1.350	100,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama / Bahrain [9)]	1.096	49,00
Anterist+Schneider Zeebrugge BV, Zeebrugge / Belgien	1.760	100,00
AS Schenker, Tallinn / Estland	12.124	100,00
ASIMEX Anterist+Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel / Frankreich	- 4.875	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu-Vendée / Frankreich	1.331	100,00
B & G Leasing LLC dba Pro-Lease Trucking, Carnesville / USA	- 61.952	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg / Südafrika	89	86,75
Bischof Gesellschaft mbH., Wien / Österreich	70	100,00
Bitergo GmbH, Dortmund	5.034	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg / Luxemburg	3.302	100,00
Davis Transfer, Inc., Carnesville / USA	50.712	100,00
DB France Holding SAS, Montaigu-Vendée / Frankreich	273.181	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh / Kambodscha	2.393	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk / Belarus (Weißrussland)	- 253	100,00
DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest / Rumänien	10.232	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City / Philippinen	9.141	99,94
DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park / Südafrika [9)]	3.566	47,00
DP Schenker, Kiew / Ukraine	1.645	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas / Venezuela	931	100,00
Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg / Schweden	459	100,00
Fullerö 67:2 Uppsala Aktiebolag, Göteborg / Schweden	6.139	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona / Italien	3.251	100,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chişinău / Moldawien	165	96,75
Karpeles Freight Services, Inc., Chesapeake / USA	- 1.134	100,00
KB Ädelgasen 1 - Jönköping, Jönköping / Schweden	6.869	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping / Schweden	1.472	100,00
KB Arbetsbasen 4 - Stockholm, Stockholm / Schweden	2.502	100,00
KB Ättehögen Östra 1 - Helsingborg, Helsingborg / Schweden	5.979	100,00
KB Backa 107:3, Göteborg / Schweden	10.135	100,00
KB Baggböle 2:35 - Umeå, Umeå / Schweden	2.170	100,00
KB Benkammen 12 - Malmö, Malmö / Schweden	10.939	100,00
KB Bleket 1 - Karlstad, Karlstad / Schweden	3.888	100,00
KB Distributören 3 och 4 - Örebro, Örebro / Schweden	6.724	100,00
KB Forsmark 2 - Stockholm, Stockholm / Schweden	3.972	100,00
KB Forsmark 3 - Stockholm, Stockholm / Schweden	14.013	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg / Schweden	- 38	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby / Schweden	1.227	100,00
KB Fryshuset 3 - Visby, Visby / Schweden	90	100,00
KB Köpmannen 10 - Västerås, Västerås / Schweden	2.767	100,00
KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge / Schweden	3.123	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara / Schweden	3.620	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö / Schweden	4.796	100,00
KB Maskinen 3 - Linköping, Linköping / Schweden	5.775	100,00
KB Norränget 62 Hudiksvall, Norrköping / Schweden	2.392	100,00
KB Önnestad 108:4 - Kristianstad, Kristianstad / Schweden	3.874	100,00
KB Överön 1:66 - Örnsköldsvik, Örnsköldsvik / Schweden	969	100,00
KB Pantern 1 - Växjö, Växjö / Schweden	3.239	100,00
KB Sörby 24:3 - Gävle, Gävle / Schweden	3.170	100,00
KB Storheden 1:8 - Luleå, Luleå / Schweden	2.376	100,00
KB Transporten 1 - Hultsfred, Hultsfred / Schweden	1.600	100,00
KB Transportören 1 - Värnamo, Värnamo / Schweden	7.494	100,00
KB Tveta-Valsta 4:5 Södertälje, Stockholm / Schweden	1.665	100,00
KB Vindtrycket 1 - Borås, Borås / Schweden	5.459	100,00
KB Vivstamon 1:13 - Timrå, Timrå / Schweden	3.834	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki / Finnland	1.008	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere / Finnland	1.665	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu / Finnland	1.356	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku / Finnland	657	100,00
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg / Schweden	1.161	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
Les Triporteurs Francais SAS, Rennes / Frankreich	442	100,00
PT. Schenker Logistics Indonesia, Jakarta / Indonesien	19.806	100,00
Rengaslinja Oy, Nokia / Finnland	793	100,00
SCHENKER & CO AG, Wien / Österreich	128.986	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur / Singapur	767.138	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong / Hongkong	34.603	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon / Irland	120.540	100,00
Schenker (L.L.C), Dubai / Vereinigte Arabische Emirate	64.326	99,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane / Laos	– 235	100,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland / Neuseeland	9.666	100,00
SCHENKER (RE) INSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	55.212	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok / Thailand [9]	12.501	49,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok / Thailand [9]	55.725	49,00
Schenker A.E., Athen / Griechenland	4.850	100,00
Schenker A/S, Hvidovre / Dänemark	19.571	100,00
Schenker AB, Göteborg / Schweden	233.529	100,00
Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	180	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg / Schweden	21.304	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	1.743.325	100,00
Schenker Americas, Inc., Miami / USA	492.539	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda / Angola	4.958	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires / Argentinien	6.652	100,00
Schenker AS, Oslo / Norwegen	39.313	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria / Australien	110.933	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking / China	205	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	14.693	70,00
Schenker Chile S.A., Santiago / Chile	5.200	100,00
Schenker China Ltd., Pudong / Shanghai / China	259.312	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg / Schweden	891	100,00
Schenker d.d., Ljubljana / Slowenien	23.192	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo / Bosnien-Herzegowina	1.243	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb / Kroatien	3.718	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci / Serbien	4.299	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	2.302	100,00
Schenker Dedicated Services Sweden AB, Göteborg / Schweden	13.406	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	56	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt / Philippinen	8.981	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo / Brasilien	33.167	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje / Mazedonien	2.285	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo / Ägypten	4.314	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia / Bulgarien	23.668	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg / Schweden	5.180	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg / Schweden	1.185	100,00
Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	12.643	100,00
Schenker Flight Services International (H.K.) Limited, Hongkong / Hongkong	120	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex / Frankreich	243.146	100,00
Schenker Global Management & Services GmbH, Essen	– 1.271	100,00
Schenker Global Management & Services PTE. LTD., Singapur / Singapur	3.042	100,00
Schenker Global Management & Technology Center Americas Inc., Miami / USA	2.976	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	920	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi / Indien	101.509	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong / Hongkong	264.633	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau / Macau	3.950	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexico City / Mexiko	123.394	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI) / Italien	118.923	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang / China [9]	21.641	50,00
Schenker Kazakhstan LLP, Almaty / Kasachstan	– 592	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat / Sultanat Oman	451	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul / Republik Korea	82.149	100,00
Schenker Limited, London / Vereinigtes Königreich	85.148	100,00
Schenker Limited, Nairobi / Kenia	– 1.011	100,00
Schenker Logistics (Bangladesh) Limited, Dhaka / Bangladesch [9]	9.240	40,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu / China	2.624	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing / China	3.203	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou / China	13.693	100,00
Schenker Logistics (Jiaxing) Co., Ltd., Jiaxing / China	43.130	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan / China	4.543	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur / Malaysia [9]	82.454	40,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai / China	18.186	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen / China	1.657	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou / China	17.019	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok / Thailand [9]	– 9.035	49,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen / China	9.863	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg / Schweden	7.642	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt / Philippinen	188	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate	11.852	99,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam / Niederlande	81.979	100,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest / Rumänien	56.759	99,53
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt / Vietnam	7.117	51,00
Schenker Logistics W.L.L., Doha / Katar [9]	2.806	49,00
Schenker Logistics, S.A.U., Barcelona / Spanien	145.790	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Contern / Luxemburg	9.541	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City / Philippinen	7.358	99,94
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca / Marokko	1.132	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai / Vereinigte Arabische Emirate	81.786	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon / Myanmar	4.170	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek / Namibia	1.163	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg / Niederlande	64.618	100,00
Schenker Nemzetközi Szállitmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklós / Ungarn	32.376	100,00
Schenker NV, Antwerpen / Belgien	68.553	100,00
Schenker Ocean Freight Services WLL, Doha / Katar [9]	1.804	49,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto / Kanada	122.526	100,00
Schenker OY, Helsinki / Finnland	105.145	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt / Panama	1.014	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima / Peru	496	100,00
Schenker Philippines (Subic) Inc., Subic / Philippinen	229	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt / Philippinen	29.685	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg / Schweden	95.280	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt / Guatemala	– 3.006	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava / Slowakei	10.029	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad / Saudi-Arabien	6.410	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich / Schweiz	85.264	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing / China	4.848	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur / Singapur	474.080	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	15.836	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	111.574	99,70
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	82.778	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	5.562	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau/Polen	4.491	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	22.336	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	1.973	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	4.800	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	60.608	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	692.499	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	10.667	55,00
Schenkerocean Ltd, Wanchai/Hongkong	755	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	66.597	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	7.328	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	659	100,00
Skyraider Risk Retention Group, Inc., Charleston/USA	279	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	12.960	100,00
The Great Ocean Line Pte. Ltd., Singapur/Singapur	162	100,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	92	100,00
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	4.558	100,00
USA Truck Fleetco LLC, Van Buren/USA	– 55.191	100,00
USA Truck Logistics LLC, Van Buren/USA	13.604	100,00
USA Truck, Inc., Van Buren/USA	170.505	100,00
USA Truck, LLC, Van Buren/USA	10.113	100,00
AT EQUITY		
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana/Slowenien [2), 3), 6)]	13.446	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz [2), 3)]	1.706	26,00
Bäckebols Akeri AB, Göteborg/Schweden [2), 3), 6)]	4.634	35,00
BTU – Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden [2), 3)]	1.513	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel [2), 4)]	3.943	50,00
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien [2), 3)]	1.954	20,00
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chişinău/Moldawien [2), 3), 6)]	576	33,17
Les Triporteurs Montpellierains SAS, Montpellier/Frankreich [2), 4), 6)]	– 19	20,00
Les Triporteurs Parisiens SAS, Paris/Frankreich [2), 4), 6)]	10	20,00
Les Triporteurs Rochelais SARL, La Rochelle/Frankreich [2), 4), 6)]	39	30,00
Les Triporteurs Tourangeaux SARL, Tours/Frankreich		20,00
Mesa Technologies GmbH, Berlin [2), 3)]	43	10,57
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien [2), 3)]	1.316	20,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen [2), 3)]	1.356	50,00

[1)] Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.
[2)] Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.
[3)] Daten für Geschäftsjahr 2023.
[4)] Daten für Geschäftsjahr 2022.
[5)] Daten für Geschäftsjahr 2021.
[6)] Vorläufige Abschlussdaten.
[7)] Daten für Geschäftsjahr 2018.
[8)] Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung ohne Kapital gem. Verordnung (EWG) Nr. 2137/85.
[9)] Die Konsolidierung erfolgt aufgrund gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen, die dem DB-Konzern die Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten verschafft.

(43) VORSTAND, AUFSICHTSRAT UND AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

GRI

Angaben zu den Namen und den Mitgliedschaften in (a) anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und (b) vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG sind nachfolgend dargestellt.

Vorstand

DR. RICHARD LUTZ
Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

a)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

b)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat, Vorsitz)

DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN
Ressort Digitalisierung und Technik,
Dallgow-Döberitz

a)
- Schenker AG
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)
- DB Systel GmbH (Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG
- Vonovia SE

b)
- DB broadband GmbH (Vorsitz)
- Hermann von Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren e. V./Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (Mitglied des Senats)

DR. LEVIN HOLLE
Ressort Finanzen und Logistik,
Berlin

a)
- Schenker AG (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

b)
- Arriva Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich (bis 31. Mai 2024; Chairman of the Board of Directors)
- BwConsulting GmbH (Beirat)

BERTHOLD HUBER
Ressort Infrastruktur,
Weilheim

a)
- DB InfraGO AG (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG

DR. SIGRID NIKUTTA
Ressort Güterverkehr,
Berlin
a) – DB Cargo Polska S.A. (Vorsitz)
– Knorr-Bremse AG
b) – DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)
– Deutsche Bank Ost (Beirat)
– Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) (Präsidium)
– Universität Bielefeld (Hochschulrat)
– Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (Vorsitz, Kuratorium)

EVELYN PALLA
Ressort Regionalverkehr,
Wien
a) – S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
– DB Systel GmbH (Vorsitz)
b) – Arriva Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich (bis 31. Mai 2024; Member of the Board of Directors)

DR. MICHAEL PETERSON
Ressort Personenfernverkehr,
Heidelberg
a) – DB Systel GmbH
– DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
b) – DB Bahn Italia S.r.l. (Chairman of the Board of Directors)

MARTIN SEILER
Ressort Personal und Recht,
Berlin
a) – Schenker AG
– DB Cargo AG
– DB Gastronomie GmbH (bis 26. Juli 2024; Vorsitz)
– DB JobService GmbH (Vorsitz)
– DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)
– DB Energie GmbH (Vorsitz)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
b) – DB Stiftung gGmbH (Beirat)

Aufsichtsrat

WERNER GATZER
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Staatssekretär a. D.,
Teltow
b) – Stiftung Erinnerung, Verantwortung und Zukunft (EVZ) (Kuratorium, stellvertretender Vorsitz)
– Fritz Thyssen Stiftung (Kuratoriumsmitglied)
– DB Stiftung gGmbH (Beirat)

MARTIN BURKERT*
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Nürnberg
a) – S-Bahn Berlin GmbH (stellvertretender Vorsitz)
– DB Regio AG (stellvertretender Vorsitz)
– DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)

RALF DAMDE*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Ensdorf/Saar
a) – DB Regio AG
– Sparda-Bank Südwest
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
– Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)

STEFAN GELBHAAR
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Berlin

ANJA HAJDUK
Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz,
Berlin
a) – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)
– Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

SUSANNE HENCKEL
Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
Berlin
a) – Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
b) – Agora Transport Transformation gGmbG (Beirat)

JÖRG HENSEL*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG
(bis 31. Oktober 2024),
Vorsitzender des Geschäftsfeldsbetriebsrats von DB Cargo
(bis 31. Oktober 2024),
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG,
Hamm
a) – DB Cargo AG
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
b) – DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

NADJA HOUY* (SEIT 1. NOVEMBER 2024)
Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats Konzernleitung
der Deutschen Bahn AG,
Steinbach
a) – Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

COSIMA INGENSCHAY*
Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin
a) – DB Cargo AG (stellvertretender Vorsitz)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
(Vorsitz)
b) – Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)
– Stiftung Eisenbahn-Waisenhort (EWH)

ALEXANDER KACZMAREK*
Konzernbevollmächtigter für die Länder Berlin, Brandenburg,
Mecklenburg-Vorpommern,
Berlin
a) – S-Bahn Berlin GmbH
b) – Usedomer Bäderbahn GmbH (Beirat, stellvertretender Vorsitz)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

PROF. DR. SUSANNE KNORRE
Unternehmensberatung,
Hannover
a) – Salzgitter AG
– Norddeutsche Landesbank
– Rain Carbon Germany GmbH

DOROTHEE MARTIN
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Hamburg
b) – Stiftung Freundeskreis (auxiliar Gesellschaft mbH) (Stiftungsrat)
– HafenCity Universität Hamburg (Hochschulrat)

DANIELA MATTHEUS
Rechtsanwältin und Managementberaterin,
Berlin
a) – Commerzbank AG
– Jenoptik AG
– CEWE Stiftung&Co. KGaA
– Die Autobahn GmbH des Bundes

HEIKE MOLL*
Vorsitzende des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG
(seit 10. September 2024),
München
a) – DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

MICHAEL PUSCHEL
Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen,
Nieder-Olm
a) – Die Autobahn GmbH des Bundes

DR. IMMO QUERNER
Geschäftsführender Gesellschafter der KoppaKontor GmbH,
Celle
a) – BÖAG Börsen AG (bis 30. April 2024)
– Athora Lebensversicherungs AG
(seit 27. November 2024; Vorsitz)
– Athora Pensionskasse AG (seit 27. November 2024; Vorsitz)
b) – Arriva Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich
(bis 31. Mai 2024; Member of the Board of Directors)
– Assenagon Asset Management S.A. (Vorsitz Verwaltungsrat)
– Fonds zur Finanzierung der kerntechnischen Entsorgung
(KENFO; Vorsitz Anlagenbeirat)
– Akinn Group SPF Sàrl, Luxemburg
(Member of the Board of Directors)

BERND REUTHER (BIS 28. NOVEMBER 2024)
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Wesel
a) – Toll Collect GmbH
b) – DeltaPort GmbH&Co. KG

MANFRED SCHOLZE*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Ebersbach-Neugersdorf
a) – DB Fernverkehr AG
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

KLAUS-PETER SCHÖLZKE*
Vorsitzender des Betriebsrats der DB Regio AG,
Dresden

JENS SCHWARZ* (BIS 31. OKTOBER 2024)
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG
(bis 10. September 2024),
Chemnitz
a) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(stellvertretender Vorsitz)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

VEIT SOBEK*
Experte Projekt- und Programmmanagement der DB InfraGO AG,
Halberstadt
a) – Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
(bis 30. Juni 2024)
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

DR. IRINA SOEFFKY (SEIT 5. DEZEMBER 2024)
Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
Nationale, Europäische und Internationale Digitalpolitik,
Berlin
a) – Forschungszentrum Jülich GmbH

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

Aufsichtsratsausschüsse

MITGLIEDER DES PRÄSIDIALAUSSCHUSSES
- Werner Gatzer (Vorsitz)
- Martin Burkert
- Susanne Henckel
- Heike Moll

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES
- Dr. Immo Querner (Vorsitz)
- Susanne Henckel
- Jörg Hensel
- Cosima Ingenschay

MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES
- Werner Gatzer (Vorsitz)
- Martin Burkert
- Susanne Henckel
- Heike Moll

MITGLIEDER DES VERMITTLUNGSAUSSCHUSSES
- Werner Gatzer (Vorsitz)
- Martin Burkert
- Susanne Henckel
- Heike Moll

MITGLIEDER DES INFRASTRUKTURAUSSCHUSSES
- Werner Gatzer (Vorsitz)
- Martin Burkert
- Cosima Ingenschay
- Prof. Dr. Susanne Knorre
- Heike Moll
- Michael Puschel

Berlin, den 4. März 2025

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Weitere Informationen

292 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
295 Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über die im Integrierten Bericht 2024 der Deutsche Bahn AG enthaltenen ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen
297 Global Reporting Initiative (GRI) Index
304 UN Global Compact Index
304 Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index
305 Glossar
311 Abkürzungsverzeichnis
312 Kontaktinformationen/Finanzkalender

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

Als Ergebnis unserer Prüfung haben wir den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzern-Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden »zusammengefasster Lagebericht«) der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden »IFRS Accounting Standards«), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit eines bedeutsamen Tochterunternehmens

Wir verweisen auf die Angaben im Abschnitt »Chancen- und Risikomanagement – Beurteilung der Risikosituation in 2025« des zusammengefassten Lageberichts. Dort beschreiben die gesetzlichen Vertreter das Risiko, dass bei dem bedeutsamen Tochterunternehmen DB Cargo AG innerhalb des Prognosezeitraums wesentliche der Liquiditätsplanung zugrundeliegende Annahmen nicht eintreten insbesondere, falls die Transformation von DB Cargo nicht erfolgreich umgesetzt werden kann oder sich Risiken aus der konjunkturellen Entwicklung und dem Marktumfeld materialisieren und dadurch eine Liquiditätslücke entsteht. Dadurch besteht eine wesentliche Unsicherheit bei der DB Cargo AG, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit der DB Cargo AG aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinne des § 322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellt.

Unsere Prüfungsurteile sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- Aussagen über die Wirksamkeit des im Abschnitt »Governance« beschriebenen Risikomanagementsystems (RMS), des Internen Kontrollsystems (IKS), des Compliance Management Systems (CMS) und des Datenschutzmanagementsystems (DSMS), da wir diesbezüglich im Rahmen unserer Prüfung ein Verständnis erlangen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit abzugeben

- Der Abschnitt »TCFD"-Empfehlungen« im zusammengefassten Lagebericht sowie die Aussagen zur Übereinstimmung der im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen Angaben mit den TCFD-Empfehlungen, die durch das Symbol »TCFD« gekennzeichnet sind
- der in Abschnitt »Corporate Governance Bericht« des zusammengefassten Lageberichts enthaltene Corporate Governance Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes
- die sonstigen im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen lageberichtsfremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Integrierten Berichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Der Vorstand ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem ist der Vorstand verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten 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 der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand 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 in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 5. März 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Salcher
Wirtschaftsprüfer

gez. Rackwitz
Wirtschaftsprüfer

PRÜFUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT ÜBER DIE IM INTEGRIERTEN BERICHT 2024 DER DEUTSCHE BAHN AG ENTHALTENEN AUSGEWÄHLTEN NACHHALTIGKEITSINFORMATIONEN

An die Deutsche Bahn AG, Berlin

Prüfungsurteil

Wir haben die Angaben in den Abschnitten »An unsere Stakeholder – Offener Stakeholderdialog«, »An unsere Stakeholder – Gemeinnütziges Engagement der Deutsche Bahn Stiftung« und die jeweils mit Pfeilen am Anfang (↓) und Ende (↑) und zusätzlich mit grauer Schriftfarbe gekennzeichneten ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen im Integrierten Bericht (im Folgenden »ausgewählte Nachhaltigkeitsinformationen«) der Deutsche Bahn AG, Berlin, (im Folgenden »Gesellschaft«) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Darüber hinaus haben wir die im Abschnitt »EU-Taxonomie« im Integrierten Bericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 enthaltenen Informationen einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die in den ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen genannten Querverweise innerhalb des Integrierten Berichts und die Verweise im Zusammenhang mit der Umweltmarke »Das ist grün« sowie die Informationen, auf die sich die Verweise beziehen.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass

- die ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den einschlägigen Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative (im Folgenden »GRI-Kriterien«), und
- die im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten (im Folgenden »EU-Taxonomie«)

aufgestellt wurden.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in den ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen genannten Querverweisen innerhalb des Integrierten Berichts sowie zu den Verweisen im Zusammenhang mit der Umweltmarke »Das ist grün« sowie den Informationen, auf die sich die Verweise beziehen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt »Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen« weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen in Übereinstimmung mit den GRI-Kriterien und verantwortlich für die Aufstellung der im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie sowie für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung der ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen und der im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Nachhaltigkeitsinformationen) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen und der im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen und der im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den GRI-Kriterien und die im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie aufgestellt worden sind sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zu den ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen und zu den im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen angewandten Prozess.
- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen und die im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in den ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen und im Abschnitt »EU-Taxonomie« dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen und der im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen beurteilt.
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt.
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu den ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen durchgeführt.
- die Darstellung der Informationen in den ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen gewürdigt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der im Abschnitt »EU-Taxonomie« enthaltenen Angaben gewürdigt.

Verwendungsbeschränkung / AAB-Klausel

Dieser Prüfungsvermerk ist an die Deutsche Bahn AG, Berlin, gerichtet und ausschließlich für diese bestimmt.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die Deutsche Bahn AG, Berlin, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 zugrunde (www.kpmg.de/AAB_2017). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der im Prüfungsvermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Berlin, den 19. März 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Knorr
Wirtschaftsprüfer

Säuberlich
Wirtschaftsprüfer

GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI) INDEX

Anwendungsklärung	Der DB-Konzern hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024 berichtet.
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s)	keine

			Auslassung		
GRI-STANDARD		**Seite(n)**	**Ausgelassene Anforderung(en)**	**Grund**	**Erklärung**
Allgemeine Angaben					
GRI 2: ALLGEMEINE ANGABEN 2021					
1. DIE ORGANISATION UND IHRE BERICHTERSTATTUNGSPRAKTIKEN					
2-1	Organisationsprofil	37–38, 234–236, 283–287			
2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	43–45, 234–236, 283–287			
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	43–45, 312			
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	120, 236–237			
2-5	Externe Prüfung	29, 43–45, 292–296			
2. TÄTIGKEITEN UND MITARBEITENDE					
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	38–40, 120–121, 134–136			
2-7	Angestellte	101, 102–103, 107–109, 115, 115–116, 116, 140, 143, 146, 150, 154, 158, 161, 171, 174, 176, 179	b. ii., b. iii.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein Data Warehouse, sodass nicht die Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.
2-8	Mitarbeitende, die keine Angestellten sind	–	a., b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein Data Warehouse, sodass nicht die Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können. In Bezug auf Auszubildende, dual Studierende, Praktikant:innen und externe Zeitarbeitnehmende wird für den DB-Konzern in Deutschland berichtet.
3. UNTERNEHMENSFÜHRUNG					
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	37–38, 212–214, 287–290	c. iii.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Angaben zu den Amtszeiten sind für zukünftige Berichtsjahre geplant.
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	212–214, 288–290			
2-11	Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	212–214			
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	40–43			
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	40–43, 200–201, 201–204, 212–214			
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	29	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Eine genauere Beschreibung des Verfahrens zur Überprüfung und Genehmigung ist für zukünftige Berichtsjahre geplant.
2-15	Interessenkonflikte	212–214			
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	26–29			
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Fragen zu entsprechenden Schulungen von Aufsichtsratsmitgliedern werden im Rahmen des sich weiterentwickelnden Rechtsrahmens zur Nachhaltigkeitsberichterstattung in Deutschland thematisiert werden.
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	215	a., b., c.	Information nicht verfügbar / unvollständig	2024 hat keine Effizienzprüfung stattgefunden. Eine genauere Beschreibung des Verfahrens der Effizienzprüfung ist für das nächste Geschäftsjahr geplant.
2-19	Vergütungspolitik	41–42, 215–218			
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	215–218			
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	–	a., b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein Data Warehouse, sodass nicht die Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung: Ausgelassene Anforderung(en)	Auslassung: Grund	Auslassung: Erklärung
4. STRATEGIE, RICHTLINIEN UND PRAKTIKEN				
2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	22–24			
2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	135–136, 195, 200–201, 201, 201–203, 203–204, 204–206			
2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	120–121, 200–201, 201–204, 204–206			
2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	204, 204–206	d., e.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Eine genauere Beschreibung der Verfahren zur Überprüfung der Wirksamkeit und zur Einbeziehung von Stakeholdern ist für künftige Berichtsjahre geplant.
2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	204, 204–206			
2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	52, 191–192, 192–193, 201–203, 204	a., b., c., d.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationssystem noch nicht verfügbar. Ist im Aufbau.
2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	30, 33			
5. EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN				
2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	30–33			
2-30 Tarifverträge	106, 107, 219	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein Data Warehouse, sodass nicht die Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können. Für die Konzerngesellschaften innerhalb des DB-Konzerns (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) in Deutschland gilt im Grundsatz, dass die Beschäftigungsbedingungen der außertariflichen Arbeitnehmenden sowie der leitenden Angestellten nicht durch Tarifverträge bestimmt werden. Gleichwohl bestehen für die Entgelte des weitaus überwiegenden Teils der außertariflichen Arbeitnehmenden Banduntergrenzen, die sich an den höchsten tariflichen Entgelten orientieren. Zudem achtet der DB-Konzern darauf, dass die Beschäftigungsbedingungen der tariflichen und außertariflichen Arbeitnehmenden sowie leitenden Angestellten personalpolitisch anschlussfähig aufeinander abgestimmt sind.
Wesentliche Themen				
GRI 3: WESENTLICHE THEMEN 2021				
3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	30–33, 40–43, 44–41, 186–196			
3-2 Liste der wesentlichen Themen	44			
Kapazitäts- und Angebotsausbau				
3-3 Management von wesentlichen Themen	57–58, 58, 64, 65, 68			
GRI 201: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG 2016				
201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	118, 121–124, 126–129, 226, 231, 232–233			
201-2 Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	80–81, 195–196	a. v.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Kosten zum Management von klimabedingten Chancen und Risiken bilden sich in verschiedenen Positionen der GuV in der Berichterstattung ab. Werden jedoch bisher nicht unter diesem Aspekt gebündelt.
201-3 Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne	263–266	e.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Die Abdeckung von Mitarbeitenden wird qualitativ beschrieben, aber es wird kein quantitativer Beteiligungsgrad berichtet.
201-4 Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	36, 37–38, 46–51, 57–58, 87–89, 130–132, 131, 278–281			
GRI 203: INDIREKTE ÖKONOMISCHE AUSWIRKUNGEN 2016				
203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	57–58, 130–132, 277–278			
203-2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	53–58			
Unternehmensführung und Compliance				
3-3 Management von wesentlichen Themen	201, 201–203, 203–204			
GRI 205: ANTIKORRUPTION 2016				
205-1 Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	186–189, 201–203	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Quantitative Erhebung gem. Anforderung aus Unternehmenssicht nicht wesentlich und daher unverhältnismäßig. Innerhalb eines Drei-Jahres-Zyklus sind alle Konzerngesellschaften mit operativem Geschäft auf Korruptionsrisiko hin zu prüfen. Auf Ebene der Geschäftsfelder ist jährlich zu Compliance-Risiken zu berichten.

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung: Ausgelassene Anforderung(en)	Auslassung: Grund	Auslassung: Erklärung
205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	135-136, 201-203, 203-204	a., b., c., d., e.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Quantitative Erhebung gem. Anforderung aus Unternehmenssicht nicht wesentlich und daher unverhältnismäßig. Kommunikation und Training zu Antikorruption sind unter »Compliance-Instrumente« beschrieben. Lieferanten werden bei Vertragsabschluss über Antikorruptionsanforderungen informiert und darauf verpflichtet.
205-3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	201-203, 203-204			
GRI 206: WETTBEWERBSWIDRIGES VERHALTEN 2016				
206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	52	b.	Nicht anwendbar	Keine abgeschlossenen Verfahren im Berichtszeitraum.
Nachhaltige Ressourcenverwendung				
3-3 Management von wesentlichen Themen	30-33, 83-87			
GRI 301: MATERIALIEN 2016				
301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	83-84 , 84-85	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Das eingesetzte Material in der Schieneninfrastruktur (Schienenstahl, Schotter, Betonschwellen) stellt entsprechend der in 2021 durchgeführten Stoffstromanalyse die Hauptressource im DB-Konzern dar. Die Wesentlichkeit weiterer Ressourcen wird kontinuierlich geprüft.
301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	83-84 , 84-85	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Das eingesetzte Material in der Schieneninfrastruktur (Schienenstahl, Schotter, Betonschwellen) stellt entsprechend der in 2021 durchgeführten Stoffstromanalyse die Hauptressource im DB-Konzern dar. Die Wesentlichkeit weiterer Ressourcen wird kontinuierlich geprüft.
301-3 Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	83-84 , 84-85	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Das eingesetzte Material in der Schieneninfrastruktur (Schienenstahl, Schotter, Betonschwellen) stellt entsprechend der in 2021 durchgeführten Stoffstromanalyse die Hauptressource im DB-Konzern dar. Die Wesentlichkeit weiterer Ressourcen wird kontinuierlich geprüft.
GRI 306: ABFALL 2020				
306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	85-87			
306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	85-87			
306-3 Angefallener Abfall	85-87			
306-4 Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	85-87	b., c., d.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Die Daten zur »Aufbereitung zur Wiederverwendung« werden weder vom DB-Konzern noch von den beauftragten Entsorgungsunternehmen erhoben, weil sie sich zurzeit nicht in der abfallrechtlichen Systematik wiederfinden.
306-5 Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	85-87	b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Enthält vom Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG. Es wird geprüft, inwiefern die Daten mittelfristig erhoben werden können.
Umweltverschmutzung				
3-3 Management von wesentlichen Themen	30-33, 89-90	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Bisher wird der Einfluss von Wasser- und Luftverschmutzung noch nicht konzernübergreifend verfolgt.
		b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Bisher interne Aufstellung der Folgen von Umweltverschmutzung (Luft, Wasser) auf die Umwelt.
		d. ii.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Bisher kein Beschwerdeverfahren oder Beseitigung tatsächlicher negativer Auswirkungen bezüglich Umweltverschmutzung.
		e. iv.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Keine konzernübergreifenden Informationen vorliegend, auf welchem Lernprozess basierend die Verbesserung von Kennzahlen geschehen ist.
GRI 303: WASSER UND ABWASSER 2018				
303-1 Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	87	a., b., c., d.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen aufgrund linienhafter Infrastruktur nicht sinnvoll abbildbar.
303-2 Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
303-3 Wasserentnahme	87	a., b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
303-4 Wasserrückführung	–	a., b., c., d., e.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung: Ausgelassene Anforderung(en)	Auslassung: Grund	Auslassung: Erklärung
303-5 Wasserverbrauch	87	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Wassernutzung wird in Kubikmetern berichtet.
		b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
GRI 305: EMISSIONEN 2016				
> siehe wesentliches Thema Klimaschutz				
Biodiversität				
3-3 Management von wesentlichen Themen	81–83	a., e. iii.-iv., f.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können aktuell nicht vollständig abgebildet werden, da die Biodiversitätsstrategie noch erarbeitet wird.
GRI 304: BIODIVERSITÄT 2016				
304-1 Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen aufgrund linienhafter Infrastruktur nicht sinnvoll abbildbar.
304-2 Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	–	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können aufgrund komplexer Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
304-3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume	81–83	a., b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können aufgrund komplexer Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
304-4 Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können aufgrund komplexer Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
Klimaschutz				
3-3 Management von wesentlichen Themen	30–33, 73–81, 142, 149, 157–158, 169–170, 173–175, 195–196			
GRI 305: EMISSIONEN 2016				
305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	75–77	c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Gemäß GHG Protocol (Corporate Standard) werden direkte biogene CO_2-Emissionen im Scope 1 nicht ausgewiesen, können aber separat ausgewiesen werden. Eine entsprechende Erweiterung wird mittelfristig angestrebt.
		d. ii.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Für den DB-Konzern kann die Information aktuell nicht ausgewiesen werden, da die benötigten Daten für eine konzernweite Statistik und Dokumentation nicht zentral vorliegen.
305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	73–75, 75–77	d. ii.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Für den DB-Konzern kann die Information aktuell nicht ausgewiesen werden, da die benötigten Daten für eine konzernweite Statistik und Dokumentation nicht zentral vorliegen.
305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	73–75, 75–77	c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Der Prozess zur Messung sowie die Messung selbst sind zum Zeitpunkt des Berichts noch nicht verfügbar, eine Erweiterung ist jedoch mittelfristig geplant.
		e. ii.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Für den DB-Konzern kann die Information aktuell nicht ausgewiesen werden, da die benötigten Daten für eine konzernweite Statistik und Dokumentation nicht zentral vorliegen.
305-4 Intensität der Treibhausgasemissionen	75–77			
305-5 Senkung der Treibhausgasemissionen	73–75, 75–77	a., b., c., d.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Zum Zeitpunkt der Berichterstellung liegen keine quantitativen Angaben vor. Mittelfristig werden neben den qualitativen Angaben auch quantitative berichtet.
305-6 Emissionen ozonabbauender Substanzen	–	a., b., c., d.	Nicht anwendbar	Ggf. eingesetzte Kältemittel – wenn, dann in so geringen Mengen, dass Materialität nicht gegeben ist.
305-7 Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	89–90			
GRI 302: ENERGIE 2016				
302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	77, 78–79	b., c., d.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Die Daten liegen überwiegend vor, das gesamte Kennzahlenset bzw. die entsprechende Datenerhebung werden im Rahmen Umsetzung CSRD angepasst bzw. erweitert.
302-2 Energieverbrauch außerhalb der Organisation	75–77, 78–79	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Die Daten liegen überwiegend vor, das gesamte Kennzahlenset bzw. die entsprechende Datenerhebung werden im Rahmen Umsetzung CSRD angepasst bzw. erweitert.
302-3 Energieintensität	78–79			
302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	75–77, 78–79	a., b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Zum Zeitpunkt der Datenerhebung liegen keine quantitativen Angaben vor. Mittelfristig werden neben den qualitativen Angaben auch quantitative berichtet.
302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	78–79			

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung: Ausgelassene Anforderung(en)	Auslassung: Grund	Auslassung: Erklärung
Eigene Belegschaft				
3-3 Management von wesentlichen Themen	30–33, 37–38, 38–40, 98, 98–100, 106–113, 115–116			
GRI 401: BESCHÄFTIGUNG 2016				
401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	98, 101, 102–103, 115, 116	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein Data Warehouse, sodass nicht die Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können. Aktuell wird für den DB-Konzern in Deutschland berichtet.
401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	106–113	a., b.	Nicht anwendbar	Für die Konzerngesellschaften innerhalb des DB-Konzerns (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) in Deutschland gilt im Grundsatz, dass keine Unterschiede bei Teilzeitmitarbeitenden bzw. befristeten Mitarbeitenden bestehen. Die Unterschiede, die bei bestimmten Angeboten bestehen, resultieren aus sachlogischen Gründen des befristeten oder Teilzeitverhältnisses.
401-3 Elternzeit	107–109	a., b., c., d., e.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. Anspruch auf Elterngeld haben alle Mitarbeitenden in Deutschland entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen (hier insbesondere Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz). Die Kennzahlen für b. bis d. sind für die Mitarbeitenden im DB-Konzern (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) in Deutschland dargestellt.
GRI 403: SICHERHEIT UND GESUNDHEIT AM ARBEITSPLATZ 2018				
403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	40–43, 98–100, 110–113, 186–189, 200–201, 204–206	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.
403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	110–113	a., b., c., d.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.
403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	110–113	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.
403-4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	110–113	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.
403-5 Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	110–113	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.
403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	110–113	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.
403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	110–113, 204–206	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.
403-8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	110–113	a., b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können.
403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	110–113	a., b., c., d., e., f., g.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche). Die Meldung und Anzeige von Arbeitsunfällen erfolgt gem. den gesetzlichen Vorgaben in Deutschland an die gesetzliche Unfallversicherung innerhalb von drei Kalendertagen nach Bekanntwerden des Unfalls. Die Ermittlung des Schadens und die Regelung der Unfallfolgekosten obliegen der Autonomie des jeweiligen gesetzlichen Unfallversicherungsträgers. Statistisch werden nur tödliche, jedoch keine schweren Arbeitsunfälle ausgewiesen bzw. berichtet.
403-10 Arbeitsbedingte Erkrankungen	110–113	a., b., c., d., e.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können. Es gibt kein Monitoring arbeitsbedingter Erkrankungen. Die Daten zu Berufskrankheiten, die einen Teil der arbeitsbedingten Erkrankungen ausmachen, liegen beim Unfallversicherungsträger.

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung: Ausgelassene Anforderung(en)	Auslassung: Grund	Auslassung: Erklärung
GRI 404: AUS- UND WEITERBILDUNG 2016				
404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	104–105	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein Data Warehouse, sodass nicht die Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Kennzahl zunächst für Mitarbeitende im DB-Konzern (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) in Deutschland.
404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	69, 98–100, 101–106, 113–115, 155–156, 201–203, 208–209	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den DB-Konzern in Deutschland (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche), da nicht alle Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können. Zu a.: Die Aussagen beziehen sich auf die Angebote der internen Bildungsdienstleister, DB Training für Mitarbeitende und DB Akademie für die Zielgruppe der Führungskräfte, sowie darüber hinaus zentral gesteuerte Programme für die berufsbegleitende Weiterbildung, jeweils mit Fokus auf Deutschland. Zu b.: In Deutschland ist der Berufsausstieg in den Ruhestand und auch im Zuge von Kündigungen gesetzlich geregelt, um Arbeitnehmende zu schützen und zu unterstützen. Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen in den DEVK-Pensionsfonds bietet der DB-Konzern eine die gesetzliche Rente ergänzende Altersversorgung für die Zeit nach dem Erwerbsleben an. Zusätzliche Programme zur Übergangshilfe für den Berufsausstieg bietet der DB-Konzern z. B. über das Bahn-Sozialwerk (Ruhestandsbegleitung) an.
404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	105	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein Data Warehouse, sodass nicht die Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können. Alle Mitarbeitenden und Führungskräfte im DB-Konzern (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) in Deutschland erhalten jährlich eine Leistungsrückmeldung. Der Durchdringungsgrad liegt bei 95 %. Die Abweichung von 100 % ist durch Sonderfälle wie bspw. erkrankte Mitarbeitende und Führungskräfte zu erklären.
GRI 405: DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT 2016				
405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	98, 98–100, 107–109, 113–115, 143, 150, 158, 171, 176	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein Data Warehouse, sodass nicht die Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können. Aktuell wird für den DB-Konzern in Deutschland berichtet.
405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	–	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein Data Warehouse, sodass nicht die Einzeldaten aus allen Gesellschaften konsolidiert und verarbeitet werden können. Die Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen und sonstige Regelungen des DB-Konzerns zu Beschäftigungsbedingungen sind grundsätzlich geschlechterneutral ausgestaltet. Stellenbewertungen und Vergütungshöhen orientieren sich ausschließlich an den Anforderungen der jeweiligen Tätigkeit, nicht den persönlichen Eigenschaften der Kandidat:innen.
GRI 406: NICHTDISKRIMINIERUNG 2016				
406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	113, 204	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Für den DB-Konzern kann die Information aktuell nicht ausgewiesen werden, da die benötigten Daten für eine konzernweite Statistik und Dokumentation nicht zentral vorliegen. Wir setzen die Anforderungen des LkSG um.
Gesundheitsschutz und Sicherheit in der Lieferkette				
3-3 Management von wesentlichen Themen	30–33, 111–113, 204–206	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen hinsichtlich der tatsächlichen negativen Auswirkungen liegen in der gefragten Detailtiefe nicht vor. Im Rahmen der LkSG-Risikoanalyse werden menschenrechtliche Risiken in der Lieferkette erfasst. Tatsächliche negative Auswirkungen können vereinzelt über das Beschwerdeverfahren erfasst werden. Negative Auswirkungen auf die Wirtschaft sind nicht erfasst. Auch positive Auswirkungen auf die Wirtschaft, Umwelt und Menschen werden derzeit nicht erhoben.
		b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen hinsichtlich der tatsächlichen negativen Auswirkungen durch die unternehmerischen Aktivitäten oder Geschäftsbeziehungen liegen aufgrund der komplexen Zuliefererlandschaft in der gefragten Detailtiefe nicht übergreifend vor. Im Rahmen der LkSG-Risikoanalyse werden menschenrechtliche Risiken in der Lieferkette erfasst. Tatsächliche negative Auswirkungen können allenfalls vereinzelt über das Beschwerdeverfahren ermittelt werden, die eine Beschreibung konkreter Aktivitäten oder Geschäftsbeziehungen erlauben würden.

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung: Ausgelassene Anforderung(en)	Auslassung: Grund	Auslassung: Erklärung
GRI 403: SICHERHEIT UND GESUNDHEIT AM ARBEITSPLATZ 2018				
> siehe wesentliches Thema Eigene Belegschaft				
GRI 414: SOZIALE BEWERTUNG DER LIEFERANTEN 2016				
414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Ein Vorab-Screening neuer Lieferanten erfolgt nicht.
414-2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	135–136, 204–206	b., d., e.	Einschränkungen aufgrund einer Verschwiegenheitspflicht	Entsprechende Fälle werden über die LkSG-Prozesse, die Risikoanalyse, Beschwerdeverfahren und Präventions- und Abhilfemaßnahmen in der Lieferkette untersucht und abgedeckt. Aus Vertraulichkeits- und Datenschutzgründen zu den Fällen wird hier jedoch auf die genaue Angabe der Anzahl verzichtet.
Lärmschutz				
3-3 Management von wesentlichen Themen	30–33, 87–89	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	In Bezug auf Wirtschaft, Umwelt und Menschenrechte kann der Einfluss nicht beziffert werden oder ist nicht gegeben. Maßnahmen zur Entlastung der Menschen von Lärm sind beschrieben und werden durch freiwillige oder gesetzliche Vorgaben umgesetzt.
GRI 413: LOKALE GEMEINSCHAFTEN 2016				
413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und	32, 87–89			
413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogramme	87–89			
Kundensicherheit				
3-3 Management von wesentlichen Themen	69–71	b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Sicherheit ist hier im Sinne der Security zu verstehen, also die Sicherheit vor kriminellen Handlungen. Nicht gemeint ist die technische oder produktbezogene Sicherheit. Die DB ist durch ihre Aktivitäten und Geschäftsbeziehungen nicht an negativen Auswirkungen auf die Sicherheit im Sinne der Security beteiligt. Insbesondere gibt es keine Risiken, die die DB im Rahmen ihrer Aktivitäten herbeiführt.
		d.iii.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Positive Auswirkungen auf die Kundensicherheit im Sinne der Security bedeuten, dass kein Risiko für die Kundensicherheit besteht. Positive Auswirkung erfordern in diesem Fall keine Maßnahmen.
GRI 410: SICHERHEITSPRAKTIKEN 2016				
410-1 Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	69			
GRI 416: KUNDENGESUNDHEIT UND -SICHERHEIT 2016				
416-1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
416-2 Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	–	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
Produktqualität, Kundennutzen und -informationen				
3-3 Management von wesentlichen Themen	59, 59–64, 63–64			

UN GLOBAL COMPACT INDEX

Der UN Global Compact ist weltweit die größte und wichtigste Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Mit dem Beitritt zum UN Global Compact 2009 hat sich der DB-Konzern verpflichtet, dessen zehn Prinzipien zu unterstützen, und berichtet in einem Fortschrittsbericht regelmäßig über seine Aktivitäten und Leistungen.

		Seite
MENSCHENRECHTE		
Prinzip 1	Unterstützung und Respektierung internationaler Menschenrechte	33-34, 43-52, 134-136, 204-206
Prinzip 2	Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen	134-136, 204-206
ARBEITSNORMEN		
Prinzip 3	Wahrung der Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	98-116, 204-206
Prinzip 4	Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit	134-136, 204-206
Prinzip 5	Abschaffung der Kinderarbeit	134-136, 204-206
Prinzip 6	Beseitigung von Diskriminierung	43-52, 98-116, 204-206
UMWELTSCHUTZ		
Prinzip 7	Vorsorgender Umweltschutz	30-33, 40-58, 72-97, 173-176
Prinzip 8	Initiativen für ein größeres Umweltbewusstsein	30-33, 40-58, 72-97, 142, 149, 157-158, 169-170, 173-176
Prinzip 9	Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien	30-33, 40-43, 53-58, 72-97, 134-136, 141-142, 148-149, 156-157, 167-170, 173-176
KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG		
Prinzip 10	Maßnahmen gegen Korruption	30-33, 134-136, 200-206

TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD) INDEX

Der DB-Konzern unterstützt die Empfehlungen der TCFD zur Berichterstattung klimabezogener Informationen. In diesem Integrierten Bericht veröffentlichen wir an verschiedenen Stellen von der TCFD empfohlene Inhalte.

Die Indextabelle zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Themen platziert sind. Die Tabelle gliedert sich den TCFD-Empfehlungen folgend in die vier Kernbereiche Governance, Strategie, Risikomanagement sowie Kennzahlen und Ziele.

EMPFEHLUNGEN DER TCFD ZUR OFFENLEGUNG		Seite [1]
GOVERNANCE		
Offenlegung der Governance von klimabezogenen Risiken und Chancen	a. Aufsicht des Aufsichtsrats und Vorstands über klimabezogene Risiken und Chancen	40-43, 53-58, 186-189, 192-193
	b. Rolle des Managements bei der Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken und Chancen	30-32, 40-42
STRATEGIE		
Offenlegung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen klimabezogener Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	a. Kurz-, mittel- und langfristige klimabezogene Risiken und Chancen für die Organisation	79-81, 186-189, 195-196
	b. Auswirkungen von klimabezogenen Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	48, 53-54, 56-57, 72, 73-79, 79-81, 186-189, 195-196
	c. Resilienz der Strategie unter Berücksichtigung verschiedener klimabezogener Szenarien, einschließlich eines 2-°C- oder niedrigeren Szenarios	53, 54-57, 72, 73-79, 189-196
RISIKOMANAGEMENT		
Offenlegung von Prozessen zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken	a. Prozesse zur Identifizierung und Bewertung klimabezogener Risiken	73-79, 186-189, 189-196
	b. Prozesse zur Steuerung klimabezogener Risiken	189-196
	c. Integration der Prozesse zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken in das allgemeine Risikomanagement	186-189, 189-196
KENNZAHLEN UND ZIELE		
Offenlegung von Kennzahlen und Zielen zur Bewertung und Steuerung relevanter klimabezogener Risiken und Chancen	a. Angewandte Kennzahlen zur Bewertung von klimabezogenen Risiken und Chancen, ausgerichtet am Strategie- und Risikomanagementprozess	40-43, 54-57, 72, 79-81, 110, 141
	b. Scope-1, -2- und – falls angebracht – auch Scope-3-THG-Emissionen und die damit verbundenen Risiken	55-56, 72, 73-77, 306
	c. Ziele, um klimabezogene Risiken und Chancen zu steuern, einschließlich der Leistung bezogen auf diese Ziele	54-57, 72, 73-79

[1] Seitenangaben verweisen auf die Kapitel und Abschnitte im Bericht, in denen sich TCFD-relevante Informationen befinden.

GLOSSAR

A

Anlagenqualität
Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Einsatzes der Instandhaltungsmittel und zur Prüfung der Verbesserung durch durchgeführte Maßnahmen wird zyklisch und ereignisbezogen der Zustand der baulichen und technischen Anlagen im Rahmen einer Zustandsbewertung überprüft.

Anleihe
Verzinsliches Wertpapier, durch das Finanzmittel am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Dient der mittel- bis langfristigen Fremdfinanzierung von Unternehmen.

Auslastung
Die Auslastung beschreibt den Anteil der beanspruchten Kapazität der Betriebsmittel (z. B. Zug, Bus) an der insgesamt verfügbaren Kapazität. Darüber hinaus beschreibt die Auslastung von Strecken den Quotienten aus Kapazitätsnutzung und -angebot zwischen zwei Betriebsstellen.

B

Bahnstrom
Elektrischer Antriebsstrom, mit dem von DB Energie konzerninterne Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland versorgt werden.

Bahnstrommix
Zusammensetzung des Antriebsstroms für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, der u. a. von DB Energie über das Bahnstromnetz bereitgestellt wird.

Bahnstromnetz
Das DB-Bahnstromnetz als bundesweite Eisenbahninfrastruktur versorgt elektrische Triebfahrzeuge mit Fahrstrom mit einer Frequenz von 16,7 Hertz. Das Bahnstromnetz besteht aus dem 110-kV-Stromnetz, den Umformern und Umrichtern und den Unterwerken, in denen die elektrische Energie auf die für den Zugbetrieb erforderliche Spannung von 15 kV heruntertransformiert und in die entlang der Zugtrassen verlaufenden 15-kV-Oberleitungen eingespeist wird. Netzbetreiber ist DB Energie.

Barrierefreiheit
Wird als universelles Design verstanden, d. h. ein Design von Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen genutzt werden können. Barrierefreiheit an Bahnstationen umfasst eine Vielzahl von Aspekten, von Information und Service bis hin zur baulichen Gestaltung. Das übergeordnete Ziel besteht darin, alle einstellungs- und umweltbedingten Barrieren abzubauen, die Reisende an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe am Bahnsystem hindern.

Baubetroffenheit
Baubetroffen ist ein Zug, wenn die Baustelle eine Abweichung vom Netzfahrplan auslöst, die über tolerierten Schwellenwerten liegt und daher eine Fahrplananordnung erfordert. Ursachen: Totalausfall, Teilausfall, Fahrzeitverlängerung, Umleitung.

Bedarfsplan
In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbauvorhaben.

Beginnpünktlichkeit
Anteil der Abfahrten an Startbahnhöfen mit einer Abweichung von weniger als 6 Minuten.

Bestandsnetz
Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller
Für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland sind die Bundesländer verantwortlich. Dies erfolgt durch insgesamt 27 unterschiedliche Aufgabenträger. Der öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV; umfasst Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen) ist in den Ländern der kommunalen Ebene zugeordnet. I. d. R. wird die Bestellerfunktion durch die Kreise bzw. kreisfreien Städte wahrgenommen.

Betriebsleistung
Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Messgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Biokraftstoff
Kraftstoff, der aus Biomasse hergestellt wird und im Vergleich zu konventionellem Diesel eine klimafreundliche Alternative ist. Biokraftstoffe, die ausschließlich aus Abfall- und Reststoffen und ohne die Verwendung von Anbaubiomasse hergestellt werden, werden auch fortschrittliche Biokraftstoffe genannt. HVO (Hydrotreated Vegetable Oil = hydriertes Pflanzenöl) ist ein Beispiel für einen fortschrittlichen Biokraftstoff.

Brutto-Investitionen
Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Buskilometer (Buskm)
Entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1 km.

C

Capital Employed
Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

Commercial-Paper-Programm (CP-Programm)
Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

Compliance
Ein wichtiger Bestandteil der Corporate Governance. Man versteht darunter die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien sowie freiwilliger Kodizes im Unternehmen.

D

Datenschutz
Datenschutz ist ein Grundrecht. Datenschutz beschreibt den Schutz vor der missbräuchlichen Verarbeitung personenbezogener Daten sowie den Schutz des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung.

Debt-Issuance-Programm
Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

Derivative Finanzinstrumente (Derivate)
Finanzinstrumente, deren Preis oder Wert von den künftigen Kursen oder Preisen anderer Güter, Vermögensgegenstände oder Referenzgrößen (Zinsen, Indizes) abhängt. Es handelt sich hierbei um Verträge, in denen die Vertragsparteien vereinbaren, Vermögensgegenstände zu festgelegten Bedingungen in der Zukunft zu kaufen, zu verkaufen oder zu tauschen bzw. alternativ Wertausgleichszahlungen zu leisten.

Diversity
Bezeichnet die Vielfalt innerhalb der Belegschaft im Hinblick auf Geschlecht, ethnische und soziale Herkunft, Generation, Religion, sexuelle Orientierung und Identität sowie physische und psychische Fähigkeiten. Gleichzeitig werden darunter auch die vielfältigen Perspektiven, Werte, Berufserfahrungen und Kompetenzen der Mitarbeitenden verstanden.

Do-No-Significant-Harm-Kriterien-(DNSH-Kriterien)
Vorgaben der EU-Taxonomie, deren Erfüllung eine wesentliche Beeinträchtigung der Umweltziele der Europäischen Union ausschließt.

E

Earnings before Interest and Taxes (EBIT)
Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)
Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eco Management Audit Scheme (EMAS)
System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, das von der Europäischen Union für Organisationen entwickelt wurde, die ihre Umweltleistung verbessern wollen.

Eigenkapitalquote
Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Einkaufsvolumen
Summe aller Nettobestellwerte aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen, die durch die jeweiligen Produktbereiche abgeschlossen wurden.

Endenergie
Die Energieform, für die ein Endverbraucher eine Rechnung erhält, also z. B. die getankte Kraftstoffmenge oder der bezogene Antriebsstrom.

Equity-Methode / At-Equity-Bilanzierung
Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

Erneuerbare Energien
Erneuerbare Energien werden aus Quellen gewonnen, die sich kurzfristig von selbst erneuern oder deren Nutzung nicht zur Erschöpfung der Quelle beiträgt. Dazu zählen z. B. Wasser, Wind oder Sonnenlicht.

Erneuerungsbedürftige Anlagen
Anlagen mit der Zustandsnote 4 oder schlechter.

ESG-Rating
Bewertung der Nachhaltigkeit z. B. eines Unternehmens. Der Grad an Nachhaltigkeit wird anhand der Erfüllung von Kriterien aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance), kurz ESG-Kriterien, bewertet.

European Train Control System (ETCS)
Zugbeeinflussungssystem, bei dem das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Strecke europaweit standardisiert ist. Die Migration hin zu ETCS betrifft Fahrzeug und Strecke. ETCS bietet einen Baukasten von Funktionen, geclustert in Levels und Betriebsarten, deren Verwendung von den Regeln und Anwendungsfällen der jeweiligen Infrastruktur abhängt.

EU-Taxonomie
Einheitliches Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten, die sich den sechs Umweltzielen der Taxonomie (Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, nachhaltige Nutzung von Wasserressourcen, Wandel zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung von Verschmutzung und Schutz von Ökosystemen und Biodiversität) zuordnen lassen.

F

Fernverkehr
DB-Verkehre mit den Produkten ICE und Intercity/Eurocity. Darüber hinaus gibt es auch Angebote von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Flächennetz
Anteil des Schienennetzes, der nicht zum Hochleistungsnetz zählt.

Floating Rate Note (FRN)
Anleihe mit variabler Verzinsung.

Flüsterbremse
Siehe K- und LL-Sohle.

G

Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien
Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) ist ein Bundesgesetz zur Förderung der Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien.

Global Reporting Initiative (GRI)
Eine internationale Organisation, die sich für die Verbreitung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsberichterstattung einsetzt. Die GRI-Standards gelten als der meistgenutzte und international anerkannteste Berichtsstandard zur Nachhaltigkeit.

Global Warming Potential (GWP)
Das Erderwärmungspotenzial (englisch: Global Warming Potential) einer klimawirksamen chemischen Verbindung wie z. B. Methan beschreibt die relative Erwärmungswirkung der Erdatmosphäre über einen Zeitraum von i. d. R. 100 Jahren. Die dimensionslose Zahl beschreibt, um das Wievielfache ein Treibhausgas im Vergleich zu CO_2 zur globalen Erwärmung beiträgt. Beim Beispiel Methan ist es das 28-Fache. Maßgeblich hierbei sind die jeweiligen Sachstandsberichte des IPCC (Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen/Weltklimarat).

Greenhouse Gas (GHG) Protocol
Weltweit anerkanntes Rahmenwerk zur Festlegung von Standards für die Quantifizierung und das Management von Treibhausgasemissionen.

H

Hochleistungsnetz
Das deutschlandweit hochbelastete Netz, das bis 2030 schrittweise einer Generalsanierung und besonderen Instandsetzungsmaßnahmen unterzogen wird, um die Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und das Kundenerlebnis auf diesem Netz deutlich zu erhöhen.

HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)
HVO (hydriertes Pflanzenöl) ist ein Beispiel für einen fortschrittlichen Biokraftstoff.

Hybridanleihe
Eine Unternehmensanleihe, die unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der IFRS-Rechnungslegung als Eigenkapital angerechnet wird. Hybridanleihen weisen i. d. R. sehr lange Laufzeiten bzw. keinen festen Rückzahlungstermin auf, können aber nach Ablauf einer vorher festgelegten Mindestlaufzeit durch die Emittentin gekündigt werden.

I

IFRS 16
Eine Bilanzierungsvorschrift des International Accounting Standards Board (IASB), die seit 2019 nach IFRS bilanzierende Gesellschaften verpflichtet, alle Leasingverträge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr in ihre Bilanzen aufzunehmen.

Infrastrukturbedingte Verspätungen
Eine zwischen zwei benachbarten Fahrzeitmesspunkten oder eine am Zugbeginn entstehende Verspätung wird als Zusatzverspätung bezeichnet. Ab 90 Sekunden werden Zusatzverspätungen gem. Ursachenkatalog kodiert. Eine Lost Unit entspricht einer kodierten Verspätungsmeldung.

Intermodaler Wettbewerb
Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, z. B. zwischen Schiene und Luftverkehr.

International Financial Reporting Standards (IFRS)
International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)
Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (z. B. Spurweiten oder Stromsysteme) anzupassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten zu verkehren.

Investitionszuschüsse
Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

K

Kapitalkosten
Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

Klima
Gesamtheit der meteorologischen Erscheinungen (z. B. Temperatur, Niederschlag, Wind), die für eine Dauer von mindestens 30 Jahren den durchschnittlichen Zustand der Atmosphäre an einem bestimmten Ort beschreibt.

Klimaneutralität
Das Verständnis des DB-Konzerns von Klimaneutralität orientiert sich am Net-Zero-Standard der Science Based Targets initiative (SBTi) und somit an einem etablierten Standard. Der DB-Konzern verfolgt den Grundsatz »Vermeiden, Reduzieren, Neutralisieren«. Das bedeutet: alle Treibhausgasemissionen (Scope 1 – 3), bei denen es technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist, zu reduzieren und die verbleibenden Restemissionen zu neutralisieren. Dabei dürfen nach dem Net Zero-Standard maximal 10 % der Emissionen neutralisiert, d. h. durch technische oder naturbasierte Lösungen aus der Atmosphäre entfernt und dauerhaft gebunden werden. Der ambitionierte Reduzierungspfad des DB-Konzerns ist bis zur vollständigen Zielerreichung 2040 mit dem Ziel der Beschränkung der globalen Erderwärmung auf 1,5 °C vereinbar (1,5-°C-konformer Pfad).

Kombinierter Verkehr (KV)
Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkw auf Schiene und Straße.

Komfortrelevante Komponenten
Anlagen im Zug, die den Komfort der Reisenden im Zug verbessern, z. B. Klimaanlagen, Galley (Anlagen im Bordrestaurant), Toilettenanlagen.

Kompassindex
Misst die Umsetzung der Prinzipien des »Kompasses für ein Starkes Miteinander« im DB-Konzern. Er ist Kennzahl für die Transformation der Organisation im Sinne der Starken Schiene. Er wird im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung und des Kulturbarometers (ab 2021) jährlich erhoben.

Konsolidierungskreis
Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzern-Abschluss einbezogen sind.

Krankenstand
Gibt den Anteil der durch Krankheit ausgefallenen Arbeitsleistung an der Gesamtarbeitsleistung an und bezieht damit nur die Mitarbeitenden in die Quote mit ein, für die weiterhin Entgelt gezahlt wird.

Kreditfazilitäten
Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können. Es handelt sich hier um fest zugesagte Kreditlinien mit unterschiedlichen Laufzeiten, die zum Teil als jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve dienen, während die »Umbrella-Linien« insbesondere den ausländischen Tochtergesellschaften zur Working-Capital-Finanzierung und als Garantielinie zur Verfügung stehen.

Kreditrating
Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

Kreislaufwirtschaft
Eine Kreislaufwirtschaft zielt darauf ab, Abfälle auf ein Minimum zu reduzieren und Ressourcen so lange wie möglich zu verwenden. Kreislaufsysteme nutzen daher die Wiederverwendung, das Teilen, die Reparatur, die Aufarbeitung, die Wiederaufbereitung sowie das Recycling, um ein geschlossenes System zu schaffen. So kann der Lebenszyklus der Produkte nachhaltig verlängert werden.

K-Sohle
Bremssohle aus Komposit-Werkstoffen (K), siehe auch V-Sohle.

Kulturbarometer
Deutschlandweite Stichprobenbefragung im Systemverbund Bahn in Deutschland. Kurzes, kompaktes und digitales Instrument als ergänzendes Format in den Zwischenjahren der umfassenderen Mitarbeitendenbefragung. Schwerpunkt der Befragung ist die Erhebung des Kompassindex – er misst Konzernkultur i. S. d. »Kompasses für ein Starkes Miteinander«.

Kundenzufriedenheit
Zufriedenheit der Kund:innen und Partner mit einem Produkt/Angebot bzw. einer Dienstleistung, die im Auftrag des DB-Konzerns durch unabhängige Marktforschungsinstitute telefonisch, persönlich oder online repräsentativ erhoben und ausgewertet wird. Die Darstellung erfolgt einheitlich als Schulnote auf einer Zufriedenheitsskala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Die eigentlichen Befragungen erfolgen geschäftsspezifisch und deshalb teilweise nach anderen Skalen, z. B. bei DB Cargo auf einer Skala von 5 (sehr zufrieden) bis 1 (sehr unzufrieden), um die Verständlichkeit bei den Kunden von DB Cargo im europäischen Ausland zu sichern. Die interne Steuerung der Kundenzufriedenheit erfolgt mit dem Zufriedenheitsindex (ZI). Über diesen erfolgt die Herstellung der Vergleichbarkeit der Kundenzufriedenheitswerte unterschiedlicher Befragungsarten und er ermöglicht eine genauere Aussteuerung der Entwicklungen bei einzelnen Themen der Kundenzufriedenheit.

Künstliche Intelligenz (KI)
KI-Systeme im Sinne dieses gemeinsamen Verständnisses sind IT-Systeme, die sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben durch maschinelles Lernen weiterentwickeln, indem sie ihre Datengrundlage fortlaufend vergrößern, mit dem Ziel, daraus Muster zu erkennen, Schlussfolgerungen zu ziehen und so Entscheidungen für Menschen vorzubereiten. Generative KI-Systeme sind eine Unterart von KI-Systemen. Sie sind dadurch gekennzeichnet, dass mit ihnen neue Inhalte erzeugt werden können (z. B. Texte oder Bilder).

L

Langsamfahrstelle
Abschnitt einer Strecke, an dem vorübergehend eine abweichende Geschwindigkeit gefahren werden muss. Dies umfasst mängelbedingte und behördlich angeordnete Langsamfahrstellen.

Lärm
Für Mensch und Umwelt störende oder im Extremfall gesundheitsschädigende Geräusche.

Lärmminderung
Reduzierung von Lärm durch aktive Maßnahmen an der Quelle (z. B. Bremssohlen aus Verbundstoffen an Güterwagen, Flüsterbremsen genannt) und am Ausbreitungsweg (z. B. Schallschutzwände) sowie passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster).

Lärmsanierungsprogramm
Freiwilliges Programm des Bundes zur Lärmminderung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, das vom DB-Konzern umgesetzt wird.

Lärmvorsorge
Lärmschutzmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken auf Grundlage des rechtlichen Anspruchs.

Leistungstonnen-km (Ltkm)
Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr. Produkt aus dem Bruttogewicht des gesamten Zuges inkl. Triebfahrzeug (Leistungstonnen) und der zurückgelegten Entfernung (km).

Lieferkette
Stellt die Stufen der Produktion als eine geordnete Reihung von Tätigkeiten dar. Diese Tätigkeiten schaffen Werte, verbrauchen Ressourcen und sind in Prozessen miteinander verbunden.

LL-Sohle
Bremssohle aus Verbundstoffen (LL: Low Noise – Low Friction), siehe auch V-Sohle.

Lost Time Injury Frequency (LTIF)
Beschreibt das Verhältnis zwischen Unfallhäufigkeit und effektiv geleisteten Arbeitsstunden bezogen auf eine Million Arbeitsstunden.

Lost Unit
Eine Lost Unit (LU) ist eine pünktlichkeitsrelevante Verzögerung einer Zugfahrt mit einer Verspätung ab 90 Sekunden. Hierbei bildet jeder Fall eine Lost Unit, sodass während einer Fahrt mehrere Lost Units entstehen können.

Luftschadstoffe
Natürliche oder durch menschliche Aktivitäten bedingte luftgetragene Stoffe, die eine schädliche Wirkung auf die Umwelt haben können. Beispiele für verbrennungsbedingte Luftschadstoffe sind Rußpartikel, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe (berichtet als Nichtmethankohlenwasserstoffe) oder Schwefeldioxide.

M

Minimum Safeguards (EU-Taxonomie)
Mindestprinzipien in den Bereichen Menschenrechte, Compliance, Wettbewerb und Besteuerung, die von der EU-Taxonomie vorgeschrieben werden.

Mitarbeitendenbefragung
Wird seit 2012 im DB-Konzern alle zwei Jahre durchgeführt. Ziel der Mitarbeitendenbefragung ist es, den einzelnen Bereichen, den Geschäftsfeldern und dem gesamten DB-Konzern eine Standortbestimmung zu verschiedenen organisationalen und kulturellen Rahmenbedingungen zu geben. Ein weiteres Ziel liegt in den anschließenden Verbesserungsprozessen, die durch die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen ausgelöst werden.

Mitarbeitendenzufriedenheitsindex (ZI)
Wird im Rahmen der konzernweiten Mitarbeitendenbefragung alle zwei Jahre anhand von Fragen zu Motivation, Arbeitszufriedenheit und (emotionaler) Bindung auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) ermittelt.

N

Nachhaltigkeit
Leitbild der Vereinbarkeit von ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen für eine zukunftsfähige und generationengerechte Entwicklung.

Nahverkehr
Verkehre mit Regional- und S-Bahn-Zügen (DB-Produkte Interregio-Express [IRE], RB, RE und S-Bahn), Bussen, Straßen- und U-Bahnen sowie On-Demand-Angebot.

Net-Zero-Standard
Der Net-Zero-Standard der Science Based Target initiative (SBTi) ist das weltweit führende Rahmenwerk für die Festlegung von Klimaschutzzielen durch Unternehmen. Er umfasst Leitlinien, Kriterien und Empfehlungen, um wissenschaftsbasierte Ziele festzulegen, die mit einer Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf 1,5 °C im Einklang stehen.

Netto-Finanzschulden
Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

Netto-Investitionen
Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, z. B. für Infrastrukturinvestitionen.

O

Ökostrom
Strom aus der Erzeugung aus erneuerbaren Energiequellen.

Ökosystem (digital)
Ökosysteme sind Netzwerke von Partnern, die an gemeinsamen (oder in Konkurrenz stehenden) Wertschöpfungsketten eines Wertangebots arbeiten. In partnerschaftlichen Wertschöpfungsketten übersteigt der geschaffene Wert die Summe der isolierten Wertschöpfungsstufen bspw. durch eine einfache und bessere Customer Experience oder verstärkte Effizienz in der Produktion.

On-Demand-Angebote
Dienstleistungen, die für Kund:innen entsprechend ihren Anforderungen auf Abruf bereitgestellt werden.

Operate Leases
Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

Operatives Ergebnis nach Zinsen
Ergebniskennzahl, die für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung zusätzlich die Finanzierungskosten berücksichtigt (v. a. in den Infrastrukturgeschäftsfeldern relevant). Daher wird im Vergleich zum EBIT zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

P

Personalaufwandsquote
Kennzahl, die den Anteil des Personalaufwands an der gesamten Wertschöpfung eines Unternehmens misst und zeigt, wie viel der Unternehmensressourcen für Personalaufwendungen verwendet wird. Sie wird berechnet, indem der Personalaufwand ins Verhältnis zur Summe aus Umsatz und aktivierten Eigenleistungen gesetzt wird.

Personenkilometer (Pkm)
Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

Primärenergie
Energie, die mit den ursprünglich vorkommenden Energieformen oder Energiequellen zur Verfügung steht, z. B. Kohle, Erdgas, Sonne, Wind, Kernbrennstoffe.

Pünktlichkeit (betrieblich)
Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte in Deutschland. Ein Halt wird als betrieblich pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als 6 bzw. im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wurde. Bei DB Regio Schiene wird die Pünktlichkeit seit 2024 drittelgewichtet zwischen S-Bahn Wechselstrom, S-Bahn Gleichstrom und Regio Schiene ohne S-Bahn berichtet. Bei DB Regio Straße werden zudem seit 2020 mit rückwirkender Änderung auch mehr als eine Minute zu früh abgefahrene Busse als unpünktlich gewertet. Für die Ankunftspünktlichkeit der Reisenden siehe Reisendenpünktlichkeit.

R

Reisendenpünktlichkeit
Die Reisendenpünktlichkeit erfasst die Ankunftspünktlichkeit aller Reisenden über die gesamte Reisekette im Fernverkehr. Der Schwellenwert liegt dabei, wie bei anderen Verkehrsmitteln auch, bei 14:59 Minuten gegenüber der geplanten Ankunftszeit.

Ressource
Hilfsmittel, Geldmittel, Reserve, Rohstoff.

Return on Capital Employed (ROCE)
Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Rohertrag
Betrag, der vom Umsatz nach Abzug der variablen (= umsatzabhängigen) Kosten bzw. direkten (= auftragsabhängigen) Kosten verbleibt.

S

Saldierungsfähiges Planvermögen
Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

Schallschutzwand
Anlage des aktiven Schallschutzes an Bahnstrecken, meist aus Materialien wie Aluminium, Holz, Beton oder aus mit Steinen gefüllten Drahtkörben (Gabionen).

Schnellläuferprogramm (SLP)
Konjunkturprogramm des Bundes, des DB-Konzerns und der Industrie zur Erneuerung der Signal-, Stellwerks- und Bahnübergangstechnik innerhalb kürzester Zeit.

Science Based Targets initiative (SBTi)
Die Science Based Targets initiative (SBTi) ist eine Partnerschaft zwischen dem Carbon Disclosure Project (CDP), dem United Nations Global Compact (UNGC), dem World Resources Institute (WRI) und dem World Wide Fund for Nature (WWF). Sie definiert Methoden für die Festlegung wissenschaftsbasierter Ziele im Einklang mit den neuesten Erkenntnissen der Klimawissenschaft, bestimmt und fördert Best Practices für Emissionsreduzierung und Netto-Null-Klimaziele.

Scope 1 – 3 (gem. GHG Protocol)
Im Rahmen der Berichterstattung zu Treibhausgasen auf Grundlage des Greenhouse Gas (GHG) Protocols werden die Emissionen in drei sog. Scopes (Geltungsbereiche) eingeteilt. Für den DB-Konzern gilt: Scope 1 = Treibhausgasemissionen unserer eigenen Assets (z. B. Fahrzeuge mit Dieselantrieb oder stationäre Anlagen zur Wärmeerzeugung aus Erdgas), Scope 2 = bezogene Energien (Strom-, Fernwärme- und Kältebereitstellung), Scope 3 = Emissionen Dritter aus Geschäftsbeziehungen, z. B. Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer (beauftragte Verkehre) oder eingekaufte Waren und Dienstleistungen. Wir berichten im Scope 3 aufgrund unseres Geschäftsmodells die wesentlichen transportbedingten Emissionen.

Senioranleihe
Anleihe, die im Insolvenzfall vor anderen ausgegebenen Anleihen desselben Unternehmens mit einem geringeren Rang (z. B. Hybridanleihen) bedient wird und somit eine höhere Sicherheit, aber auch eine geringere Verzinsung aufweist.

Spezifisch
Relativ zu einer bestimmten (Bezugs-)Größe, z. B. auf die Verkehrsleistung bezogen.

Stakeholder
Personen oder Organisationen, die von den Aktivitäten eines Unternehmens betroffen sind oder davon beeinflusst werden. Dazu gehören u. a. Kund:innen, Lieferanten, Mitarbeitende, Investoren oder die Gesellschaft als Ganzes.

Stationäre Anlagen
Gebäude und Anlagen wie z. B. Werke und Bahnhöfe.

Stationspreissystem
Transparentes und diskriminierungsfreies Kategoriepreissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe durch die Kunden in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrssegment und den durchgeführten Zughalten.

Strommix
Zusammensetzung des Stroms nach Art der Energieerzeugung (z. B. erneuerbare Energien, Gas, Steinkohle und andere).

Supplier Engagement Target
Das Ziel misst den Anteil der Scope-3-Emissionen in den Kategorien 1 und 2, der durch Lieferanten des DB-Konzerns verursacht wird, die eigene wissenschaftsbasierte Klimaziele vorweisen können. Durch die Einbeziehung von und die Zusammenarbeit mit Lieferanten wollen wir unsere Treibhausgasemissionen innerhalb unserer Lieferkette reduzieren.

Sustainable Development Goals (SDGs)
Politische Zielsetzungen der Vereinten Nationen, die eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene sichern sollen. Die Ziele traten am 1. Januar 2016 mit einer Laufzeit bis 2030 in Kraft und gelten für alle Mitgliedsstaaten.

Swap
Stellt den Grundbegriff für Finanzinstrumente dar, die den Austausch von zukünftigen Zahlungsströmen zum Inhalt haben. Dadurch können finanzielle Risiken (Zinsen, Währungen, Rohstoffe) gezielt abgesichert werden.

T

Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)
Die Task Force on Climate-related Financial Disclosure ist eine Initiative, die 2015 gegründet wurde, um Empfehlungen für die Berichterstattung von materiellen finanziellen Chancen und Risiken auszuarbeiten, die sich aus dem Klimawandel für Unternehmen ergeben. Mit der Veröffentlichung des Statusberichts 2023 am 12. Oktober 2023 hat die TCFD ihren Auftrag erfüllt, sich aufgelöst und die Überwachung des Fortschritts klimabezogener Offenlegungen von Unternehmen ab 2024 an die gemeinnützige International Financial Reporting Standards (IFRS) Foundation übertragen. Die Empfehlungen der TCFD haben weiter Bestand.

Tilgungsdeckung
Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Tonnenkilometer (tkm)
Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion
Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden u. a. elektrische, dieselelektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse
Derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Trassenkilometer (Trkm)
Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem
Transparente und diskriminierungsfreie Entgeltlogik der DB InfraGO AG für die Trassennutzung durch die Kunden in Abhängigkeit von den jeweiligen Marktsegmenten und den zurückgelegten Trassenkilometern.

Treibhausgasemissionen (CO_2-Äquivalente [CO_2e])
Emission von Spurengasen, die zum Treibhauseffekt auf der Erde beitragen. Gem. Kyoto-Protokoll und GHG Protocol umfasst dies folgende Verbindungen: Kohlendioxid (CO_2), Methan (CH_4), Lachgas (N_2O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW/HFC), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW/PFC), Schwefelhexafluorid (SF_6) und Stickstoff-Trifluorid (NF_3). Das CO_2-Äquivalent (Einheit: CO_2e) wird dabei als Maßzahl für den relativen Beitrag zum Treibhauseffekt verwendet. In internationalen Standards wird dies auch als GWP (Global Warming Potential) bezeichnet.

U

United Nations Global Compact
Die weltweit größte Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Sie unterstützt Unternehmen dabei, sich freiwillig zu verantwortungsvollen Geschäftspraktiken in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruption zu bekennen. Auf der Grundlage ihrer zehn universellen Prinzipien verfolgt sie die Vision einer inklusiven und nachhaltigen Weltwirtschaft zum Nutzen aller Menschen, Gemeinschaften und Märkte

V

Vegetationskontrolle
Vegetationskontrolle umfasst alle Instandhaltungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und Dritter, die im Zusammenhang mit Vegetation stehen. Dazu gehören die Überprüfung und das Zuschneiden/Entfernen der Vegetation im und am Gleiskörper durch mechanische und chemische (nur im unmittelbaren Gleisbereich) Verfahren.

Verkehrsleistung
Zentrale Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsmittel
Verkehrsmittel im weiteren Sinne sind alle technischen oder organisatorischen Einrichtungen, die Personen und Gütern helfen, Wegstrecken durch Ortsveränderung zu überwinden.

Verkehrsträger
Streckenart der Verkehrsmittel, wie bspw. Straße oder Schiene. Verkehrsträger umfassen die Verkehrsinfrastruktur, die für ein bestimmtes Transport- oder Verkehrsmittel vorhanden sein muss, damit eine Verkehrsleistung erbracht werden kann.

Verkehrsvertrag
Vertrag zwischen Besteller und Verkehrsunternehmen über die Erbringung von öffentlichen Personennahverkehrsleistungen.

Versorgungssicherheit
Maß für die Zuverlässigkeit der Energieversorgung. Kann auch für Teilbereiche angewendet werden, z. B. Versorgungssicherheit der Energieversorgung in Deutschland oder der Energieversorgung des Eisenbahnbetriebs.

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

V-Sohle
Bremssohle aus Verbundstoffen (V), die das Rollgeräusch von Güterwagen halbiert. Sammelbegriff für die Bremssohlentypen K-Sohle und LL-Sohle.

W

Well-to-Wheel (WTW)
Berechnungsansatz für Emissionen unter Berücksichtigung der gesamten Wirkungskette von der Gewinnung und Bereitstellung bis zur Umwandlung und Nutzung von Energie (in Fahrzeugen oder Anlagen).

Z

Zinslose Darlehen
Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

Zustandsnote
Der Zustand einzelner Anlagen wird auf der Grundlage von ausgewählten Merkmalen mit einer kontinuierlichen Notenskala von 1,0 bis 5,99 bewertet. Jede Note steht in direktem Zusammenhang mit einer Bewertung von neuwertig bis mangelhaft. Die Zustandsnoten von Einzelanlagen können über eine Verrechnungslogik zu einer Gesamtnote für beliebige Netzausschnitte aggregiert werden. Damit ist es möglich, bspw. Strecken, Korridore oder Anlagenklassen einander gegenüberzustellen und hinsichtlich des erforderlichen Maßnahmenbedarfs zu priorisieren.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A

ABS	Ausbaustrecke
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AGV MOVE	Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
AktG	Aktiengesetz
AR	Aufsichtsrat
AT	Außertarifliche Arbeitnehmende
ATO	Automatic Train Operation

B

bAV	Betriebliche Altersvorsorge
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BilMoG	Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BKartA	Bundeskartellamt
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMI	Bundesministerium des Innern und für Heimat
BMWK	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
BNetzA	Bundesnetzagentur
BSW	Stiftungsfamilie Bahn-Sozialwerk
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
Bund	Bundesrepublik Deutschland
Buskm	Buskilometer

C

CCO	Chief Compliance Officer
CDP	Carbon Disclosure Project
CEF	Connecting Europe Facility
CEO	Chief Executive Officer
CER	Gemeinschaft der Europäischen Bahnen
CIO	Chief Information Officer
CISO	Chief Information Security Officer
CMS	Compliance-Management-System
CO_2	Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid
CO_2e	CO_2-Äquivalent
CSA	Credit Support Agreements
CSO	Chief Sustainability Officer
CSP	Corporate Security Platform
CSR	Corporate Social Responsibility
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
CSR-RUG	CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz
CTA	Contractual Trust Arrangement

D

DAK	Digitale Automatische Kupplung
DaS	Dieselausstieg Schiene
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB E&C	Deutsche Bahn Engineering&Consulting GmbH
DB Finance	Deutsche Bahn Finance GmbH
DB IO	Deutsche Bahn International Operations
DB-Konzern	Deutsche Bahn Konzern
DKS	Digitaler Knoten Stuttgart
DNSH	Do No Significant Harm
DPV	Digitaler Produktionsverbund
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
DSD	Digitale Schiene Deutschland
DSGVO	Datenschutzgrundverordnung
DSMS	Datenschutzmanagementsystem
DSTW	Digitales Stellwerk

E

EAV	Ergebnisabführungsvertrag
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBIT	Earnings before Interest and Taxes
EBITDA	Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation
EC	Eurocity
EDIP	European-Debt-Issuance-Programm
EE	Erneuerbare Energien
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESG	Environmental, Social, Governance
ESRS	European Sustainability Reporting Standards
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVG	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
EVO	Eisenbahn- und Verkehrsverordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWH	Eisenbahn-Waisenhort

F

FS	Italienische Staatsbahn
FüPoG II	Zweites Führungspositionengesetz

G

GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GRI	Global Reporting Initiative
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWh	Gigawattstunde

H

Hbf.	Hauptbahnhof
HGB	Handelsgesetzbuch
HR	Human Resources
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil

I

IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
IFRS	International Financial Reporting Standards
IKS	Internes Kontrollsystem
ILO	International Labor Organization
IRIS	Reisendeninformation der Zukunft
IROs	Impacts, Risks, and Opportunities
ISO	Internationale Organisation für Normung
IT	Informationstechnologie

K

KBV	Konzernbetriebsvereinbarung
KI	Künstliche Intelligenz
KonTraG	Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
KPMG	KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
KSP	Klimaschutzprogramm
KTF	Klima- und Transformationsfonds
KV	Kombinierter Verkehr
kWh	Kilowattstunde

L

LKSG	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
LTI	Long-term Incentive
LTIF	Lost Time Injury Frequency
Ltkm	Leistungstonnenkilometer
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LV InfraGO	Leistungsvereinbarung InfraGO

M

MaaS	Mobility as a Service
MAB	Mitarbeitendenbefragung
MaRisk	Mindestanforderungen an das Risikomanagement
MdB	Mitglied des Deutschen Bundestages
MitbestG	Mitbestimmungsgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MJ	Megajoule
MWh	Megawattstunde

N

NABU	Naturschutzbund Deutschland e. V.
NBS	Neubaustrecke
NFE	Nichtfinanzielle Erklärung
Nkm	Nutzwagenkilometer
NOX	Stickoxid
NP	Natürliche Personen
NPM	Nationale Plattform Zukunft der Mobilität
NS	Niederländische Staatsbahn

O

ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
öNB	öffentlichen Mobilfunknetzbetreiber
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OT	Operational Technology

P

PCGK	Public Corporate Governance Kodex des Bundes
PFA	Planfeststellungsabschnitt
Pkm	Personenkilometer
PKP	Polnische Staatsbahn
PPA	Power Purchase Agreements

R

RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express
RegG	Regionalisierungsgesetz
RESY	Regioenergiesparsystem
RI	Reisendeninformation
RMS	Risikomanagementsystem
ROCE	Return on Capital Employed

S

S.	Satz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBTi	Science Based Targets initiative
SDGs	Sustainable Development Goals
SGB	Sozialgesetzbuch
SGV	Schienengüterverkehr
SNCF	Französische Staatsbahn
SO_2	Schwefeldioxid
S&P	S&P Global Ratings
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPP	Strategische Personalplanung
SPV	Schienenpersonenverkehr
STI	Short-term Incentive
Sts(in)	Staatssekretär(in)

T

t	Tonnen
TCFD	Task Force on Climate-related Financial Disclosures
TEN	Trans-European Networks
THG	Treibhausgas
tkm	Tonnenkilometer
TPS	Trassenpreissystem
Trkm	Trassenkilometer
Tsd.	Tausend

U

UBA	Umweltbundesamt
Ubf.	Umschlagbahnhof
UIC	International Union of Railways
UNGC	United Nations Global Compact

V

VDB	Verband der Bahnindustrie
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VZP	Vollzeitpersonen

Z

ZI	Zufriedenheitsindex
ZIB	Zukunftsinitiative Bahnbau
ZIFF.	Ziffer

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.2 97 – 6 40 31
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir

Dieser Integrierte Bericht, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Cargo AG und der DB InfraGO AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Integrierte Bericht erscheint auch in englischer Sprache.

Der Integrierte Bericht 2024 wurde am 27. März 2025 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 5. März 2025) und ist im Internet unter db.de/ib abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.2 97-6 10 30
E-Mail — presse@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Der DB-Konzern erteilt seinen Kund:innen im Personenverkehr in Deutschland sämtliche telefonischen Auskünfte zum Ortstarif. Eine Hotline bündelt Auskünfte über Fahrpläne, Tickets und die BahnCard und navigiert Reisende gezielt zu den Servicemitarbeitenden.

- DB-Servicenummer: 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- Mobilitätsservice-Zentrale: 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- Servicecenter Fahrgastrechte: 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreiserstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteverordnung.
- Fundservice: 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter bahn.de/hilfe finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.

SOCIAL MEDIA

DB-Konzern

Der DB-Konzern hat eine umfangreiche Präsenz auf verschiedenen Social-Media-Kanälen: Facebook, Instagram, YouTube, LinkedIn, Xing, TikTok, X (ehemals Twitter), Threads und Bluesky.

Personenverkehr

Unser Personenverkehr steht Ihnen ebenfalls in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung: auf Facebook, Instagram, YouTube, WhatsApp, LinkedIn, Threads und BlueSky.

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.

FSC www.fsc.org — RECYCLED Papier aus Recyclingmaterial FSC® C016267

Mineralölfreie Druckfarben.
Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.

Ressourcenschonung.
Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.

Energieeffizienter Druck.
In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.

FINANZKALENDER

31. Juli 2025
Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Zwischenberichts Januar–Juni 2025

26. März 2026
Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2025

IMPRESSUM
Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Die Lithografen GmbH, Darmstadt
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart

BILDNACHWEIS
(jeweils von oben nach unten; von links nach rechts; von vorn nach hinten): Titel Umschlag DB AG/Oliver Lang 1 DB AG/Oliver Lang 2 DB AG/Max Lautenschläger 4 DB AG/Oliver Lang 5 DB AG/Finmovies/Jürgen Findeisen, DB AG/Daniel Karmann 6 DB AG/Oliver Lang 7 DB AG/Michael Neuhaus, DB AG/Michael Neuhaus, DB AG/Michael Neuhaus, DB AG/Axel Hartmann 8 DB AG/Oliver Lang 9 DB AG/Tina Henze, DB AG/Max Zimmermann, DB AG/Oliver Lang/Christian Bedeschinski, DB AG/Oliver Lang/Max Lautenschläger 10 DB AG/Oliver Lang 11 DB AG/Christin Gerstner 12 DB AG/Axel Hartmann 13 DB AG/Oliver Lang, DB AG/Oliver Lang 14 DB AG/Daniel Karmann 15 DB AG/Max Lautenschläger 16 DB AG/Volker Emersleben 17 DB AG/Oliver Lang, DB AG/Wolfgang Klee 18 DB AG/Volker Emersleben 19 DB AG/Oliver Lang 20 DB AG/Pablo Castagnola 22 DB AG/Pablo Castagnola 25 DB AG/Pablo Castagnola 26 DB AG/Pablo Castagnola 37 DB AG/Max Lautenschläger, DB AG/Uwe Miethe, DB AG/Volker Emersleben, DB AG/Volker Emersleben, DB AG/Oliver Lang

10-JAHRES-ÜBERSICHT

Zum interaktiven Kennzahlenvergleich

in Mio. €	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	26.203	26.087	52.085	47.075	39.901	44.430	44.065	42.693	40.557	40.403
Gesamtleistung	30.342	29.552	56.200	50.959	43.465	47.596	47.156	45.593	43.298	43.102
Sonstige betriebliche Erträge	5.764	3.028	4.157	5.901	3.439	3.030	2.998	2.954	2.834	2.772
Materialaufwand	– 12.997	– 12.662	– 32.017	– 28.419	– 22.757	– 22.262	– 22.258	– 21.457	– 20.101	– 20.208
Personalaufwand	– 16.622	– 15.400	– 18.288	– 19.219	– 18.297	– 18.152	– 17.301	– 16.665	– 15.876	– 15.599
Abschreibungen [1]	– 3.218	– 3.124	– 3.576	– 3.804	– 5.372	– 3.671	– 2.688	– 2.847	– 3.017	– 4.471
Sonstige betriebliche Aufwendungen [1]	– 3.903	– 3.732	– 5.037	– 5.716	– 5.235	– 5.157	– 6.088	– 5.890	– 5.677	– 5.750
Operatives Ergebnis (EBIT)	– 634	– 2.338	1.439	– 298	– 4.757	1.384	1.819	1.688	1.461	– 154
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	13	8	– 7	– 10	– 21	– 12	12	14	33	22
Übriges Finanzergebnis	24	31	9	48	– 91	– 36	– 14	– 30	– 16	0
Zinsergebnis [1]	– 770	– 555	– 351	– 528	– 615	– 655	– 645	– 704	– 772	– 800
Ergebnis vor Ertragsteuern	– 1.367	– 2.854	1.090	– 788	– 5.484	681	1.172	968	706	– 932
Jahresergebnis	– 764	– 2.351	– 227	– 911	– 5.707	680	542	765	716	– 1.311
Dividendenausschüttung (für Vorjahr)	–	650	–	–	650	650	450	600	850	700
ÖKONOMISCHE STEUERUNGSKENNZAHLEN										
EBITDA bereinigt [1]	2.943	882	4.783	2.287	1.002	5.436	4.739	4.930	4.797	4.778
EBIT bereinigt	– 333	– 2.180	1.225	– 1.552	– 2.903	1.837	2.111	2.152	1.946	1.759
Capital Employed per 31.12. [1]	52.166	48.300	45.289	43.020	41.764	42.999	36.657	35.093	33.066	33.459
Return on Capital Employed (ROCE) [1] in %	– 0,6	– 4,5	2,7	– 3,6	– 7,0	4,3	5,8	6,1	5,9	5,3
Tilgungsdeckung in %	6,0	0,8	11,8	4,3	0,8	15,3	17,6	18,7	18,1	19,0
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit [1]	4.567	3.044	5.644	3.900	1.420	3.278	3.371	2.329	3.648	3.489
Brutto-Investitionen [1]	18.247	15.917	15.098	15.387	14.402	13.093	11.205	10.464	9.510	9.344
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [1),2)]	5.944	5.341	6.524	6.342	5.886	5.646	3.996	3.740	3.320	3.866
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte [1]	61.300	60.966	59.044	56.149	52.964	53.213	46.646	45.625	45.290	45.199
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte [1]	57.423	56.856	55.122	52.487	49.994	50.485	44.487	43.207	42.575	42.821
Kurzfristige Vermögenswerte	22.598	16.506	17.259	15.694	12.471	12.615	11.881	10.811	11.034	10.860
davon flüssige Mittel	4.170	2.631	5.138	4.591	3.411	3.993	3.544	3.397	4.450	4.549
Eigenkapital	17.203	12.126	14.679	10.621	7.270	14.927	13.592	14.238	12.657	13.445
Eigenkapitalquote [1] in %	20,5	15,6	19,2	14,8	11,1	22,7	23,2	25,2	22,5	24,0
Langfristiges Fremdkapital [1]	41.629	42.369	39.145	39.631	37.686	32.820	29.104	27.510	28.525	28.091
davon Finanzschulden [1]	33.330	33.971	31.186	30.322	27.070	23.977	20.626	19.716	20.042	19.753
davon Pensionsverpflichtungen	3.318	3.492	2.970	5.031	6.517	5.354	4.823	3.940	4.522	3.688
Kurzfristiges Fremdkapital	25.066	22.977	22.479	21.591	20.479	18.081	15.831	14.688	15.142	14.523
davon Finanzschulden [1]	4.793	4.137	4.087	4.164	6.254	4.716	2.618	2.360	2.439	2.675
Netto-Finanzschulden [1]	32.574	33.953	28.827	29.107	29.345	24.175	19.549	18.623	17.624	17.491
Bilanzsumme [1]	83.898	77.472	76.303	71.843	65.435	65.828	58.527	56.436	56.324	56.059
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR										
Reisende in Mio.	1.867	1.837	1.737	1.413	1.499	2.603	2.581	2.564	2.365	2.251
Fernverkehr	133	140	132	82	81	151	148	142	139	132
Regionalverkehr	1.733	1.697	1.605	1.331	1.418	2.452	2.433	2.422	2.226	2.119
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	84.707	82.943	76.475	50.831	51.933	98.402	97.707	95.854	91.651	88.636
Fernverkehr	44.106	45.459	41.720	24.762	23.542	44.151	42.827	40.548	39.516	36.975
Regionalverkehr	40.601	37.485	34.754	26.069	28.391	54.251	54.880	55.306	52.135	51.661
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	179,8	197,6	222,3	226,5	213,1	232,0	255,5	271,0	277,4	300,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	68.545	74.458	84.468	84.850	78.670	85.005	88.237	92.651	94.698	98.445
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.103	1.118	1.133	1.109	1.066	1.090	1.086	1.073	1.068	1.054
davon konzernexterne Bahnen	449	438	420	414	386	368	349	331	322	290
SOZIALES										
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	225.560	219.713	286.077	323.716	322.768	323.944	318.528	310.935	306.368	297.202
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,8	–	3,9	–	3,9	–	3,7	–	3,7	–
GRÜNE TRANSFORMATION										
Absolute CO_2e-Emissionen im Vergleich zu 2019 [3] in %										
Scope-1- und -2-Emissionen	– 19,2	– 11,7	–	–	–	–	–	–	–	–
Scope-3-Emissionen [4]	– 17,0	+ 8,2	–	–	–	–	–	–	–	–

Die Vergleichbarkeit der Kennzahlen ist infolge der umgesetzten und geplanten Portfolioveränderungen (Verkauf von DB Arriva und geplanter Verkauf von DB Schenker) teilweise eingeschränkt. Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

[1] Ab 2019 durch IFRS-16-Effekt eingeschränkte Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

[2] Ohne zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes 46 f. zur Infrastrukturfinanzierung.

[3] Enthält aus dem Bereich Beteiligungen / Sonstige die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.

[4] Beinhaltet die wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11.

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com