



DB Fernverkehr AG

Geschäftsbericht 2024

44
8

Inhalt

- 1 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 3 Bericht des Aufsichtsrats
- 6 Qualitätsbericht
- 14 Lagebericht
- 31 Jahresabschluss

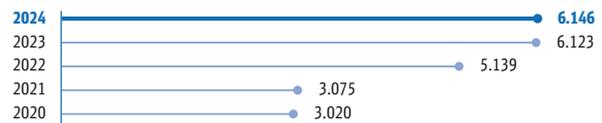
ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

VERKEHRSLEISTUNG / in Mrd. Pkm¹⁾



↘ 2024 zu 2023: -3,1%

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2024 zu 2023: +0,4%

ERGEBNIS NACH STEUERN¹⁾ / in Mio. €



↘ 2024 zu 2023: -203 Mio. €

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2024	2023	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	6.146	6.123	+23	+0,4
Ergebnis nach Steuern ²⁾	-427	-224	-203	-90,6
Bilanzsumme per 31.12.	9.479	9.368	+111	+1,2
Anlagevermögen per 31.12.	8.606	8.624	-18	-0,2
Eigenkapital per 31.12.	2.229	2.229	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	5.734	5.540	+194	+3,5
Brutto-Investitionen	705	1.718	-1.013	-59,0
Netto-Investitionen ³⁾	705	1.718	-1.013	-59,0
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	21.233	20.963	+270	+1,3
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende Schiene in Mio.	132,0	139,0	-7,0	-5,0
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm ¹⁾	43,8	45,2	-1,4	-3,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	158,9	156,5	+2,4	+1,5

¹⁾ Personenkilometer = Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

²⁾ Die DB Fernverkehr AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



DR. MICHAEL PETERSON
Vorstandsvorsitzender der
DB Fernverkehr AG

Liebe Leser:innen,

2024 war ein sehr schmerzhaftes Jahr für die DB Fernverkehr AG. Da gibt es nichts zu beschönigen. Nur 62,5 Prozent unserer Züge haben ihr Ziel pünktlich erreicht. In der Folge ging die Zahl der Reisenden zurück – und auch unsere Ertragskraft. Zum wiederholten Male fuhren wir in die Verlustzone.

Dabei kamen wir aus einer enorm starken Nachfrageentwicklung: Nie zuvor waren so viele Menschen so lange Strecken mit den Fernverkehrszügen gefahren wie 2023 – und das nicht nur im eigenen Land. Doch 2024 wurden wir ausgebremst: durch Streiks, Extremwetter, Baustellen – vor allem aber durch die marode Infrastruktur. Sie war für 80 Prozent aller Verspätungen im Fernverkehr verantwortlich.

Das ist die eine Seite der Medaille. Doch es gibt auch die andere: Früher als geplant begannen wir mit dem Bau des neuen ICE-Werks in Dortmund. Pünktlich zum Start der Fußball-EM – und damit sechs Monate früher als geplant – erhielt der ICE 3neo seine Auslandszulassung für Belgien und die Niederlande. Seitdem sorgt er bei den Benelux-Verkehren für mehr Komfort und Zuverlässigkeit.

Darüber hinaus haben wir unser Angebot stark erweitert – und zwar genau dort, wo es unsere Fahrgäste wünschen. Das bedeutet mehr Sprinter- und Direktverbindungen zwischen den Metropolen – und auch mehr grenzüberschreitende Verkehre. So startete im Dezember 2024 die erste Direktverbindung zwischen Berlin

und Paris. Bei Politik, Medien und Fahrgästen fand sie viel positive Resonanz. Sie spiegelt sich in der durchschnittlich hohen Auslastung der Züge: 90 Prozent sind keine Seltenheit, und fast drei Viertel aller Passagier:innen reisen auf der gesamten Strecke.

Das zeigt: Die Menschen wollen Bahn fahren! Auch weite Strecken sind attraktiv – wenn Angebot und Komfort stimmen. Deshalb treiben wir den Ausbau und die Modernisierung unserer Flotte weiter voran: 410 ICE – mehr, als die DB jemals hatte – waren 2024 für unsere Fahrgäste im Einsatz.

Große Fortschritte haben wir auch bei der digitalen Reisendenbegleitung gemacht. Pünktlich zu seinem 15. Geburtstag kürte die WirtschaftsWoche den DB Navigator zum dritten Mal in Folge zur beliebtesten deutschen Mobilitätsapp. Die Zahlen zeigen eindrücklich, warum: Pro Monat verzeichnete die App rund 218 Millionen Besuche. 2024 wurde die Reiseauskunft im DB Navigator rund 1,8 Milliarden Mal genutzt.

Auch die neuen Funktionen kommen sehr gut an: Pendler:innen profitieren von Strecken- und Ortsfavoriten. Push-Benachrichtigungen zur Reise können nun auch auf der Smartwatch angezeigt werden. Außerdem können Reisende im Zug ihr digitales Handtuch auswerfen, um den Sitz in Echtzeit zu belegen.

Wir machen die Bahn Schritt für Schritt besser. Das spüren auch unsere Fahrgäste. Sie würdigen insbesondere den guten Service an Bord – mit Bestnoten für das Bordpersonal. Mein Dank gilt allen Mitarbeitenden, die Tag für Tag alles für unsere Reisenden geben.

Aber zugegeben: Es gibt noch eine Menge zu tun. Deshalb haben wir 2024 unser Performance-Programm »Volles Funktionieren« gestartet. Zug um Zug werden wir unsere Wirtschaftlichkeit und Qualität steigern – beispielsweise durch effizientere Nutzung der Werke, durch Digitalisierung, aber auch, indem wir uns von überkommenen und unnötigen Abläufen verabschieden. Es ist unser Beitrag zum Erfolg des Sanierungsprogramms S3 des DB-Konzerns.

Klar ist aber auch: Der Schlüssel zu mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit ist eine funktionierende Infrastruktur. Deshalb dürfen wir bei der Generalsanierung nicht nachlassen. Der erste von 41 Hochleistungskorridoren, die Riedbahn, ist bereits geschafft – und zwar in der vorgegebenen Zeit. In nur fünf Monaten wurde auf der viel befahrenen Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim mehr als viermal so viel Volumen wie bei vergleichbaren Großprojekten verbaut. Jetzt muss es weitergehen.

Einen Vorgeschmack auf das, was möglich ist, wenn die Grunderneuerung aller Hochleistungskorridore abgeschlossen sein wird und uns Baustellen nicht mehr ausbremsen, boten die Weihnachtsfeiertage 2024 – mit Pünktlichkeitswerten von mehr als 80 Prozent! Der Grund: Das Baugeschehen war reduziert, und infolge der sanierten Riedbahn gab es weniger Störungen.

Dieser Erfolg macht uns Mut. Denn er heißt nichts anderes als: Wir können pünktlich, wenn die Infrastruktur stimmt. Und wir wissen: Mit jedem Prozentpunkt mehr Pünktlichkeit steigt die betriebliche Qualität. Nur so gewinnen wir das Vertrauen der Menschen zurück und fahren wieder in die Gewinnzone. Deshalb dürfen wir in Sachen Generalsanierung nicht nachlassen.

Am Ende haben wir alle ein Ziel: Mehr Menschen für die klimafreundliche Bahn zu gewinnen. Das treibt uns im Fernverkehr an, weiterhin alles zu geben, um für Sie, liebe Leser:innen, mehr Verlässlichkeit und Pünktlichkeit, mehr Komfort und Geschwindigkeit auf die Schiene zu bringen.

hr



Dr. Michael Peterson
Vorstandsvorsitzender der
DB Fernverkehr AG

Bericht des Aufsichtsrats



DR. RICHARD LUTZ
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Fernverkehr AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

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



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

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

Arbeitsschwerpunkte

In der außerordentlichen Sitzung am 26. Januar 2024 befasste sich der Aufsichtsrat ausschließlich mit Angelegenheiten des Vorstands.

In seiner Sitzung am 13. März 2024 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 und der aktuellen Lage befasst.

Schwerpunkt der Sitzung am 12. Juni 2024 war die Berichterstattung zur aktuellen Lage.

In der außerordentlichen Sitzung am 17. Juli 2024 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Vorstand zur geltenden Trassenpreissystematik ausgetauscht.

Schwerpunkt der Sitzung am 12. September 2024 war wiederum die Berichterstattung zur aktuellen Lage. Zudem legte der Aufsichtsrat neue Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB Fernverkehr AG fest.

In seiner Sitzung am 5. Dezember 2024 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung 2025 und die Mittelfristplanung 2025–2029 zur Kenntnis genommen. Weiterer Schwerpunkt war die Information zur aktuellen Lage. Frau Anja Schöllmann wurde mit Wirkung zum 15. September 2025 erneut zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Produktion der DB Fernverkehr AG bestellt.

Herr Dr. Michael Peterson wurde im schriftlichen Verfahren mit Wirkung zum 1. Juli 2025 erneut zum Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr AG bestellt.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2024 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens. Er verfolgte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung und wurde regelmäßig über die Resultate der Aufwandssteuerung informiert. Weiterer Tätigkeitsschwerpunkt war die Betriebsqualität. Der Aufsichtsrat ließ sich fortlaufend über die betrieblichen Rahmenbedingungen, die Entwicklung der Pünktlichkeit und die Aktivitäten zu deren Verbesserung berichten. Er nahm die Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugqualität und -verfügbarkeit zur Kenntnis.

Der Aufsichtsrat befasste sich eingehend mit der Weiterentwicklung des Geschäftsmodells und den Aktivitäten zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und zur Stabilisierung des Betriebs der DB Fernverkehr AG. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem sowie zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2024 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 20. März 2025 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2024 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2024 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp schied mit Ablauf des 31. März 2024 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. April 2024 Frau Dr. Meike Niedbal nach.

Frau Claudia Gräfin von der Schulenburg schied mit Ablauf des 31. März 2024 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. April 2024 Frau Katrin Habenschaden nach.

Herr Peter Schütz schied mit Ablauf des 31. März 2024 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. April 2024 Herr Oliver Terhaag nach.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2024 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2025

Für den Aufsichtsrat

Dr. Richard Lutz
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Fernverkehr AG

Qualitätsbericht

2024 wurden bei der DB Fernverkehr AG die Aktivitäten zur Umsetzung der Dachstrategie Starke Schiene des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) fortgeführt. Um trotz der veränderten Rahmenbedingungen wieder auf den Zielpfad der Strategie Starke Schiene zurückzukehren und weiterhin ein attraktives und wirtschaftliches Angebot zu ermöglichen, hat DB Fernverkehr im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 ein umfangreiches Performance- und Transformationsprogramm initiiert. Künftig werden Ressourcen noch fokussierter dort eingesetzt, wo sie den größten Nutzen für die Fahrgäste bieten. Die Kernziele sind die Steigerung der Wirtschaftlichkeit sowie die Stabilisierung des Betriebs. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit will die DB Fernverkehr AG v. a. durch weniger störanfällige Fahrzeuge und resilientere Betriebskonzepte beitragen. Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit sollen u. a. das Capital Employed reduziert und die Personalproduktivität gesteigert werden.

Mit dem Ziel, das Serviceversprechen von mehr Komfort und operativer Exzellenz während der Reise einzulösen, arbeitete die DB Fernverkehr AG auch 2024 an der Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie der Fahrzeugqualität. Dazu gehörten die Fortsetzung der Modernisierung von älteren ICE-Zügen sowie die Ergänzung der Fahrzeugflotte durch die Inbetriebnahme weiterer neuer ICE-4- und ICE-3neo-Züge. Die 2024 fortgesetzte Nachrüstung verschiedener Baureihen (u. a. ICE 3 BR 407) mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (European Train Control System; ETCS) ermöglicht den künftigen Einsatz dieser Züge auf Strecken, die entsprechend ausgerüstet sind.

Die Reisendenzahl und die Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometern) gingen 2024 v. a. aufgrund der Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), baubedingter Einschränkungen in der Infrastruktur sowie der schwachen betrieblichen Qualität im Vergleich zum Vorjahr merklich zurück.

Auch die Pünktlichkeitsentwicklung war 2024 infolge des schlechten Anlagenzustands der Schieneninfrastruktur, des anhaltend hohen Bauaufkommens und teilweise instabiler Bauplanungsprozesse sowie der hohen Netzauslastung, insbesondere in den Engpassbereichen, stark beeinträchtigt und sank unter das niedrige Niveau des Vorjahres.

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

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

KUNDENORIENTIERUNG

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

INFORMATIONEN UND FAHRKARTENVERTRIEB

Für den Erwerb von Fahrkarten standen Kund:innen 2024 insgesamt acht Vertriebskanäle (DB Automaten, Online-Vertrieb, mobile Anwendungen, DB Reisezentren, DB Agenturen, Video-Reisezentren, Abo-Center, telefonischer Reiseservice DB Dialog) zur Verfügung. 2024 entfiel der größte Anteil der Einnahmen des Vertriebs von Fernverkehrstickets auf Online/Mobil.

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

- Die Webseite www.bahn.de und die App DB Navigator verzeichneten zusammen 2024 im Durchschnitt mehr als 47 Millionen Besucher:innen pro Monat (im Vorjahr: 42 Millionen Besucher:innen pro Monat).
 - www.bahn.de ist eines der meistbesuchten Mobilitätsportale in Deutschland. 2024 verzeichnete www.bahn.de rund 594 Millionen Besuche (im Vorjahr: rund 650 Millionen Besuche) und rund 36 Millionen Online-Buchungen (im Vorjahr: rund 44 Millionen Online-Buchungen). Der Rückgang resultierte aus der erstmalig ganzjährigen Nutzbarkeit des im Vorjahr eingeführten Deutschland-Tickets und einer damit verbundenen Verlagerung zugunsten des Abo-Vertriebs und zulasten des Digitalvertriebs. Das Deutschland-Ticket hat eine Nutzungsdauer von einem Monat; in der Folge entfallen stattdessen notwendige einzelne Transaktionen zum Kauf von Nahverkehrstickets.
 - Der DB Navigator ist eine der beliebtesten deutschen Mobilitätsapps mit über 78 Millionen Downloads (im Vorjahr: rund 70 Millionen Downloads). Im Berichtsjahr wurden über den DB Navigator 77,5 Millionen Handy-Buchungen (im Vorjahr: 96,5 Millionen Handy-Buchungen) abgewickelt und mehr als 1,9 Milliarden Reiseauskünfte (im Vorjahr: 1,5 Milliarden Reiseauskünfte) erteilt. Der Rückgang der Handy-Buchungen ist ebenfalls auf den Deutschland-Ticket-Effekt zurückzuführen.
- Auch im Berichtsjahr wurde der DB Navigator weiterentwickelt. Ein Schwerpunkt lag bei der »Alltagsmobilität im DB Navigator«. Zukünftig soll es Reisenden ermöglicht werden, multimodale Mobilitätsangebote, also eine Reise mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln von Tür zu Tür, in der App zu buchen. 2024 wurden hierfür erste Module umgesetzt (bspw. Ergänzung der Reisebegleitung um Funktionalitäten für Pendler:innen, Einführung einer neuen Kartenfunktion, Einführung der Buchungsmöglichkeit von Call a Bike).

- Auch 2024 wurde der Komfort Check-in, der eine Reise ohne herkömmliche Ticketkontrollen ermöglicht, weiterentwickelt. Wesentliche Funktionserweiterungen umfassten u. a. einen vereinfachten Check-in bei separat vorliegender Reservierung sowie eine gesteigerte Verfügbarkeit bei kurzfristig eingesetzten Baustellenverkehren. Zudem wurde die Anzeige des Check-in-Status in der Reservierungsanzeige (sog. Belegtanzeige) auf ausgewählten Baureihen eingeführt. Seit Ende 2024 können Reisende darüber hinaus abweichend von ihrer gebuchten Verbindung durch unsere Zugbegleiter:innen eingecheckt werden. Dies ermöglicht die Nutzung der Belegtanzeige und vermeidet mögliche Folgekontrollen.
- Der Chatbot DB Smile informiert als virtueller Assistent auf www.bahn.de die Fahrgäste rund um den Personenverkehr. Er beantwortet Fragen zu Angeboten, Produkten und Services des Personenverkehrs des DB-Konzerns. Der Schwerpunkt des Chatbots liegt dabei auf den Themenbereichen Ticketumtausch, Fahrgastrechte, BahnCard und Deutschland-Ticket. DB Smile ergänzt das Self-Service-Angebot auf www.bahn.de sowie die klassischen Kontaktkanäle, insbesondere bei kurzfristig aufkommendem Informationsbedarf der Fahrgäste. Die Anzahl der geführten Chats mit Kund:innen durch den virtuellen Assistenten DB Smile ging 2024 auf rund 625.000 Chats zurück (im Vorjahr: rund 1.041.000 Chats). Hintergrund ist die Umstellung der www.bahn.de/hilfe-Seite und die damit geänderte, jedoch gezieltere Einbindung des Chatbots auf der Webseite am Point of Interest. Im Schnitt wurden 2024 über 93% der Chats automatisiert durch den Chatbot geführt. Konnte der Chatbot das Anliegen nicht bearbeiten, wurden die Kund:innen durch Agent:innen im LiveChat beraten.
- Das City-Ticket ist gültig für die Anfahrt zum Bahnhof am Abfahrtsort bzw. zur Weiterfahrt am Zielort mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das City-Ticket ist in 130 Städten im jeweiligen Geltungsbereich bei Super Sparpreis, Sparpreis und Flexpreis-Fahrkarten bei der DB Fernverkehr AG erhältlich. Bei Flexpreis-Fahrkarten ist das City-Ticket bereits im Ticketpreis enthalten.
- Bundesweit stehen rund 5.000 stationäre Ticketautomaten an rund 3.000 Standorten für Fahrplanauskünfte und Fahrkartenverkäufe zur Verfügung.
- In den bundesweit rund 300 Reisezentren stehen die Mitarbeitenden des DB-Konzerns für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter in direktem Kontakt mit den Kund:innen. Zudem stehen den Kund:innen rund 1.600 Agenturen für persönliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten zur Verfügung. 2024 wurde in Nürnberg das zweite komplett neu gestaltete Reisezentrum durch die DB Fernverkehr AG eröffnet. Weitere werden 2025 und in den Folgejahren folgen.



- Mit dem Video-Reisezentrum und dem Video-Automaten betreibt der DB-Konzern seit 2013 erfolgreich ein video-basiertes Vertriebs- und Beratungsformat. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und personenbedienten Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und war Ende 2024 an 115 Standorten verfügbar. Zusätzlich kommen Video-Automaten an 31 Standorten des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe und im Dieselnetz Sachsen-Anhalt zum Einsatz.
- An unseren Bahnhöfen unterstützen rund 3.200 Mitarbeitende der DB InfraGO AG die Reisenden in allen Belangen. Dazu zählen u. a. Orientierungshilfe, Fundservice, aktuelle Auskünfte zu Fahrplänen, Zügen und etwaigen Unregelmäßigkeiten.

UMFRAGEN ZUR KUNDENZUFRIEDENHEIT

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist ein regelmäßiges und systematisches Feedback der Kund:innen. 2024 wurden in 32 Studien rund 230.000 Fahrgäste und rund 2.500 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung der Leistungen im Schienenpersonenverkehr befragt. Dabei wurde differenziert zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette von der Information und Fahrkartenbuchung über den Eindruck der Kund:innen als Käufer:in, Abholer:in oder Reisende:r am Bahnhof sowie die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer ggf. erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der Abwicklung von Beschwerdevorgängen und Fahrgastrechten. Mit den regelmäßig durchgeführten Zufriedenheitserhebungen der Kund:innen messen wir zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um unser Angebot fortlaufend zu verbessern.

Die Kundenzufriedenheit für die aktuelle Fernverkehrsfahrt war 2024 mit einer Schulnote von 2,7 im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Nach einem positiven Jahresstart sank die Kundenzufriedenheit zur Jahresmitte auf einen historischen Tiefstwert und stieg bis zum Jahresende nahezu kontinuierlich wieder auf das Niveau des Vorjahres an. Belastend für die Entwicklung in 2024 war insbesondere die weiterhin nicht zufriedenstellende Pünktlichkeit, die sich im Vergleich zum schwachen Vorjahr weiter verschlechterte.

Die Kundenzufriedenheit wird über die onlinebasierte Kund:innenbefragung gemessen und in einem Schulnotensystem kommuniziert. Die Studien und deren Auswertung werden von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchgeführt.

Zentraler Themenbereich war 2024 erneut die Verbesserung der Kommunikation, insbesondere vor dem Hintergrund der u. a. durch zahlreiche Bautätigkeiten angespannten betrieblichen Situation.

Zu einem höheren Komfort hat insbesondere die fortschreitende Modernisierung der Flotte (u. a. ICE3neo mit neuem Innendesign) beigetragen.

SAUBERKEIT DER ZÜGE

Im Jahr 2024 war die Reinigung der Züge der DB Fernverkehr AG von operativen Herausforderungen geprägt. Kurzfristige Abweichungen von den geplanten Reinigungsprozessen traten u. a. aufgrund von Baugeschehen und Unwetterereignissen auf, was zusätzliche Flexibilität erforderte. Der Fokus lag insbesondere auf der gründlichen Reinigung der WCs und Kontaktflächen, um saubere Züge bereitzustellen. In Ergänzung zu den täglichen Reinigungen werden im Reinigungssystem in regelmäßigen Abständen Intensivreinigungen durchgeführt (Wochen-, Grund- und Jahresreinigungen). Diese Maßnahmen tragen dazu bei, den Werterhalt und die allgemeine Sauberkeit langfristig zu sichern. Um den operativen Herausforderungen und dem wirtschaftlichen Druck gerecht zu werden, wurde das Reinigungssystem stärker bedarfsorientiert ausgerichtet. Diese Ausrichtung basiert auf der Auslastung der Züge und dem Kund:innenfeedback, sodass wir unsere Ressourcen effizienter einsetzen und den bestmöglichen Nutzen für unsere Fahrgäste erreichen können.

Eine hohe Bedeutung für die Kundenzufriedenheit hat auch die Unterwegsreinigung, die DB Fernverkehr 2024 auf nachfragestarke Linien konzentriert hat. So wurde 2024 jeder zweite Zug während der Fahrt gereinigt (im Vorjahr: 80%).

Im Rahmen der Qualitätssicherung wird mittels Stichproben kontrolliert, ob das Reinigungsergebnis die hohen Qualitäts- und Hygieneanforderungen erfüllt. Der Schwerpunkt der Kontrollen liegt auf kund:innenrelevanten Bereichen. 2024 lag der Erfüllungsgrad dieser aus Kund:innensicht kritischen Bereiche bei den täglichen Reinigungen bei 93,2% und damit knapp über dem Zielwert von 93%. Dies stellt eine leichte Verbesserung gegenüber dem Vorjahr dar (92,2%). Insgesamt wurden 2024 rund 42.000 Reinigungsprüfungen durchgeführt (im Vorjahr: rund 44.000 Prüfungen).

Die Fahrgäste haben wie im Vorjahr die Sauberkeit am Sitzplatz mit der Schulnote 2,4 und der Zugtoiletten mit der Schulnote 3,0 bewertet.

Eine regelmäßige Außenreinigung sorgt für ein ansprechendes und sauberes Erscheinungsbild der Züge und trägt ebenfalls zur Zufriedenheit unserer Kund:innen bei. 2024 haben wir monatlich durchschnittlich 1.000 Außenreinigungen an unseren Zügen durchgeführt und damit ähnlich viele



Waschfahrten wie im Vorjahr. Im Berichtsjahr gab es begrenzte Anlagenressourcen aufgrund fortlaufender Umbau- und Modernisierungsarbeiten. Diese Arbeiten sind entscheidend, um die Infrastruktur auch zukünftig verfügbar zu halten. Aufgrund der begrenzten Anlagenressourcen haben wir die bedarfsorientierte Priorisierung der Außenreinigung fortgeführt. Diese Priorisierung stellt sicher, dass die Züge, die am häufigsten genutzt werden oder besonders stark verschmutzt sind, bevorzugt gereinigt werden. Dadurch konnten wir trotz der Einschränkungen eine gleichbleibende Reinigungsqualität aufrechterhalten.

Die Luftqualität im Innenraum der Züge wird durch die zugeführte Frischluftmenge bestimmt. Diese entspricht jederzeit den relevanten normativen Vorgaben wie der Europäischen Norm (EN) 13129 des Deutschen Instituts für Normung e. V. (DIN) bzw. UIC 553 des Internationalen Eisenbahnverbands (Union Internationale des Chemins de fer; UIC) und wird bei der Abnahme an jedem Fahrzeugtyp messtechnisch nachgewiesen. Standardmäßig haben die Fernverkehrszüge eine hohe Luftwechselrate. Das bedeutet ein hohes Volumen einströmender Luft im Verhältnis zum Volumen des Fahrgastraums. In einem ICE wird die Luft alle sieben Minuten ausgetauscht.

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

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

ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE

Pünktlichkeit und Zugausfälle

Die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge per Dezember 2024 lag mit 62,5% unter dem Vorjahreswert (64,0%) und war niedriger als erwartet.

Ursächlich waren v. a. der schlechte Infrastrukturzustand aufgrund von überalterten und störanfälligen Anlagen sowie das weiterhin hohe Volumen an Baumaßnahmen. Zudem führte eine hohe Anzahl von Störungen auf den hochbelasteten Streckenabschnitten und Verkehrsknoten zu überproportional

hohen Stauwirkungen, die auf das gesamte Streckennetz wirkten. In der Folge sind u. a. auch 2024 die belastungsbedingten Verspätungen (v. a. Zugfolgeverspätungen) mit einem Anteil von rund 60% an allen Verspätungsereignissen die Hauptursache für Verspätungen im Fernverkehr.

Die Baubetroffenheit der Fernverkehrszüge lag im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert auf einem sehr hohen Niveau. Insgesamt waren rund 61% der Fernverkehrszüge von mindestens einer Baumaßnahme betroffen (im Vorjahr: rund 62%), obwohl während der UEFA-EURO-24-Fußball-Europameisterschaft das Baugeschehen reduziert wurde. Dabei belastete insbesondere die baubedingte Sperrung der Schnellfahrstrecke Frankfurt am Main–Köln im Sommer 2024 die Pünktlichkeitsentwicklung deutlich. Die Generalsanierung der Riedbahn hatte keinen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Pünktlichkeit, da die rechtzeitige und robuste Planung dieser Baumaßnahme zu reibungslosen Ersatz- und Umleitungsverkehren und somit zu einer Stabilisierung der Pünktlichkeit führte.

Die u. a. infolge von Bautätigkeit, Infrastrukturstörungen und einer Vielzahl von hochbelasteten Streckenabschnitten angespannte Betriebslage führte 2024 zu zusätzlichen Störungen betrieblicher Prozesse, bspw. aufgrund verspäteter Personal- und Fahrzeugübergänge sowie der erforderlichen Sicherung von Anschlüssen. Der Anteil von Verspätungsereignissen durch betriebliche Prozesse der DB Fernverkehr AG sank 2024 auf rund 8% (im Vorjahr: rund 9%), da eingeleitete Gegensteuerungsmaßnahmen die zusätzlichen Belastungen kompensierten. Positiv wirkte zudem der Rückgang der Fahrzeugstörungen bei steigender Fahrzeugverfügbarkeit.

Gravierende witterungsbedingte Einzelereignisse, u. a. die Hangrutsche in Kitzingen und Eschede sowie das Hochwasser in Österreich, führten teilweise zu lang anhaltenden Einschränkungen mit hoher negativer Pünktlichkeitswirkung. Darüber hinaus belasteten weitere externe Ereignisse, wie z. B. die Diebstähle an Infrastrukturanlagen auf der Schnellfahrstrecke Frankfurt am Main–Köln und der Riedbahn, die Pünktlichkeit zusätzlich. Weitere negative Effekte resultierten zudem aus Personalengpässen, die u. a. zu einer vermehrten Nichtbesetzung bzw. Unterbesetzung von Stellwerken und in der Folge zu Umleitungen mit teilweise hohen Verspätungen führten, sowie Streiks der GDL. Diese führten 2024 zu starken Einschränkungen für die Reisenden sowie zu zusätzlichen Belastungen insbesondere durch notwendige Umplanungen und in der Reisendeninformation.



In der Folge verschlechterte sich 2024 auch die Reisendenpünktlichkeit auf 67,4 % (im Vorjahr: 68,9 %). Die Reisendenpünktlichkeit bildet das vollständige Reiseerlebnis der Kund:innen unter Berücksichtigung aller Verspätungen, Zugausfälle, Ersatzzüge und alternativen Reisemöglichkeiten ab. Ebenso wird das Erreichen aller Anschlüsse berücksichtigt. Kund:innen gelten dabei als pünktlich, wenn die geplante Ankunftszeit am Ziel um weniger als 15 Minuten überschritten wird.

Der personengewichtete Anschlusserrreichungsgrad bei DB Fernverkehr lag 2024 mit 82,0 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres (83,2 %). Dabei wurden alle gebuchten Umstiege berücksichtigt, die nicht von ersatzlosen Ausfällen betroffen waren.

Kennzahlen nach Verordnung (EU) 2021/782

	2024	2023
Durchschnittliche Gesamtverspätung (je Halt) - gesamt ¹⁾ in Minuten	10,2	9,6
Pünktlichkeit (Verspätung am Halt: ≤ 5:59 Minuten) - gesamt in %	62,5	64,0
Verspätungen aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19 Abs. 10 ¹⁾ - gesamt in %	7,6	8,3
davon Inlandsverkehre	7,7	8,1
davon Auslandsverkehre	7,0	9,3
Abfahrt bei Zugbeginn verspätet (≤ 5:59 Minuten) - gesamt in %	13,1	12,4
davon Inlandsverkehre	13,4	12,6
davon Auslandsverkehre	12,1	11,5
Ankunft am Zugende verspätet - gesamt in %	46,4	43,3
davon Inlandsverkehre	47,3	43,7
davon Auslandsverkehre	43,2	41,9
Verspätungen kleiner / gleich 60 Minuten (Anteil Halte ≤ 60 Vmin ²⁾) - gesamt in %	97,2	97,5
davon Inlandsverkehre	97,2	97,5
davon Auslandsverkehre	97,3	97,7
Verspätungen von größer 60 bis kleiner 120 Minuten (Anteil Halte > 60 - < 120 Vmin ²⁾) - gesamt in %	2,4	2,2
davon Inlandsverkehre	2,4	2,2
davon Auslandsverkehre	2,3	2,0
Verspätungen größer / gleich 120 Minuten (Anteil Halte ≥ 120 Vmin ²⁾) - gesamt in %	0,4	0,3
davon Inlandsverkehre	0,4	0,3
davon Auslandsverkehre	0,5	0,3
Zugausfälle - gesamt in %	4,0	2,7
davon Inlandsverkehre	3,4	2,2
davon Auslandsverkehre	0,6	0,5
Zugausfälle aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19 Abs. 10 ¹⁾ - gesamt in %	0,4	0,4
davon Inlandsverkehre	0,3	0,3
davon Auslandsverkehre	0,1	0,1

Bezogen auf innerdeutsche Halte.

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

¹⁾ Höhere Gewalt.

²⁾ Verspätungsminuten.

Bewältigung von Störungen

Unser Ziel ist es, Störungen und deren Auswirkungen mit einer frühzeitigen und verlässlichen Reisendeninformation sowie durch eine resiliente Produktionsplanung zu minimieren. 2024 lag der Fokus auf Projekten zur Steigerung der Pünktlichkeit der Züge und der Zufriedenheit der Kund:innen. So wurde z. B. ein Projekt zur besseren Steuerung von Verkehrsleitstellen mit dem Ziel fortgeführt, bessere Dispositionsentscheidungen für die Mehrheit der Reisenden zu treffen sowie Reisende besser zu informieren und zu steuern.

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

HILFELEISTUNG FÜR PERSONEN MIT BEHINDERUNGEN UND EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

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

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

Die Programme zur Barrierefreiheit bilden die Basis der Zukunftsarbeit zur gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Leistungsangebot des DB-Konzerns und betrachten jeweils einen Zeithorizont von fünf Jahren. Die darin beschriebenen Maßnahmenplanungen sind eine Selbstverpflichtung des DB-Konzerns und zeigen wichtige Meilensteine auf dem Weg zur Zukunftsvision des barrierefreien Reisens. Die Programme sind Teil eines Veränderungsprozesses, der im Rahmen gesetzlicher Anforderungen und in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden den spezifischen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen in besonderem Maße Rechnung trägt.

Das fünfte Programm, das einen Zeithorizont von 2025 bis 2030 hat, wurde im Januar 2025 veröffentlicht (weitere Informationen unter www.bahn.de/programm-barrierefrei).

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

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

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet oder verfügen über einen niveaugleichen Einstieg. Bspw. verfügt jeder ICE-4-Triebzug über einen fahrzeuggebundenen Hublift. Die Inbetriebnahme der letzten der insgesamt 137 ICE-4-Triebzüge ermöglicht, aufgrund der Mitnahmekapazität von bis zu vier Rollstühlen pro Zug, dass mehr Reisende mit Rollstuhl auf der Verbindung ihrer Wahl fahren können.

Das Modernisierungsprogramm der älteren ICE-3-Züge (Baureihe 403) wurde im Juli 2024 abgeschlossen. Es umfasste u. a. die Berücksichtigung eines zweiten Rollstuhlplatzes inkl. eines elektrisch höhenverstellbaren Tisches an beiden Plätzen sowie die Ergänzung taktiler Orientierungshinweise vom Einstieg bis zur Sitzplatznummer.

2024 wurden im Rahmen des Modernisierungsprogramms neun weitere ICE-T-Züge mit taktilen Sitzplatznummern ausgestattet.

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

Ab Ende 2022 wurden die ersten neuen ICE-3neo-Züge in Betrieb genommen, und zum Ende des Berichtsjahres ist der Bestand inzwischen auf 24 ICE-3neo-Züge angewachsen. In den kommenden Jahren werden weitere dieser Hochgeschwindigkeitszüge hinzukommen.

Pünktlich zum Start der UEFA-EURO-24-Fußball-Europameisterschaft Mitte Juni 2024 konnte der ICE 3neo ältere ICE-Züge auf den internationalen Strecken zwischen Frankfurt am Main und Brüssel bzw. Amsterdam ablösen. Die ICE-3neo-Züge verfügen u. a. über einen neu entwickelten Rollstuhl-Hublift, der robuster und bedienungsfreundlicher gestaltet ist, damit Reisende mit Rollstuhl zuverlässiger und schneller ein- und aussteigen können.

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

Die aktuell noch im Einsatz befindlichen Intercity-1-Züge sollen sukzessive durch ICE-Züge ersetzt werden, u. a. durch die neuen ICE-L-Züge des spanischen Herstellers Talgo. Die ICE-L-Züge werden erstmals bei der DB Fernverkehr AG über einen niveaugleichen Einstieg für Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm verfügen.

Eine Übersicht zum Anteil der im Einsatz befindlichen barrierefreien Flotte bei der DB Fernverkehr AG (per 31. Dezember 2024) bieten die folgenden Tabellen:

ICE-ZÜGE (TRIEBZUGBASIS) / per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM ¹⁾	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gem. TSI PRM ¹⁾	Teilweise barrierefrei (z. B. geeignet für Roll- stuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2024
ICE 1	-	40	18	-	58
ICE 2	-	40	-	-	40
ICE 3 (Baureihe 403/406)	-	49	11	-	60
ICE 3 (Baureihe 407)	17	-	-	-	17
ICE 3neo (Baureihe 408)	24	-	-	-	24
ICE 4 (Baureihe 412) 12-Teiler	50	-	-	-	50
ICE 4 (Baureihe 412) 7-Teiler	37	-	-	-	37
ICE 4 (Baureihe 412) 13-Teiler	50	-	-	-	50
ICE T (Baureihe 411/415)	-	-	70	-	70
Insgesamt	178	129	99	-	406
Anteil in %	44	32	24	-	100

¹⁾ EU-Richtlinie »Technische Spezifikationen für die Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende«.

Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen
und eingeschränkter Mobilität

IC-REISEZUGWAGEN ¹⁾ (EINZELWAGENBASIS) / per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM ²⁾	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gem. TSI PRM ²⁾	Teilweise barrierefrei (z. B. geeignet für Roll- stuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2024
ICmod mit Rollstuhlplätzen	-	90	-	-	90
ICmod ohne Rollstuhlplätze	-	-	281	-	281
Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen	-	-	7	-	7
Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze	-	-	-	27	27
Intercity 2 (Stadler-KISS)	84	-	-	-	84
Intercity 2 (Alstom-Twindexx)	330	-	-	-	330
Insgesamt	414	90	288	27	819
Anteil in %	51	11	35	3	100

¹⁾ Ohne Dienst-/Kuppelwagen.

²⁾ EU-Richtlinie »Technische Spezifikationen für die Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende«.

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

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

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

An 31 Standorten kommen Video-Automaten zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenautomat, bei dem sich während der Öffnungszeiten nach Aufforderung ein:e Mitarbeitende:r aus der Zentrale zuschaltet und Kund:innen beim Ticketkauf unterstützt und berät. An 115 Standorten sind Video-Reisezentren verfügbar. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und personenbedienten Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen.

DB InfraGO bietet bundesweit einen Ein-, Um- und Ausstiegsservice für mobilitätseingeschränkte Reisende an. An der Unterstützung dieser Reisenden sind rund 2.500 Mitarbeitende an unseren Stationen beteiligt. Die Stationen sind mit mehr als 1.100 mobilen Hubgeräten, Rampen und Treppenliften ausgerüstet. Zusätzliche mobile Teams sorgen an rund 30 kleineren und mittleren, nicht mit Mitarbeitenden besetzten Bahnhöfen dafür, dass Reisende mit eingeschränkter Mobilität sicher und bequem in unsere Züge ein- und aussteigen können. Der Mobilitätsservice der mobilen Teams kann bedarfsgerecht organisiert werden.

2024 wurden rund 624.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 594.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert. Bereits seit 1999 unterstützt die Mobilitätsservice-Zentrale des DB-Konzerns mobilitätseingeschränkte Reisende bei der Planung und Organisation ihrer Reisen, zudem berät sie in allen Fragen rund um die Barrierefreiheit.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit 95 DB Informationen, die den Kund:innen für eine persönliche Beratung zu ihrer Reise, bei Unregelmäßigkeiten und für weitere zahlreiche Hilfestellungen zur Seite stehen, wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Kund:innen ausgerichtet. Dabei sind nahezu alle DB Informationen sowohl mit einer abgesenkten und ausfahrbaren Tischplatte für Rollstuhlfahrer:innen und kleinwüchsige Menschen als auch mit Induktionsschleifen zur Unterstützung von hörgeschädigten Menschen ausgestattet.

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

In Kooperation mit dem DB-Konzern hat www.museum.de eine Erhebung über barrierefreie Angebote in Museen durchgeführt. Das umfangreiche Nachschlagewerk bietet eine aktuelle Übersicht über entsprechend eingerichtete Kulturinstitutionen wie z. B. barrierefreie Audioguides, Führungen in Gebärdensprache oder taktil und akustisch zugängliche Ausstellungsobjekte.

BESCHWERDEMANAGEMENT

Mit dem Kundendialog stellt der DB-Konzern seinen Kund:innen eine Anlaufstelle zur Verfügung, die rund um die Uhr erreichbar ist. Hier können Kund:innen telefonisch oder schriftlich Anregungen, Lob und Kritik äußern. Die Abwicklung der gesetzlichen Ansprüche aus Verspätungen oder Zugausfällen wird vom Servicecenter Fahrgastrechte durchgeführt.

Die Volumenentwicklung im Servicecenter Fahrgastrechte wurde 2024 insbesondere durch folgende Themen beeinflusst:

- Einschränkungen und Kapazitätsengpässe im Schienennetz infolge einer anhaltend hohen Bautätigkeit. Bei der DB Fernverkehr AG betraf dies sowohl wichtige Fernverkehrsknoten als auch Fernverkehrsstrecken.
- Beeinträchtigungen durch Sonderereignisse wie die Streiks der GDL im ersten Quartal 2024 sowie witterungsbedingte Einschränkungen im ersten Halbjahr 2024 (u. a. infolge des Wintereinbruchs Anfang Januar 2024 und des Hochwassers im Juni 2024).

Die Anzahl der Beschwerden im Kund:innendialog des Fernverkehrs verringerte sich 2024 auf rund 160.000 Beschwerden (im Vorjahr: rund 208.000 Beschwerden). Die Menge der in Reisezentren abschließend vor Ort bearbeiteten Beschwerden stieg auf rund 41.000 (im Vorjahr: rund 29.000 Beschwerden).

Infolge von Verspätungen und Zugausfällen gem. der Fahrgastrechteverordnung gingen 2024 rund 6,9 Millionen Entschädigungsanträge (im Vorjahr: rund 5,6 Millionen Entschädigungsanträge) ein. In diesen bearbeiteten Fällen sind Regulierungszahlungen, Ablehnungen und direkte Abtretungen an andere zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen enthalten. Die Bearbeitung erfolgte für rund 40 am Verfahren teilnehmende Bahnen im Servicecenter Fahrgastrechte sowie in Reisezentren, Agenturen und in Verkaufsstellen nicht bundeseigener Eisenbahnen.

Fahrgastrechtliche Ansprüche können digital auf www.bahn.de oder in der DB Navigator App oder analog über das Fahrgastrechte-Formular geltend gemacht werden. Im digitalen Antrag sind viele Daten bereits automatisch vorausgefüllt, sodass nur noch wenige Klicks und Angaben vonseiten der Kund:innen notwendig sind. Das Stellen des digitalen Antrags dauert so insgesamt nur wenige Minuten. 2024 erfolgten rund 70 % der Einreichungen digital (im Vorjahr: rund 65 %). Rund die Hälfte aller eingereichten Anträge wurde innerhalb von zwei Tagen nach Eingang voll automatisiert abschließend bearbeitet. Die Entschädigungsquote lag 2024 bei rund 86 % (im Vorjahr: rund 88 %).

BESCHWERDEMANAGEMENT	2024	2023
Beschwerden Fernverkehr in Tsd.	159,8	207,9
VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %		
Korrespondenzen	88	88
Telefon	12	12
SERVICELEVEL		
Korrespondenzen: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	91	28
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	92	217
ANTRÄGE GEM. FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG / in Tsd.		
Bearbeitete Fälle	6.878	5.614
Als unbegründet abgelehnte Fälle	941	687
Entschädigte Fälle	5.937	4.927



Lagebericht

ÜBERBLICK

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

SANIERUNGSPROGRAMM S3

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

TARIFABSCHLUSS GDL

Der DB-Konzern und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben nach fünf Monaten Verhandlungen einen Tarifabschluss erzielt. Im ersten Halbjahr 2024 ist es an 18 Tagen zu Streikmaßnahmen der GDL gekommen.

ERSTE GENERALSANIERUNG ABGESCHLOSSEN

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.

Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Berichtsjahr verlief für die DB Fernverkehr AG sehr herausfordernd. Die Umsatzerlöse der DB Fernverkehr AG lagen mit 6.146 Mio.€ leicht über dem Vorjahreswert von 6.123 Mio.€ (+0,4%). Die angespannte betriebliche Lage sowie die gegenüber dem Vorjahr weiter gesunkene Pünktlichkeit, u. a. infolge eines hohen Baustellenaufkommens mit teilweise ungeplant verlängerten Bauzeiten, führten zu einem spürbaren Rückgang der Reisendenzahl. Die Streikmaßnahmen der GDL

am Anfang des Berichtsjahres verursachten zusätzliche Umsatzverluste. Somit wurde die prognostizierte Umsatzsteigerung nicht erreicht. Der Gesamtaufwand¹⁾ (vor Zinsen) stieg moderat gegenüber dem Vorjahr um 2,1% auf 6.663 Mio.€ (im Vorjahr: 6.525 Mio.€), im Wesentlichen getrieben durch höhere Aufwendungen für Infrastrukturnutzung, Abschreibungen sowie tarifbedingt gestiegene Personalkosten. Trotz der gesunkenen Energiekosten sowie einer hohen Kostendisziplin konnte die DB Fernverkehr AG den ausgebliebenen Umsatzzuwachs, die vorgenannten gestiegenen Aufwendungen sowie den finanzierungsbedingt höheren Zinsaufwand nicht kompensieren und erzielte ein negatives Ergebnis nach Steuern von -427 Mio.€ (im Vorjahr: -224 Mio.€).

Angaben zur Gesellschaft

EINORDNUNG IN DEN DB-KONZERN

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

Das Geschäftsfeld DB Fernverkehr wird durch das Vorstandsressort Personenfernverkehr geführt.

STRUKTUR/ORGANISATION UND AKTIVITÄTEN/ GESCHÄFTSZWECK DER GESELLSCHAFT

Als Dienstleistungsunternehmen, insbesondere für die Eisenbahnverkehrsleistungen des Personenfernverkehrs, hat die DB Fernverkehr AG die Erfüllung der Kundenbedürfnisse im Fokus. Dabei liegt das Augenmerk auf einem umfassenden Angebot und der Erreichung gesetzter Qualitätskriterien. Diese umfassen neben der Kundenzufriedenheit v. a. die Zuverlässigkeit der Verkehre und die Einhaltung der Servicestandards.

¹⁾ Materialaufwand, Personalaufwand, Abschreibungen, sonstige betriebliche Aufwendungen.

Die DB Fernverkehr AG hält die DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien, als wesentliche Beteiligung. Die DB Bahn Italia bietet in Zusammenarbeit mit der DB Fernverkehr AG und in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr AG grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien an. Des Weiteren hält die DB Fernverkehr AG eine 50-prozentige Beteiligung an der Vertriebs- und Marketinggesellschaft Rhein-alp GmbH, eine 26-prozentige Beteiligung an der Vertriebs- und Marketinggesellschaft Eurail B.V., Utrecht/Niederlande, und an der Eurail Group G.I.E., Luxemburg/Luxemburg. Eine 20-prozentige Beteiligung besteht an der Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande.

Die wesentlichen finanziellen Steuerungsgrößen der Gesellschaft sind die Umsatzerlöse sowie das Ergebnis nach Steuern.

Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Steuerungsgrößen sind die Pünktlichkeit sowie die Betriebsleistung. Die Betriebsleistung wird dabei definiert als Menge der produzierten Kilometer, die im Rahmen der Leistungserbringung gefahren werden, dies entspricht beim Fernverkehr den geleisteten Trassenkilometern (Trkm).

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i. S. d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2024 für die DB Fernverkehr AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2024 des DB-Konzerns veröffentlicht werden wird.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB Fernverkehr AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Fernverkehr AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2024 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2024 zehn Frauen an.

	2023	2024		2025
	Ist	Ziel	Ist	Ziel
FRAUENANTEIL PER 31.12. / in %				
Vorstand	40,0	40,0	40,0	40,0
Aufsichtsrat	50,0	33,3	50,0	50,0
Erste Führungsebene	32,4	30,8	33,3	35,1
Zweite Führungsebene	30,5	42,1	32,3	32,0

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile im Vorstand und im Aufsichtsrat per 31. Dezember 2024 wurden erreicht bzw. übertroffen. Stichtagsbezogen ist der Frauenanteil der ersten Führungsebene um 0,9 Prozentpunkte auf 33,3% gestiegen. Der Frauenanteil der zweiten Führungsebene steigt stichtagsbezogen gegenüber dem Vorjahresende um 1,8-Prozentpunkte auf 32,3%.

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

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

Der deutsche Personenverkehrsmarkt verzeichnete auch 2024 einen Zuwachs der Verkehrsleistung. Die erstmals ganzjährige Wirkung des im Mai 2023 eingeführten Deutschland-Tickets insbesondere im Schienenpersonennahverkehr war maßgeblich für ein deutliches Wachstum auf der Schiene. Die hohe Bauaktivität und die betriebliche Lage auf der Schiene dämpften die positive Entwicklung.

Die deutsche Wirtschaft stagnierte 2024. Zwar sank die Inflation fast wieder auf die Zielgröße der Europäischen Zentralbank (+2%) und auch die Beschäftigung blieb auf einem sehr hohen Niveau. Hierdurch stiegen die realen Einkommen im Vorjahresvergleich kräftig. Eingetrübte Zukunftsaussichten und gestiegene Unsicherheiten hatten jedoch einen dämpfenden Effekt, sodass der private Konsum nicht entsprechend anstieg. Auch die Investitionen der deutschen Unternehmen entwickelten sich schwach, was das zukünftige Wirtschaftswachstum belasten dürfte. Die gesunkene Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen zeigte sich 2024 auch in einem allerdings nur moderat gesunkenen Exportüberschuss. Mit einem Zuwachs von über 2% legte von den volkswirtschaftlichen Aggregaten einzig der Staatskonsum nennenswert zu.

Eine zentrale Herausforderung für den Wirtschaftsstandort Deutschland bleibt die Demografie. Zum einen gibt es immer mehr Empfänger:innen von Ruhestandsbezügen, was Sozialversicherungen und öffentliche Haushalte belastet.

Zum anderen fehlen in fast allen Branchen qualifizierte Arbeitskräfte, was bereits eines der größten Wachstumshemmnisse ist und sich in der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre weiter verstärken dürfte. Weitere Unsicherheiten für die Zukunftsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland und insbesondere des Verkehrssektors resultieren aus hohen und schwankenden Strompreisen.

Beide Aspekte, eine Zurückhaltung der privaten Nachfrage sowie Sparzwänge bei den Unternehmen, haben durch verändertes Reiseverhalten sowohl im Privatkunden- als auch im Geschäftskundensegment Auswirkungen auf die DB Fernverkehr AG.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STARKEM NACHFRAGEZUWACHS

Der deutsche Personenverkehrsmarkt verzeichnete 2024 einen spürbaren Anstieg der Verkehrsleistung. Die Entwicklung fiel in den einzelnen Marktsegmenten allerdings unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr setzte 2024 seinen Erholungskurs fort. Wie im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung weiter an.
- Der Schienenpersonenverkehrsmarkt verzeichnete 2024 einen starken Verkehrsleistungszuwachs. Der Marktanteil der Schiene blieb dabei stabil.
 - Der Schienenpersonennahverkehr profitierte weiterhin vom Deutschland-Ticket und trug mit einem überproportionalen Wachstum die positive Gesamtentwicklung des Schienenpersonenverkehrsmarktes.
 - Der Schienenpersonenfernverkehr ging 2024 leicht zurück. Insbesondere Streiks der GDL im ersten Quartal 2024, Unwetter in Süddeutschland und Österreich sowie baubedingte Einschränkungen der Schieneninfrastruktur führten zu einem Rückgang der Verkehrsleistung.

Die Entwicklung im innerdeutschen Luftverkehr war 2024 leicht positiv, die Verkehrsleistung erreichte aber nur knapp die Hälfte des Vor-Corona-Niveaus. Im Vergleich zum Vorjahr belasteten v. a. Streiks sowie gestiegene Standortkosten die Entwicklung.

In diesem Marktumfeld hat die DB Fernverkehr AG die Betriebsleistung im Berichtsjahr um 1,5% auf 158,9 Mio. Trkm gesteigert (im Vorjahr: 156,5 Mio. Trkm), jedoch sank die Verkehrsleistung um 3,0% auf 43.827 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 45.196 Mio. Pkm). Die Zahl der Reisenden reduzierte sich um 5,1% und betrug 132 Mio. Reisende (im Vorjahr: 139 Mio. Reisende). Dies entsprach nicht den Erwartungen und war primär den genannten Ursachen (z. B. Streiks, Wetter) geschuldet. Die Verlängerung der Baustelle am

Rauhebergstunnel im Frühjahr 2024 verschärfte die ohnehin durch zahlreiche geplante Baustellen angespannte Situation, wie z. B. im Kinzigtal oder die Streckensperrung der Riedbahn aufgrund der Generalsanierung im zweiten Halbjahr 2024.

PREISRÜCKGÄNGE AN DEN ENERGIEMÄRKTEN

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu reduzieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlug in 2024 daher zumindest kurzfristig nicht voll durch.

Die Preise am Ölmarkt entwickelten sich 2024 stabil mit einer leicht rückläufigen Tendenz. Auf Dollarbasis lag der Ölpreis im Jahresdurchschnitt rund 3% unter dem entsprechenden Vorjahreswert, lag aber weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Im Euro-Raum verteuerte der schwache Euro den Rohstoff zusätzlich. Die CO₂-Abgabe gem. Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) stieg 2024 in Deutschland auf 45 € pro Tonne. Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen 2024 im Jahresdurchschnitt weiter auf dem hohen Vorjahresniveau und sanken nur um rund 3%.

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr sind 2024 weiter gesunken und lagen im Jahresdurchschnitt rund 35% unter den entsprechenden Vorjahreswerten, v. a. infolge gesunkener Gaspreise und der Rückkehr weiterer französischer Atomkraftwerke in den Strommarkt. Das Preisniveau ist weiterhin höher als vor dem Ukraine-Krieg. Infolge des fortgeführten Ausbaus erneuerbarer Energien ist deren Anteil an der Bruttostromproduktion 2024 auf ein Allzeithoch von rund 58% gestiegen. Nach den gestoppten Erdgaslieferungen aus Russland nach Deutschland wurde die Versorgung durch Importe aus anderen Ländern und den Ausbau von Flüssiggasterminals gesichert. Die Gasspeicher in Deutschland waren 2024 entsprechend den gesetzlichen Vorgaben gut gefüllt.

Die Entwicklung der Energiepreise ist weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Der Energieaufwand hat mit einem Anteil von 7% am Gesamtaufwand der DB Fernverkehr AG eine relevante Ergebniswirkung.

Politisches Umfeld

ENTWICKLUNGEN DER BUNDESHAUSHALTS-MITTEL FÜR DIE SCHIENE

Bundshaushalt 2025

Am 17. Juli 2024 hat die Bundesregierung den Entwurf für den Bundshaushalt 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 geleitet. Im Regierungsentwurf ist u. a. eine Trassenpreisför-



derung für den Fernverkehr (+105 Mio. € auf 105 Mio. €) vorgesehen. Mit der Anhebung sollen die Belastungen aus Preiserhöhungen aus dem Trassenpreissystem 2025 teilweise abgedeckt werden.

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 zusätzlich 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. Es bestehen Finanzierungsunsicherheiten im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung 2025. Weiterhin ist die Dotierung der Trassenpreisförderung im Fernverkehr nicht ausreichend zur Kompensation der Zusatzbelastungen für die Gesellschaft aus dem Trassenpreissystem 2025.

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: Durchschnittlich 13 Millionen Fahrgäste im Monat besitzen das Deutschland-Ticket. Durch das Ticket sind die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV sowie die Strecke, die zurückgelegt wird, gestiegen. Im vierten Quartal 2024 wurden 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 Verkehrsminister: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. Für den Fernverkehr hat die Einführung des Deutschland-Tickets spürbare Auswirkungen. Auf

kürzeren Fernstrecken zeigt sich eine deutliche Verschiebung der Nachfrageströme von DB Fernverkehr zu Nahverkehrsprodukten.

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. Die DB Fernverkehr AG arbeitet bereits gemeinsam mit verschiedenen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und weiteren Partnern in einem internationalen Team an der Implementierung des Open Sales and Distribution Models (OSDM), einer gemeinsamen technischen Schnittstelle zur Verbindung der Ticketingsysteme des Bahn- und Vertriebssektors in Europa.

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

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge für eine neue Verordnung für multimodale Passagierrechte sowie einen Vorschlag zur Änderung der europäischen Passagierrechtregelungen zur Stärkung der Rechte der Kund:innen. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Fahrgastrechte in der Europäischen Union (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 Passagierrechtsverordnung insbesondere Auswirkungen auf Kooperationen

mit Fluggesellschaften haben. Die Verordnung zur Änderung der europäischen Passagierrechteerregelungen 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. Als Teil des DB-Konzerns rechnet die DB Fernverkehr AG auch mit denselben Auswirkungen auf Kooperationen mit Fluggesellschaften.

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

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

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

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Fernverkehr AG zur Erfüllung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Bedürfnissen der Reisenden, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Zentrales Ziel ist die Verkehrsverlagerung auf die – im Vergleich zum Pkw- und Luftverkehr – klimafreundliche Schiene durch eine Verdoppelung der Verkehrsleistung gegenüber dem Jahr 2015 auf über 70 Mrd. Pkm pro Jahr. Mit weniger als 1g Treibhausgasemissionen pro Person und Kilometer zählt der Schienenpersonenfernverkehr zu den klimafreundlichsten Verkehrsmitteln in Deutschland. Insgesamt hat die DB Fernverkehr AG im Jahr 2024 im Vergleich zu Fahrten mit dem Pkw 7,2 Mio. Tonnen CO₂e-Emissionen eingespart. Bereits seit Januar 2018 fahren alle Reisenden in den elektrisch angetriebenen ICE- und Intercity-/EC-Zügen der DB Fernverkehr AG mit 100% Ökostrom. Damit sich Reisende auf dieses Versprechen verlassen können, ist die Nutzung von 100% Ökostrom seit 2023 durch den Technischen Überwachungsverein (TÜV) bescheinigt und wurde 2024 rezertifiziert. Als weiteres Zeichen für aktiven Klimaschutz arbeiten alle neuen Instandhaltungswerke durch den Einsatz von z. B.

Geothermie- und Photovoltaikanlagen klimafreundlich, so auch das ICE-Werk Dortmund-Hafen, das voraussichtlich 2027 eröffnet wird und dessen Spatenstich im November 2024 stattgefunden hat.

Die DB Fernverkehr AG wird ebenfalls seit 2023 vom Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) erfasst und reichte ihren gesellschaftsspezifischen Bericht über ihre LkSG-Aktivitäten, wie im LkSG verankert, 2024 beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) ein.

Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG WEITER UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich trotz intensiver Steuerung der Betriebsqualität 2024 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 instabile 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 führte unterjährig zu einer hohen Anzahl von Zügen, die von Baumaßnahmen betroffen waren (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 Schlüssel-funktionen im Systemverbund Bahn ist die angespannte Arbeitsmarktlage besonders stark zu spüren, sodass es trotz der Bemühungen beim Recruiting und bei der Personalbindung 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 im Juni 2024, Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb durch Dritte und behördliche Einsätze führten zu weiteren negativen Pünktlichkeits-effekten. Darüber hinaus wirkten auch die Streikmaßnahmen der GDL.

Wesentliche Verbesserungsmaßnahmen in 2024

Um die Betriebsqualität zu verbessern bzw. zu stabilisieren, hat der DB-Konzern 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. Durch DB-konzernweite Umsetzung der Maßnahmen erwartet die DB Fernverkehr AG spürbare Verbesserungen der Betriebsqualität.

AKTIONSPLAN PÜNKTLICHKEIT

Der zu Jahresbeginn 2024 initiierte Aktionsplan Pünktlichkeit wurde umgesetzt. Es wurden zahlreiche Maßnahmen neu generiert, aber auch bereits bestehende Aktivitäten höher priorisiert und beschleunigt. 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 von insgesamt zwölf Maßnahmen mit dem Zweck definiert, die Qualität der Infrastruktur und des Bahnbetriebs zu verbessern und somit die Pünktlichkeit zu steigern. Mit dem Aktionsplan Pünktlichkeit haben wir 2024 viele Maßnahmen weiterentwickelt, um die Voraussetzungen für zukünftige Verbesserungen zu schaffen.

Die Reisendenpünktlichkeit¹⁾ lag 2024 mit 67,4% knapp unter dem Vorjahreswert (68,9%), jedoch weiterhin über der betrieblichen Pünktlichkeit²⁾, die 2024 mit 62,5% ebenfalls unter dem Vorjahreswert (64,0%) lag.

Belastungsbedingte Verspätungen (insbesondere Zugfolgekonflikte) waren auch 2024 die Hauptverspätungsursache. Wesentliche Treiber hierfür waren Kapazitätsengpässe infolge eines hohen Niveaus an Infrastrukturstörungen sowie die hohe Baubetroffenheit von Fernverkehrszügen: 61% aller Fahrten waren 2024 von mindestens einer Baumaßnahme betroffen.

Hinzu kamen gravierende Einzelereignisse bspw. durch Wettereinflüsse. Hier sind insbesondere die Hangrutsche in Kitzingen und Eschede, der extreme Wintereinbruch im Januar 2024 oder das Hochwasser in Österreich im September 2024 zu nennen. Weitere externe Ereignisse waren 2024 die Diebstähle von Infrastrukturanlagen auf der Schnellfahrstrecke Frankfurt am Main–Köln und der Riedbahn im Frühjahr oder der Brückenanfahrschaden bei Leverkusen im Herbst 2024.

Das im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2023 formulierte Ziel einer Steigerung der betrieblichen Pünktlichkeit auf 71,5% wurde aufgrund der vorgenannten Faktoren mit einem Rückgang auf 62,5% deutlich verfehlt.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Kundenzufriedenheit 2024 verblieb mit einer Schulnote von 2,7 auf dem Vorjahresniveau (Schulnote von 2,7). Hauptursächlich hierfür waren neben dem streikbedingt schwierigen Jahresstart insbesondere die vielen – bereits genannten – unterjährigen Baustellen (z. B. Rauhebergstunnel) sowie die Wetterereignisse. Positiv und mit steigender Tendenz wurden weiterhin die Themen Personal und Reisekomfort (z. B. neues Design und Sitze des ICE 3neo) bewertet, während v. a. Pünktlichkeit und Anschlussreichung negativ auf die Zufriedenheit wirkten.

Mitarbeitende

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

Die Anzahl der Mitarbeitenden einschließlich Praktikant:innen der DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2024 betrug 21.233 VZP (per 31. Dezember 2023: 20.963 VZP).

Die Anzahl der Mitarbeitenden einschließlich Praktikant:innen im Jahresdurchschnitt lag bei 21.385 VZP (im Vorjahr: 20.391 VZP). Das bedeutet einen Anstieg um 994 VZP.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / TARIFVERHANDLUNGEN

Der DB-Konzern und die 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 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

¹⁾ Anteil Kunden mit < +15 Minuten Verspätung am Ende der geplanten Fernverkehrsreisekette (in %).

²⁾ Anteil Ankünfte an Verkehrshalten mit Abweichung < +6 Minuten (in %).

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.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Im Herbst 2024 wurde die siebte DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung durchgeführt. Rund 200.000 Mitarbeitende weltweit haben die Gelegenheit genutzt, zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 59,6 % (2022: 59,2 %).

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) ging die Mitarbeitendenzufriedenheit im DB-Konzern leicht auf einen Zufriedenheitsindex-Wert von 3,8 zurück (2022: ZI von 3,9). Im Geschäftsfeld Fernverkehr ist die Mitarbeitendenzufriedenheit in der Bewertung von 3,6 (in 2022) auf 3,5 (in 2024) gesunken.

Ökologie

KLIMASCHUTZ

Der DB-Konzern will bis 2040 klimaneutral werden. Bei der Definition der Klimaneutralität hält sich der DB-Konzern an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi) und folgt damit dem 1,5-°C-Pfad, zu dem sich der DB-Konzern 2022 bekannt hat, d. h. Reduktion der Scope-1- bis -3-Emissionen im Vergleich zu 2019 um mindestens 90 %. Nicht vermeidbare Restemissionen i. H. v. 10 % will der DB-Konzern entsprechend neutralisieren. Auf dem Weg zur Klimaneutralität setzt der DB-Konzern auf vier zentrale Hebel: die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien im DB-Konzern, den Ausbau alternativer Antriebe und Kraftstoffe und somit den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen, die Umsetzung der Wärmewende und die Steigerung der Energieeffizienz. Um sein Klimaschutzziel zu erreichen, seine negativen Auswirkungen auf das Klima zu reduzieren und zukünftig ganz zu vermeiden, hat sich der DB-Konzern anspruchsvolle Etappenziele gesetzt:

- Bei den Gebäuden und stationären Anlagen des DB-Konzerns wurde begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 sollen alle Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe des DB-Konzerns in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt werden.
- Der DB-Konzern plant, bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80 % zu erhöhen.
- Bis spätestens 2038 will der DB-Konzern bei den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein.

Als Teil des DB-Konzerns leistet die DB Fernverkehr AG ihren Beitrag im Rahmen definierter Treibhausgasreduktionspfade zur Erreichung der DB-Klimaschutzziele, um das Gesamtziel des DB-Konzerns, Klimaneutralität bis 2040, zu realisieren.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 6.146 Mio. € und lag damit 23 Mio. € (+0,4 %) über dem Vorjahreswert (6.123 Mio. €).

Die Umsatzentwicklung war maßgeblich beeinflusst durch die Streiks im ersten Quartal 2024 sowie die Generalsanierung der Riedbahn und die damit einhergehende Streckenspernung. Die Infrastruktur stand nicht wie benötigt zur Verfügung, führte damit zu einer Verschlechterung der betrieblichen Pünktlichkeit und hemmte die Nachfrage deutlich. Unvorhergesehene Ereignisse wie die kurzfristig verlängerte Baustelle am Rauhebergtunnel verschärfte die Situation. Die höheren Umsatzerlöse aus Leistungen für Dritte und Materialverkäufe konnten die negative Entwicklung der Fahrgelderlöse nicht ausgleichen.

Der BahnCard-Bestand lag mit 4,69 Millionen Karten rund 7 % unter dem Vorjahreswert (5,02 Millionen Karten). Gründe hierfür waren u. a. die Einführung des Deutschland-Tickets und die schlechte Betriebsqualität.

Im Bereich Bordgastronomie entsprachen die Erlöse mit 111 Mio. € etwa dem Vorjahresniveau (110 Mio. €).

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 341 Mio. € und lagen somit um 67 Mio. € über dem Vorjahreswert (274 Mio. €) aufgrund höherer Erlöse aus Provisionen aus dem Deutschlandtarifverbund (DTV), Materialverkäufen sowie mehr DB-konzerninternen Firmenreisen und Mitarbeitenden-Freifahrten.



Ergebnisentwicklung

Durch die beschriebene Umsatzentwicklung lag die Gesamtleistung mit 6.161 Mio. € um 17 Mio. € über dem Vorjahreswert (6.144 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken um 18 Mio. € auf 224 Mio. € (im Vorjahr: 242 Mio. €). Im Vorjahr erhielt die DB Fernverkehr AG eine staatliche Trassenpreisförderung i. H. v. 84 Mio. €, die im Berichtsjahr entfallen ist. Gegenläufig wirkten höhere Erträge aus Schadenersatzzahlungen sowie aus Fahrzeugverkäufen.

Der Materialaufwand sank um 26 Mio. € auf 3.506 Mio. € (im Vorjahr: 3.532 Mio. €). Die gestiegenen Kosten für die Infrastrukturnutzung von Trassen und Stationshalten wurden durch die gesunkenen Aufwendungen für Energie, Provisionen, Reinigung von Fahrzeugen sowie Digitalisierungsprojekte überkompensiert.

Der Personalaufwand stieg um 99 Mio. € auf 1.549 Mio. € (im Vorjahr: 1.450 Mio. €). Dieser Effekt ist sowohl auf den Aufbau des Personalbestands im Jahresdurchschnitt infolge der Strategie Starke Schiene als auch auf Tarifeffekte zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 76 Mio. € auf 696 Mio. € (im Vorjahr: 620 Mio. €). Dies resultierte überwiegend aus der Abnahme von acht Hochgeschwindigkeitsverkehrs-(HGV-)Triebzügen ICE 3neo (Baureihe 408), dem unterjährigen Zulauf von zwölf Zugverbänden IC-2-Doppelstock und der Abnahme der letzten beiden ICE-4-Fahrzeuge.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 912 Mio. € und lagen um 11 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 923 Mio. €). Höhere Aufwendungen für IT, Reisendenbetreuung sowie Verluste aus dem Abgang von Anlagen (Ausbuchung von Projekten E-Check, Werk Griesheim) konnten durch Einsparungen bei Produktmaßnahmen, Vermarktung, Reise- und Bewirtungskosten, Versicherungen, Forschung und Entwicklung mehr als ausgeglichen werden.

Das Beteiligungsergebnis stieg gegenüber dem Vorjahreswert um 1 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €). Der Grund hierfür war eine Dividendenzahlung von der Eurail Group G.I.E., Luxemburg/Luxemburg.

Das Zinsergebnis sank gegenüber dem Vorjahreswert um weitere 65 Mio. € auf –150 Mio. € (im Vorjahr: –85 Mio. €). Der Anstieg der Zinsaufwendungen ist im Wesentlichen auf die Aufnahme eines weiteren langfristigen Darlehens zur Finanzierung der neuen ICE-Züge zurückzuführen.

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG ein Ergebnis nach Steuern von –427 Mio. €, das um 203 Mio. € unter dem Vorjahreswert lag (im Vorjahr: –224 Mio. €). Das negative Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Muttergesellschaft DBAG übernommen.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Der im Lagebericht 2023 prognostizierte deutliche Anstieg der Umsatzerlöse ist aufgrund der beschriebenen betrieblichen Entwicklung und der Streikeffekte ausgeblieben und die abgegebene Umsatzprognose wurde verfehlt. Aufgrund der Umsatzentwicklung war die Prognose eines leicht positiven Ergebnisses nach Steuern ebenfalls nicht zutreffend.

Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Fernverkehr AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Zudem besteht mit der DBAG ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Die DB Fernverkehr AG finanziert sich entsprechend maßgeblich über die DB-Konzernfinanzierung und ist auch in das bestehende DB-konzerninterne Cashpooling eingebunden. Der Cashpool-Vertrag ist formal kurzfristig kündbar, besteht aber seit vielen Jahren; es ist kein Grund für eine Kündigung auf absehbare Zeit erkennbar. Auch für das Geschäftsjahr 2025 werden keine Änderungen daran erwartet. Der Vorstand der DB Fernverkehr AG geht entsprechend davon aus, dass auch der Finanzbedarf im Geschäftsjahr 2025 vollständig über die DB-Konzernfinanzierung abgedeckt werden kann.

Entsprechend der DB-konzernweit anzuwendenden DB-Konzernfinanzierungsrichtlinie finanzieren sich DB-Konzerngesellschaften generell ausschließlich über die DB-Konzernfinanzierung zu marktüblichen Konditionen an den Geld- und Kapitalmärkten. Diese gilt entsprechend auch für die DB Fernverkehr AG. Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DBAG angesiedelt. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2024 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 700 Mio. €. Diese wurden zum Stichtag nicht in Anspruch genommen.

Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr aufgrund der gesunkenen Zinsen verbessert.

Die langfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 149 Mio. € auf 5.513 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 5.364 Mio. €). Dies ist insbesondere auf die Aufnahme eines langfristigen Darlehens zur Finanzierung weiterer ICE-3neo-Fahrzeuge zurückzuführen. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten sanken um 83 Mio. € auf 921 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.004 Mio. €).



Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen geringere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Fahrzeugherstellern.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 563 Mio. € und lag um 187 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: Mittelzufluss i. H. v. 376 Mio. €). Der Haupttreiber für diese Entwicklung sind geringere Forderungen gegenüber DB Vertrieb sowie höhere Ticketvorverkäufe.

Infolge der geringeren Investitionen lag der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit im Berichtsjahr mit – 831 Mio. € um 808 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: –1.639 Mio. €).

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit sank um 996 Mio. € auf 268 Mio. € (im Vorjahr: 1.264 Mio. €). Durch die deutlich geringeren Investitionen lag der Finanzierungsbedarf unter dem Vorjahr.

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2024 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

Investitionen

Im Berichtsjahr lagen die Brutto-Investitionen mit 705 Mio. € deutlich unter dem hohen Niveau des Vorjahres (1.718 Mio. €). Die Netto-Investitionen¹⁾ betragen 705 Mio. € (im Vorjahr: 1.718 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen, v. a. in der Abnahme von acht Hochgeschwindigkeitsverkehrs-(HGV-)Triebzügen ICE 3neo (Baureihe 408), dem Zulauf von zwölf Zugverbänden IC2-Doppelstock und der Abnahme der beiden letzten 7-Teiler-Triebzüge ICE 4 (Baureihe 412).

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

Das Bestellobligo für Investitionen hat sich mit 4.894 Mio. € per 31. Dezember 2024 leicht reduziert (per 31. Dezember 2023: 5.258 Mio. €). Dies resultiert aus der fortlaufenden Auslieferung von HGV-Zügen ICE 3neo, IC2-Doppelstockzugverbänden und ICE-4-Zügen, gegenläufig erfolgten Bestellungen für die Werkeinfrastruktur (Neubau Dortmund-Hafen, Erweiterung Hannover und Berlin).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wurde zum Teil durch die Aufnahme von langfristigen DB-Konzern-Darlehen i. H. v. 700 Mio. € sowie den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit finanziert. Zudem erfolgte die unterjährige Inanspruchnahme der Kreditlinie aus der DB-Konzernfinanzierung.

Das Investitionsvolumen im mittelfristigen Zeitraum soll durch die Innenfinanzierung der DB Fernverkehr AG sowie durch weitere Finanzierungsinstrumente und die unterjährige Inanspruchnahme der Kreditlinie aus der DB-Konzernfinanzierung gedeckt werden.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme stieg im Berichtsjahr um 111 Mio. € auf 9.479 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 9.368 Mio. €).

Das Anlagevermögen sank leicht um 18 Mio. € auf 8.606 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 8.624 Mio. €). Dies ist hauptsächlich auf die hohen Abschreibungen und sonstige Abgänge (u. a. Ausbuchung von Anlagen im Bau bei Projekten E-Check und Werk Grießheim) zurückzuführen, die die Investitionen überstiegen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen sank um 1,3 Prozentpunkte auf 90,8% (per 31. Dezember 2023: 92,1%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 130 Mio. € auf 873 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 743 Mio. €). Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um die höhere Forderung gegen die DB AG aus dem Verlustausgleich für das negative Ergebnis nach Steuern (427 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 224 Mio. €). Gegenläufig wirkten geringere Forderungen gegenüber DB-Konzernunternehmen (im Wesentlichen gegenüber der DB InfraGO AG und der DB Vertrieb GmbH).

Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg in der Folge um 1,3 Prozentpunkte auf 9,2% (per 31. Dezember 2023: 7,9%).

Das Eigenkapital blieb unverändert bei 2.229 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 2.229 Mio. €). Die Eigenkapitalquote sank um 0,3 Prozentpunkte auf 23,5% (per 31. Dezember 2023: 23,8%).

Die Rückstellungen stiegen um 12 Mio. € auf 312 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 300 Mio. €) infolge von höheren Rückstellungen für nicht abgewickelte Arbeitsmehreleistungen und für Urlaubsrückstände. Die Rückstellungen hatten per 31. Dezember 2024 einen Anteil von 3,3% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2023: 3,2%).

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 66 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2024 bei 6.434 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 6.368 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen

¹⁾ Die bilanziell abgeleiteten Netto-Investitionen ergeben sich aus den Brutto-Investitionen nach Abzug der Investitionszuschüsse, d. h. Finanzierungsbeteiligungen Dritter (im Wesentlichen des Bundes und der Länder).



höhere Verbindlichkeiten gegenüber dem DB-Konzern, insbesondere Darlehensverbindlichkeiten. Gegenläufig wirkten die geringeren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber den Fahrzeugherstellern. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme sank infolgedessen um 0,1 Prozentpunkte auf 67,9% (per 31. Dezember 2023: 68,0%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen erhöhten sich um 33 Mio. € auf 504 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 471 Mio. €) infolge gestiegener Ticketvorverkäufe. Der Anteil an der Bilanzsumme stieg um 0,3 Prozentpunkte auf 5,3% (per 31. Dezember 2023: 5,0%).

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in % der Bilanzsumme	2024	2023
AKTIVA		
Anlagevermögen	90,8	92,1
Umlaufvermögen	9,2	7,9
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	23,5	23,8
Rückstellungen	3,3	3,2
Verbindlichkeiten	67,9	68,0
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	60,5	59,1
Rechnungsabgrenzungsposten	5,3	5,0
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	9.479	9.368

STRATEGIE

Mit dem Sanierungsprogramm S3 zurück auf Kurs

Der DB-Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil der DNA des DB-Konzerns. Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die internen Herausforderungen hat der DB-Konzern seinen Gestaltungsanspruch – sein inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die Dachstrategie Starke Schiene ist. Mit der Starke Schiene bekennt sich der DB-Konzern ausdrücklich zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung und definiert seinen Beitrag zur Erreichung von zentralen verkehrs- und klimapolitischen Zielen.

Mit den im Sanierungsprogramm S3 hinterlegten Maßnahmen will der DB-Konzern seine Leistungsfähigkeit zurückgewinnen. Gleichzeitig will er Handlungsoptionen für Wachstumspotenziale für die Jahre ab 2028 sichern und so eine stabile Basis für den weiteren Wachstumspfad der Starke

Schiene schaffen – denn die langfristigen strategischen Ziele des DB-Konzerns bleiben unverändert. Die Zielerreichung verfolgt der DB-Konzern deshalb weiterhin über die 14 relevanten Steuerungsgrößen der Starke Schiene, die auf den verkehrspolitischen Sektorzielen der Bundesregierung, nämlich der Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr und der Steigerung des Marktanteils der Schiene auf 25% am Güterverkehr, basieren.

In den kommenden drei Jahren treten aber die mittelfristigen Sanierungsziele des DB-Konzerns in den Vordergrund – je Säule des Sanierungsprogramms wurde ein Kennzahlenset definiert, über das der DB-Konzern steuert und Fortschritte erkennbar machen will. Zusammenfassend gibt es für jede Säule mindestens eine Top-Kennzahl, die über den Erfolg des Sanierungsprogramms Auskunft gibt:

- **Säule Infrastruktur:** Im Fokus steht die schnelle Bestands-sanierung. Dies umfasst die Generalsanierung aller kommunizierten Korridore bis 2027 sowie weitere umfangreiche Maßnahmen wie das Ersetzen störanfälliger Anlagen in der gesamten Infrastruktur, den Austausch von alten, störanfälligen Stellwerken und 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 am Main, 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. Prioritär wird dafür der Personalbedarf in den Bereichen Verwaltung, Vertrieb und indirekt operativen Funktionen reduziert. Als weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sollen die Investitionshochläufe insbesondere in den Transportbereichen des DB-Konzerns gegenüber den bisherigen Planungen angepasst und reduziert werden sowie die Ertragskraft deutlich erhöht werden.

Starke Schiene im Fernverkehr

Die DB Fernverkehr AG leistet als integraler Bestandteil des DB-Konzerns einen wichtigen Beitrag zur Starke Schiene. Zentrales langfristiges Unternehmensziel bleibt die Verdopplung der Verkehrsleistung gegenüber dem Jahr 2015 auf über 70 Mrd. Pkm pro Jahr. Die DB Fernverkehr AG trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene und folglich zum Klimaschutz bei. Vor dem Hintergrund eines

steigenden Umweltbewusstseins plant die DB Fernverkehr AG trotz intensiven intermodalen Wettbewerbs, den Marktanteil der Schiene durch attraktive Angebote auszubauen.

Um trotz der veränderten Rahmenbedingungen wieder auf den Pfad der Starken Schiene zurückzukehren und weiterhin ein umfassendes und wirtschaftliches Angebot zu ermöglichen, hat die DB Fernverkehr AG im Rahmen des DB-Konzernprogramms S3 ein umfangreiches Performance- und Transformationsprogramm initiiert. Künftig werden Ressourcen noch fokussierter dort eingesetzt, wo sie den größten Nutzen für die Fahrgäste bieten. Die Kernziele sind die Steigerung der Wirtschaftlichkeit sowie die Stabilisierung des Betriebs. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit trägt die DB Fernverkehr AG v. a. durch weniger störanfällige Fahrzeuge und resiliente Betriebskonzepte bei. Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit sollen u. a. das Capital Employed reduziert und die Personalproduktivität gesteigert werden.

Durch die stetige Weiterentwicklung des Projektportfolios entlang der Ausbaufelder der Starken Schiene wird die Realisierung der strategischen Ziele auch im Rahmen von S3 weiter vorangetrieben.

- **Robuster:** Um künftig mehr Verkehr zu ermöglichen, vergrößert die DB Fernverkehr AG ihre Fahrzeugflotte und die Instandhaltungskapazitäten der Werke. 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 und erhöht auf diesen Strecken die Verlässlichkeit deutlich. Die notwendigen Instandhaltungskapazitäten werden u. a. mit dem Ausbau der bestehenden Werke in Hamburg und Berlin sowie dem Werksneubau in Dortmund sichergestellt. Darüber hinaus werden innovative Technologien wie Kamerabefundung eingesetzt. Auch der Mitarbeitengewinnung, -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. Zur 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; sie soll 2025 eingeführt werden. 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.

- **Moderner:** Die DB Fernverkehr AG strebt ein flexibles, zuverlässiges und hochfrequentes Netz i. S. d. Deutschland-Takts an. Durch Streckenausweitungen und Taktverdichtungen sowie Reisezeitverkürzungen schafft die DB Fernverkehr AG wettbewerbsfähige Angebote. Durch den Ausbau und die kontinuierliche Modernisierung der Flotte wird zudem die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte langfristig gesteigert. Neue Direktverbindungen wie Berlin–Paris ermöglichen schnelleres und komfortableres Reisen. Durch das neue Innenraumdesign im ICE 3neo sowie weitere moderne Details, wie bspw. die Echtzeit-Beleganzeige, wurde das Reisendenerlebnis weiter verbessert. Der DB Navigator wurde auch im Berichtsjahr kontinuierlich weiterentwickelt und bietet durch zusätzliche Funktionen wie die digitalisierte BahnCard für die Aboprodukte BahnCard 25 und 50 noch mehr Komfort. Zudem bietet die Erweiterung der Buchungsfrist auf zwölf Monate mehr Planungssicherheit für Reisende. Am Bahnhof schreitet die Modernisierung von Lounges und Reisezentren weiter voran, um das Wohlbefinden der Reisenden zu steigern. Im Berichtsjahr wurde in Nürnberg das zweite Reisezentrum mit einem neuen innovativen Konzept eröffnet. Weitere Standorte befinden sich bereits im Umbau. Das neue Konzept wurde mit dem deutschen Design-Award 2024 ausgezeichnet.
- **Grüner:** Als Vorreiter einer grünen Mobilität in Deutschland sind Umwelt- und Klimaschutz für die DB Fernverkehr AG eine Selbstverständlichkeit. So fahren die Züge der DB Fernverkehr AG in Deutschland bereits seit 2018 mit 100 % Ökostrom, was 2024 durch den TÜV rezertifiziert wurde. Die neuen Instandhaltungswerke arbeiten besonders klimafreundlich durch den Einsatz von u. a. Geothermie- und Photovoltaikanlagen. Weitere Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit flankieren diese Aktivitäten.

WEITERE INFORMATIONEN

Transformation in ein Hochleistungsnetz

GENERALSANIERUNGEN

Im Juni 2022 haben das Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMDV) und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Das Hochleistungsnetz wird die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Länge zum Ende des Jahrzehnts über 9.000 km umfassen.





Im September 2023 haben der Bund und der DB-Konzern auf dem Schienengipfel des 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 gewerkeübergreifenden 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 sorgen für eine zuverlässigere Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden.
- Eine optimale, standardisierte Streckenausrüstung erhöht die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur.
- 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. 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 zählen damit künftig zu den modernsten und leistungsfähigsten Strecken Deutschlands.

Die weiteren Abfolgen der Korridore bis 2028 wurden gem. europäischen Richtlinien (Annex VII) bereits veröffentlicht. Die DB InfraGO AG ist im Rahmen dieser Richtlinien verpflichtet, den Netzzugangsberechtigten Kapazitätseinschränkungen auf dem Netz vorab anzuzeigen. Einschränkungen, die 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.

Trassenpreise für 2025

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat mit Beschluss vom 22. März 2024 das Trassenpreissystem (TPS) 2025 genehmigt. Aufgrund der Verschmelzung von DB Station&Service AG und DB Netz AG sind ab dem TPS 2025 die Kosten der Bahnsteige in das Mindestzugangspaket der Trassen zu integrieren. Die

Entgelterhöhung beträgt auf vergleichbarer Basis gegenüber dem Vorjahr über alle Verkehrsarten rund 6,0%. Da die Entgeltsteigerung für den Schienenpersonennahverkehr aufgrund des Regionalisierungsgesetzes begrenzt ist, steigen die Entgelte effektiv im Schienenpersonennahverkehr um 0,6%, im Schienengüterverkehr um 16,2% und im Schienenpersonenfernverkehr um 17,7%.

Stationsentgelte für 2025

Am 6. September 2024 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2025 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2025 mit wenigen Kürzungen. Wie im vorhergehenden Abschnitt beschrieben, sind ab 2025 die Kosten der Bahnsteige im Mindestzugangspaket der Trassen berücksichtigt. Gesamthaft wurden durchschnittliche effektive Preissteigerungen der Stationsentgelte 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 bezüglich des Preisdeckels im Schienenpersonennahverkehr erhoben.

NACHTRAGSBERICHT

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. Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung vereinbart.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

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

Im Risikomanagementsystem (RMS) des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen (Brutto- und Nettoausweis). Chancen und Risiken werden in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwellenwert (≥ 20 Mio. €) im RMS ausgewiesen. Eine Ausnahme gilt nur für Regulierungssachverhalte. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die Mittelfristplanung. Sie umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Nicht im RMS erfasst werden dementsprechend die Themen, die bereits in die Mittelfristplanung einbezogen wurden. Als Teil des Planungsprozesses werden Prämissen definiert, bspw. zu Preis-, Nachfrage- oder Kostenentwicklungen. Zudem werden Gegenmaßnahmen definiert. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer gewissen Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit ($>70\%$) eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit.

Alle identifizierten Chancen und Risiken werden nach einer Nettomethode bewertet. Hierbei werden die konkret implementierten Maßnahmen zur Risikosteuerung berücksichtigt. Für die Bewertung der Risiken werden die Ausprägungen Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung herangezogen.

Im DB-Konzern ist die DB AG mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig und operiert in enger Abstimmung mit der DB Fernverkehr AG. Dabei orientiert sich das DB-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. Dadurch werden möglicherweise bestehende Zins-, Währungs- und Energiepreisschwankungen (z. B. aus Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom), sofern sie bei der DB Fernverkehr AG bestehen, gesteuert und begrenzt.

Auf Basis des Chancen- und Risikoportfolios wird mittels stochastischer Simulation auch eine Gesamtrisikoposition ermittelt, die zur Einschätzung von bestandsgefährdenden Entwicklungen dient. Organisatorisch ist das DB-Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für das Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Chancen und Risiken in Kategorien

ÜBERSICHT WESENTLICHER CHANCEN UND RISIKEN

Per 31. Dezember 2024 lagen die mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit¹⁾ zwischen 40 % und 70 % bewerteten wesentlichen Chancen und Risiken der DB Fernverkehr AG für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 in folgenden Bereichen (in absteigender Bedeutungsreihenfolge):

- Wettbewerbsrisiko (Kategorie: Entwicklung des Absatzmarktes), mit deutlich negativen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

¹⁾ Eintrittswahrscheinlichkeit (EW) wahrscheinlich: %-Intervall $70\% \geq EW > 40\%$ / möglich: %-Intervall $\leq 40\%$.



- Umsatz- und Aufwandsrisiken aus Pünktlichkeit (Kategorie: Entwicklung des Absatzmarktes), mit deutlich negativen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.
- Erlösrisiken aufgrund konjunktureller Lage (Kategorie: gesamtwirtschaftliche Entwicklung), mit deutlich negativen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.
- Entfall direkte Trassenpreisförderung (Kategorie: regulatorische Entwicklung), mit signifikant negativen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition der DB Fernverkehr AG deutlich erhöht. Die Risikoschwerpunkte der DB Fernverkehr AG lagen in den Bereichen Entwicklung des Absatzmarktes, gesamtwirtschaftliche Entwicklung und regulatorische Entwicklung.

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

Chancen und Risiken aus der Entwicklung des Absatzmarktes

Im Fernverkehr stehen wir in einem intensiven intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Dies wird v. a. getrieben durch die Entwicklung der Benzinpreise. Trotz des Ausbaus verschiedener Kooperationsmodelle mit der Luft-hansa stellt das Flugzeug insbesondere auf internationalen Metropolverbindungen, aber auch im innerdeutschen Verkehr, weiterhin eine starke Konkurrenz dar. Zudem ist eine Verschärfung des intramodalen Wettbewerbs zu beobachten. FlixTrain und die österreichische WestBahn zeigen hier aktuell das dynamischste Wachstum, und weitere ausländische Privatbahnen haben ihren Markteintritt angekündigt. Auch die Einführung des Deutschland-Tickets hat spürbare Auswirkungen auf den Fernverkehrsmarkt. Auf kürzeren Fernstrecken zeigt sich eine deutliche Verschiebung der Nachfrageströme von DB Fernverkehr zu Nahverkehrsprodukten. Um die Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend die Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir die Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch die Kund:innen versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukund:innen an. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt. Die Eintrittswahrscheinlich-

keit der Risiken wird derzeit als wahrscheinlich eingeschätzt. Die Risiken haben deutlich negative Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

Chancen und Risiken aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen, u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien, können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Fernverkehr AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich verfügbares Einkommen, Zahl der Erwerbstätigen) von Bedeutung. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken wird derzeit als wahrscheinlich eingeschätzt. Die Risiken haben deutlich negative Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

Chancen und Risiken aus der regulatorischen Entwicklung

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Signifikante Erhöhungen würden die Wettbewerbsfähigkeit der DB Fernverkehr AG im intermodalen Wettbewerb beeinträchtigen. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken wird derzeit als wahrscheinlich eingeschätzt. Die Risiken haben signifikant negative Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

CHANCEN UND RISIKEN AUS PROJEKTEN

Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken wird derzeit als möglich eingeschätzt. Die Risiken haben deutlich negative Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern.



CHANCEN UND RISIKEN AUS BESONDEREN EREIGNISSEN

Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Pandemien, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken wird derzeit als möglich eingeschätzt. Die Risiken haben leicht negative Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

CHANCEN UND RISIKEN AUS PRODUKTION UND TECHNIK

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

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

Es ist nicht auszuschließen, dass es zukünftig zu weiteren Verkürzungen der Wartungs-/Ultraschallintervalle kommt. Daraus würden bei unveränderter Dimensionierung der Fahrzeugflotte weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren, woraus sich leicht negative Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern ergeben könnten.

Digitalisierung (Risiken Produktion und Technik)

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren IT-, Telekommunikations- und Cyberrisiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen können, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Dem begegnet der DB-Konzern u. a. durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument

ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das Informationssicherheitsmanagement des DB-Konzerns folgt internationalen Standards gem. ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cyber Security Framework. Die DB Fernverkehr AG setzt zur Leistungserbringung komplexe IT-Systeme ein. Im Rahmen des Programms Vendo erneuert die DB Fernverkehr AG ihre Vertriebsplattform. Für dieses umfangreiche und komplexe Vorhaben gelten die allgemein beschriebenen Risiken der Digitalisierung insbesondere. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken wird als möglich eingeschätzt. Die Risiken haben bei Eintritt deutlich negative Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

WEITERE CHANCEN UND RISIKEN

Zusätzlich existieren für die DB Fernverkehr AG die folgenden Chancen und Risiken, aus denen die Gesellschaft nachzeitigem Kenntnisstand keine Auswirkungen im Mittelfristzeitraum erwartet:

- Chancen und Risiken im Zusammenhang mit Personal, u. a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten, sowie einer unzureichenden Personaldeckung v. a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel.
- Chancen und Risiken aus Beschaffungs-/EnergieMarktentwicklungen aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
- Übrige Chancen und Risiken, z. B. rechtliche Risiken (u. a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

PROGNOSEBERICHT

Nach zwei Jahren Stagnation wird für die deutsche Wirtschaft 2025 erneut eine stockende Entwicklung erwartet. Zwar dürfte das gesunkene Zinsniveau Investitionen in Produktionskapazitäten erleichtern und positive Impulse für die Bauindustrie sowie den Maschinen- und Anlagenbau bringen, doch reicht dies voraussichtlich nicht aus, um eine substanzielle Erholung einzuleiten. Auch der private Konsum könnte für etwas Stabilität sorgen, bleibt jedoch von der unsicheren wirtschaftlichen Lage beeinflusst. Zusätzlich belastend wirken potenzielle Handelskonflikte, die den Exportsektor unter Druck setzen könnten. Auch die im Rahmen der Bundestagswahl



im Februar 2025 neu zu bildende Regierung wird Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland haben. Der zum Jahresbeginn 2025 auf 55 € pro Tonne gestiegene CO₂-Preis hat den Druck auf die Energiepreise weiter erhöht. Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands über 2025 hinaus dürfte u. a. auch davon abhängen, den angestrebten Umbau der Wirtschaft zu Klimaneutralität zu erreichen, ohne Unternehmen und Haushalte zu stark zu belasten.

Die demografische Entwicklung hat bereits einen starken Einfluss auf viele Branchen. Der Mangel an Fachkräften, aber zunehmend auch an weniger qualifizierten Arbeitskräften, hemmt das Wirtschaftswachstum. U. a. infolge des Rückgangs des Anteils der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung steigen die Beiträge der umlagefinanzierten Sozialsysteme.

Konjunkturelle Aussichten

Die hohen Unsicherheiten der letzten Jahre u. a. infolge anhaltender geopolitischer Krisen (z. B. Ukraine-Krieg) sowie das hohe Zinsniveau haben in vielen wichtigen Branchen der deutschen Wirtschaft die Entwicklung gebremst. Es wird davon ausgegangen, dass viele Unsicherheiten 2025 weiterhin bestehen werden. Hinsichtlich des für Deutschland wichtigen Bereichs Investitionsgüter werden positive Impulse infolge eines niedrigeren Zinsniveaus erwartet. Drohende Handelskonflikte dämpfen diesen positiven Effekt, sodass auch 2025 weiterhin mit einer stockenden wirtschaftlichen Entwicklung zu rechnen ist. Insbesondere die Nachfrage aus anderen Ländern dürfte zu einer Belebung beitragen, sodass nach zwei Jahren der Stagnation wieder mit einem leichten Wachstum gerechnet wird. Insgesamt wird erwartet, dass die Industrieproduktion weiter sinkt, wenn auch nicht mehr so stark wie 2024.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehrsmarkt ist 2025 mit einem Verkehrsleistungszuwachs im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der deutsche Schienenpersonenfernverkehr dürfte dabei von weiteren Zugewinnen aus dem Luftverkehr sowie einem ausgebauten Angebot u. a. bei grenzüberschreitenden Verkehren profitieren.

Wir gehen grundsätzlich davon aus, dass umweltfreundliche Verkehrsträger mit gezielten Maßnahmen weiterhin gefördert werden.

Für den Schienenpersonenfernverkehr gehen wir auch zukünftig von einer starken Nachfrage im Freizeit- und Urlaubsverkehr aus. Gezielte Förderungsmaßnahmen für Geschäftsreisende bei Firmen, die Wert auf klimafreundliches Reisen

legen, können weitere Anreize setzen, um vom motorisierten Individualverkehr oder Flugzeug auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel umzusteigen.

Im europäischen Personenverkehr dürfte die Entwicklung 2025 verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Es wird davon ausgegangen, dass eine progressive Klimapolitik der EU und ihrer Mitgliedsstaaten langfristig Motor für die Entwicklung klimafreundlicherer öffentlicher Mobilität, insbesondere des Schienenpersonenverkehrs, bleiben wird.

Es wird erwartet, dass sich das innerdeutsche Volumen des Luftverkehrsmarktes vor dem Hintergrund eines reduzierten Nachfrageniveaus sowie klimapolitischer Maßnahmen grundsätzlich auf einem niedrigeren Niveau als noch vor einigen Jahren entwickeln wird. Im Vergleich zum Vorjahr wird 2025 die Verkehrsnachfrage voraussichtlich leicht anziehen. Das Wachstum im deutschen Luftverkehr dürfte im Vergleich zu vielen anderen europäischen Ländern deutlich schwächer ausfallen.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwartet der DB-Konzern für 2025 kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die Energiepreise (Erdgas und Strom) sind gesunken und haben sich auf dem Niveau der zweiten Jahreshälfte 2021 eingependelt. Die günstigeren Konditionen für Energie sollten sich in den Produktionskosten widerspiegeln. Hohe Lohn- und Tarifabschlüsse wirken gegenläufig belastend. Der Erzeugerpreisindex für gewerbliche Produkte liegt für 2024 rund drei Indexpunkte unterhalb des Vorjahreswerts. Für 2025 wird mit einem weiteren Rückgang der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (im Vergleich zum Vorjahr) von rund fünf Indexpunkten ausgegangen.

Aufgrund der angespannten Versorgungslage mit Energie haben die Märkte in Europa bereits reagiert und die Preise sind wieder stark gestiegen. Diese Preissteigerungen dürften, sollten sie nicht nur kurzfristig andauern, wieder in die Industrieproduktionsprozesse eingepreist und mit höheren Produktpreisen an die Kunden weitergegeben werden.

Sowohl die geopolitischen Entwicklungen, die sich aus der neuen Präsidentschaft in den USA für Europa ergeben, als auch der Ausgang der Bundestageswahl im Februar 2025 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, mit Unsicherheiten behaftet.



Darüber hinaus wird preisseitig 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 vergleichbare Bewegung zeigen.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere in Deutschland und Europa. Für 2025 wird erneut eine stagnierende wirtschaftliche Entwicklung prognostiziert.

Für die Entwicklung des politischen Umfelds in Deutschland wird der Ausgang der Bundestagswahl im Februar 2025 entscheidend sein. Trotz vieler Unterschiede in den Programmen der politischen Parteien wird infolge der eingegangenen Verpflichtungen davon ausgegangen, dass die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Vorgängerregierung auch von einer neuen Regierung grundsätzlich weiterverfolgt werden.

Die Maßnahmen zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur sollten zudem mittelfristig die Stabilität des Systems Eisenbahn und die Pünktlichkeit verbessern.

Die Generalsanierungen der Schieneninfrastruktur in Deutschland werden 2025 auf den Strecken Hamburg–Berlin und Emmerich–Oberhausen fortgesetzt. Die damit einhergehenden Sperrungen der Korridore bis in das Jahr 2026 hinein werden zunächst negative Auswirkungen auf den Schienenverkehr haben: Fernverkehrs- und Güterzüge werden umgeleitet, dadurch entstehen längere Fahrzeiten. Gegenläufig kompensierend wird der Wegfall negativer Auswirkungen auf den Schienenverkehr infolge der 2024 abgeschlossenen Generalsanierung, der sog. Riedbahn (Bahnstrecke zwischen Frankfurt am Main Stadion und Mannheim Hauptbahnhof), wirken. Der Korridor wurde 2024 für fünf Monate voll gesperrt und ist seit Dezember 2024 wieder vollständig in Betrieb.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2025

Auch unter erschwerten Rahmenbedingungen sollen im Geschäftsjahr 2025 DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm S3 zur Verbesserung der Angebotsqualität, insbesondere der Pünktlichkeit, konsequent und fokussiert umgesetzt werden, um ein langfristiges Wachstum als Voraussetzung für eine Verkehrswende sicherzustellen.

- **Pünktlichkeit:** Für 2025 liegt das Pünktlichkeitsziel in einem Korridor von 65 % bis 70 %. Die DB Fernverkehr AG plant, durch die Erhöhung der Fahrzeugqualität und -verfügbarkeit und die Mitwirkung an Verbundprozessen sowie mit dem Ausbau von Instandhaltungskapazitäten zur Stabilisierung und Zielerreichung der Pünktlichkeit beizutragen. Maßgeblich für die Pünktlichkeit bleibt jedoch der Zustand der Schieneninfrastruktur.
- **Betriebsleistung:** Die DB Fernverkehr AG geht von einer leicht höheren Betriebsleistung 2025 aus. Für die Verkehrsleistung erwartet die DB Fernverkehr AG aufgrund von Angebotsausweitungen und einer verbesserten Auslastungssteuerung einen Anstieg auf ein deutlich¹⁾ höheres Niveau als im Berichtsjahr. Im Ergebnis wird mit einer Steigerung der Verkehrsleistung (Pkm) wie auch der Reisenden (Anzahl der beförderten Personen) gerechnet.
- **Umsatz:** Für 2025 strebt die DB Fernverkehr AG basierend auf der erwarteten Leistungsentwicklung sowie einer Preismaßnahme eine deutliche Umsatzsteigerung an.
- **Ergebnis:** Auf Basis der geplanten Nachfrageentwicklung erwartet die DB Fernverkehr AG für 2025 ein gegenüber 2024 deutlich verbessertes, jedoch weiterhin spürbar negatives Ergebnis nach Steuern. Dem deutlichen Umsatzwachstum stehen dabei steigende Infrastruktur-, Instandhaltungs-, Personal- sowie Abschreibungsaufwendungen gegenüber.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Fernverkehr AG beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie bspw. im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die DB Fernverkehr AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

¹⁾ Entwicklung im Korridor von +5 % bis +15 %.

Jahresabschluss

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
Umsatzerlöse	(14)	6.146	6.123
Bestandsveränderungen		-2	3
Andere aktivierte Eigenleistungen	(15)	17	18
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	224	242
Materialaufwand	(17)	-3.506	-3.532
Personalaufwand	(18)	-1.549	-1.450
Abschreibungen		-696	-620
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-912	-923
Beteiligungsergebnis	(20)	1	-
Zinsergebnis	(21)	-150	-85
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	0	-
Ergebnis nach Steuern		-427	-224
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	427	224
Jahresergebnis		0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		222	226
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		545	530
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		456	451
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		22	21
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		112	109
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		6.784	6.833
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		88	87
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		69	64
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		757	746
	(2)	8.355	8.369
III. Finanzanlagen	(2)	29	29
		8.606	8.624
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	253	255
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	619	487
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		1	1
		873	743
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	0	1
		9.479	9.368

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklage	(7)	1.713	1.713
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		2.229	2.229
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	312	300
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	6.434	6.368
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	504	471
		9.479	9.368

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
Periodenergebnis (vor Verlustübernahme/Gewinnabführung und Ertragsteuern)		- 427	- 224
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		696	620
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbetritt)		4	6
Cashflow vor Steuern		273	402
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		11	18
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		91	- 110
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		54	- 10
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		- 15	- 9
Zinsaufwendungen/Zinserträge		150	85
Sonstige Beteiligungserträge		- 1	-
Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung		-	- 197
Einzahlungen von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung		-	197
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		563	376
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 22	- 24
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		41	20
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 831	- 1.636
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		-	3
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand ²⁾		-	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		- 4	- 5
Veränderung der Forderung aus Cashpooling		- 17	-
Erhaltene Zinsen		1	3
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		1	-
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 831	- 1.639
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		700	2.000
Auszahlung aus der Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		- 471	- 343
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling		- 33	- 253
Gezahlte Zinsen		- 152	- 74
Auszahlung für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-	- 65
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		224	-
Ein-/Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbetritt)		0	- 1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		268	1.264
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	1
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ³⁾		1	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode⁴⁾	(23)	1	1

¹⁾ Inkl. immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Ab 2023 erfolgt der Ausweis von erhaltenen Zahlungen aus Investitionszuschüssen im Mittelfluss aus Investitionstätigkeit (vor 2023: Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit).

³⁾ Inkl. Zahlungsmitteln zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 559 Tsd. €.

⁴⁾ Inkl. Zahlungsmitteln zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 753 Tsd. €.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge ¹⁾	Umbu- chungen	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023	
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	73	14	-	-	87	-19	-7	-	-	-26	61	54
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	19	14	-1	-	32	-	-	-	-	-	32	19
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	187	8	-	0	195	-15	-19	-	0	-34	161	172
	260	22	-	0	282	-34	-26	-	0	-60	222	226
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	58	9	0	0	67	0	-	-	-	0	67	58
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	793	9	22	-5	819	-342	-24	-	3	-363	456	451
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	26	0	1	0	27	-5	0	-	0	-5	22	21
	877	18	23	-5	913	-347	-24	-	3	-368	545	530
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	168	4	7	-1	178	-59	-8	-	1	-66	112	109
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	13.242	469	92	-189	13.614	-6.409	-610	1	188	-6.830	6.784	6.833
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	257	6	10	-5	268	-170	-14	-	4	-180	88	87
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	183	10	10	-9	194	-119	-14	-1	9	-125	69	64
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ²⁾	746	176	-142	-23	757	0	-	-	-	-	757	746
	15.473	683	-	-232	15.924	-7.104	-670	-	205	-7.569	8.355	8.369
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	29	-	-	-	-	-	29	29
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	29	-	-	-	29	-	-	-	-	-	29	29
Anlagevermögen insgesamt	15.762	705	-	-232	16.235	-7.138	-696	-	205	-7.629	8.606	8.624

¹⁾ Inkl. Zu- und Abgängen von und zu DB-Konzernunternehmen.

²⁾ Inkl. Zu- und Abgängen für Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos, die seit dem Vorjahr in der Bilanz ausgewiesen werden.

ANHANG

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

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

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

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

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen. Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

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

Im Übrigen wird auch auf die Anlage zum Anhang verwiesen.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags (61 Mio. €, per 31. Dezember 2023: 54 Mio. €) ist gem. § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden ggf. vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt.

Investitionszuschüsse werden als Kürzung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dargestellt. Aufwandszuschüsse werden periodengerecht unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

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

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

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

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

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken und Bahnübergänge	15-90
Gleisanlagen	13-26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-75
Übrige bauliche Anlagen	5-60
Signalanlagen	7-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Bahnstromanlagen	10-52
Schienefahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-10

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe [Erläuterungen zum Anlagevermögen](#)  36). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2024 für die zum Geschäftsfeld DB Fernverkehr gehörende DB Fernverkehr AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,17% für überfällige Forderungen und 0,0% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,17%.

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

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

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

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

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

Die DB Fernverkehr AG hat (darüber hinaus) langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den über eine Treuhandstruktur verwalteten Kapitalanlagen verrechnet.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2024 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gem. § 253 Abs. 2 HGB mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,90%) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich per 31. Dezember 2024 ein Unterschiedsbetrag von – 58 Tsd. € (per 31. Dezember 2023: 61 Tsd. €).

Die weiteren wesentlichen per 31. Dezember 2024 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

PER 31.12. / in %	2024
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentnentwicklung (je nach Personengruppe)	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,78

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

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

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

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

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

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

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

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

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

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagegitter](#)  33 zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 29 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €), von denen 14 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr wurden keine Zuschüsse (im Vorjahr: 0 Mio. €) von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

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

(3) VORRÄTE

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Hilfs- und Betriebsstoffe	249	244
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2	9
Waren	2	2
Insgesamt	253	255

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 60 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 55 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 8 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) verschrottet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

PER 31.12. / in Mio. €	2024	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	2023	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	26	0	34	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	566	-	419	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	27	19	34	20
Insgesamt	619	19	487	20
davon zinspflichtig	17	-	-	-

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 4 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 10 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 445 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 244 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren v. a. aus Forderungen aus dem Verlustausgleich mit 427 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 224 Mio. €) sowie aus Forderungen aus der Cashpool-Finanzierung i. H. v. 17 Mio. € (per 31. Dezember 2023: keine). Am Vorjahresende wurden zudem Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 19 Mio. € ausgewiesen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i. H. v. 122 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 175 Mio. €).

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für IT-Leistungen ausgewiesen.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2024 einen Betrag i. H. v. 1.713 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.713 Mio. €) aus. Sie betrifft mit 1.713 Mio. € eine Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2024 einen Betrag i. H. v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 4 Mio. €) aus.

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

POTENZIELL ABFÜHRUNGSGESPERRTER BETRAG PER 31.12. / in Mio. €	2024
Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	61
Insgesamt	61

(9) RÜCKSTELLUNGEN

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	10	9
Steuerrückstellungen	4	3
Sonstige Rückstellungen	298	288
Insgesamt	312	300

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1 Mio. € zugeführt (per 31. Dezember 2023: 0 Mio. €).

Im Berichtsjahr erfolgten Übertragungen im Rahmen von Personalüberträgen an andere DB-Konzerngesellschaften i. H. v. 283 Tsd. € (per 31. Dezember 2023: von anderen DB-Konzerngesellschaften i. H. v. 261 Tsd. €).

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Fernverkehr AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Fernverkehr AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (12 Mio. €; im Vorjahr: 13 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (3 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 4 Mio. €).

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Fernverkehr AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (5 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 5 Mio. €).

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 9 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 9 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Verpflichtungen im Personalbereich	129	120
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	2	4
Unterlassene Instandhaltung	63	62
Technikrisiken	-	0
Übrige Risiken	104	102
Insgesamt	298	288

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

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

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten für übergreifende IT-Systeme und Archive sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet. Die Rückstellung für Archivierungskosten der DB Fernverkehr AG umfasst die Kosten für lokal verantwortete IT-Systeme und Archive. Sie wurde im Berichtsjahr erstmalig auf Ebene der Gesellschaft i. H. v. 2 Mio. € gebildet. Die Ermittlung berücksichtigt die strafrechtliche Verjährungsfrist für besonders schwere Steuerhinterziehung von 15 Jahren (§ 376 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 Abgabenordnung [AO]) und deren Auswirkung auf die Dauer der Aufbewahrung von steuerrelevanten Unterlagen, die insoweit grundsätzlich 15 Jahre beträgt.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird i. H. v. 20 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 23 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (20 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (70 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (70 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

PER 31.12. / in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	-	1	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	481	177	304	0	642	305	337	1
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.927	720	5.207	3.183	5.702	677	5.025	3.187
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	25	23	2	2	23	21	2	2
davon aus Steuern	12	12	-	-	13	13	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
Insgesamt	6.434	921	5.513	3.185	6.368	1.004	5.364	3.190
davon zinspflichtig	5.734	527	5.207	3.183	5.540	515	5.025	3.187

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 5.780 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 5.559 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren v. a. aus Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft mit 29 Mio. € (per 31. Dezember 2023: keine) sowie aus Darlehensverbindlichkeiten einschließlich der daraus resultierenden Zinsverbindlichkeiten i. H. v. 5.734 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 5.506 Mio. €). Am Vorjahresende wurden gegenüber der DB AG Verbindlichkeiten aus der Cashpool-Finanzierung i. H. v. 33 Mio. € ausgewiesen. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i. H. v. 163 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 161 Mio. €).

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

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Erlösabgrenzungen	504	471
Insgesamt	504	471

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2025 zu erbringen sind.

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	338	336
Insgesamt	338	336

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 338 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 336 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Bestellobligo für Investitionen	4.894	5.258
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	4.880	3.868
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	4.058	3.625
Insgesamt	9.774	9.126

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

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

FÄLLIGKEITEN VON VERPFLICHTUNGEN AUS MIET-, LEASING- UND ANDEREN DRITTSCHULDVERHÄLTNISSEN PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
fällig bis 1 Jahr	3.637	3.344
fällig 1 bis 5 Jahre	695	320
fällig über 5 Jahre	548	204
Insgesamt	4.880	3.868

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2024	2023
Erlöse aus dem Personenverkehr	5.621	5.667
DB-konzerninterne Provisionserlöse	10	8
Provisionserlöse mit Dritten	56	61
Leasing, Vermietung und Verpachtung	69	57
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	234	175
Sonstige Umsatzerlöse	156	155
Insgesamt	6.146	6.123

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Beförderungsleistungen i. H. v. 35 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 31 Mio. €).

(15) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen Leistungen für das Anlagevermögen i. H. v. 17 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €).

Im Vorjahr wurden unter diesem Posten zudem aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Hilfs- und Betriebsstoffen ausgewiesen ist, gezeigt (im Vorjahr: 4 Mio. €). Im Berichtsjahr werden diese Leistungen i. H. v. 5 Mio. € im Posten Bestandsveränderungen ausgewiesen.

(16) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	116	59
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	0	89
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	0	89
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	41	19
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	10	12
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	57	60
davon sonstige übrige Erträge	57	60
Insgesamt	224	242
davon periodenfremd	59	102

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 39 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Schadenersatz (8 Mio. €), aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen sowie Finanzanlagen (41 Mio. €) und aus der Auflösung von Rückstellungen (10 Mio. €).

Im Vorjahr beinhalteten die übrigen staatliche Zuschüsse u. a. Erträge im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie i. H. v. 84 Mio. €.

In den übrigen Erträgen sind Ausgleichszahlungen für Kosten im Zusammenhang mit Fahrgastrechten i. H. v. 33 Mio. € enthalten.

(17) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	554	595
davon Aufwendungen für Energie	448	491
davon Strom	400	439
davon Stromsteuer	31	30
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	10	14
davon sonstige Energien	7	8
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	101	101
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	5	3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.202	2.185
davon eingekaufte Leistungen Transport	141	137
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	124	139
davon Provisionen	276	310
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1.472	1.385
davon Nutzung Trassen	1.315	1.234
davon Nutzung Stationen	157	151
davon sonstige bezogene Leistungen	189	214
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	750	752
Insgesamt	3.506	3.532

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

(18) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Löhne und Gehälter	1.249	1.181
davon für Arbeitnehmende	1.207	1.134
davon für zugewiesene Beamt:innen	42	47
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	39	44
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	3	3
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	300	269
davon für Arbeitnehmende	290	258
davon für zugewiesene Beamt:innen	10	11
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	10	11
davon für Altersversorgung	53	51
Insgesamt	1.549	1.450

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

(19) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2024	2023
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	90	86
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	31	31
Gebühren und Beiträge	17	15
Aufwendungen aus Versicherungen	1	5
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	49	53
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	7	7
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	32	35
Forschungs- und Entwicklungskosten	17	21
Sonstige bezogene Dienstleistungen	539	562
davon bezogene IT-Leistungen	315	278
davon sonstige Kommunikationsdienste	11	9
davon sonstige Serviceleistungen	213	275
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	2	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	26	14
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	100	90
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	45	45
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	55	45
Insgesamt	912	923
davon periodenfremd	27	15

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen im Wesentlichen aus Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen i. H. v. 26 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) enthalten.

(20) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus Beteiligungen	1	-
davon aus verbundenen Unternehmen	1	-
Insgesamt	1	-

(21) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2024	2023
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	4
davon aus verbundenen Unternehmen	1	3
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-151	-89
davon an verbundene Unternehmen	-149	-88
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	-
Insgesamt	-150	-85

(22) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag i. H. v. 30 Tsd. € (im Vorjahr: keine) betreffen ausländische Ertragsteuern. Darin sind periodenfremde Aufwendungen von 20 Tsd. € enthalten.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

In der [Kapitalflussrechnung](#)  32 sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen.

(23) FINANZMITTELFONDS

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

Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling, soweit sie zur Disposition der liquiden Mittel gehören, werden vereinfachend nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen.

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

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

(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

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

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird im Unternehmensregister bekannt gemacht und ist unter www.unternehmensregister.de erhältlich.

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

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  41 ist beigefügt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2024		2023	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	20.656	20.550	19.568	20.182
Zugewiesene Beam:innen	729	683	823	781
	21.385	21.233	20.391	20.963
Auszubildende ¹⁾	1.075	1.219	1.033	1.186
Insgesamt	22.460	22.452	21.424	22.149

¹⁾ Inkl. Auszubildender im Praktikum.

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

Beam:innen sind der DB Fernverkehr AG entweder kraft Art.2 §12 ENeuOG zugewiesen oder von ihrem DB-konzerninternen Zuweisungsbereich zur DB Fernverkehr AG abgeordnet worden. Sie arbeiten für die DB Fernverkehr AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS**Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2024 an:****DR. MICHAEL PETERSON**

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

STEFANIE BERK

Ressort Marketing und Vertrieb,
Oberursel

WILKEN BORMANN

Ressort Finanzen/Controlling,
Frankfurt am Main

MARTIN JENDE

Ressort Personal,
Berlin

ANJA SCHÖLLMANN

Ressort Produktion,
Weinheim

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

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

FRANK HAUENSTEIN*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Neumarkt

GUDRUN BRÜKER-GASPERS

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

DR. MILENA BRÜTTING

Leiterin Bilanzen, Buchhaltung, Steuern, Versicherungen
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

MICHAEL FISCHER*

Leiter Bilanzen der DB Fernverkehr AG,
Langen (Hessen)

KATRIN HABENSCHADEN (SEIT 1. APRIL 2024)

Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt der Deutschen Bahn AG,
München

KARSTEN HANSEN-REIFENSTEIN

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

NICOLE MOMMSEN

Leiterin Kommunikation und Marketing der Deutschen Bahn AG,
Wiesbaden

DR. MEIKE NIEDBAL (SEIT 1. APRIL 2024)

Leiterin Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,
Potsdam

MANUELA NORBECK*

Vorsitzende des Betriebsrats Wahlbetrieb Hamburg
der DB Fernverkehr AG,
Glückstadt

JAN PROSCHMANN*

Mitglied des Betriebsrats Berlin F.1.7,
Hohen Neuendorf

FRANK RIEGLER*

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

HEIKO SANN*

Mitglied des Betriebsrats München (F.1.11) der DB Fernverkehr AG,
Mering

DR. HELLA SCHMIDT-NASCHKE

Leiterin Steuern der Deutschen Bahn AG,
Berlin

MANFRED SCHOLZE*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Ebersbach-Neugersdorf

LUTZ SCHREIBER*

Fachreferent Energiemanagement der DB InfraGO AG,
Haste

CLAUDIA GRÄFIN VON DER SCHULENBURG (BIS 31. MÄRZ 2024)

Leiterin Executive Management Competence Platform
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

PETER SCHÜTZ (BIS 31. MÄRZ 2024)

Leiter Reisendeninformation der Deutschen Bahn AG,
Mühltal

DR. URSULA SCHÜTZE-KREILKAMP (BIS 31. MÄRZ 2024)

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

OLIVER TERHAAG (SEIT 1. APRIL 2024)

Konzernbeauftragter Betrieb/Produktion Systemverbund
der Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main

KERSTIN WAGNER

Leiterin Personalgewinnung der Deutschen Bahn AG,
München

CORNELIA WITTMANN*

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Berlin

ELISABETH WLASCHITZ*

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

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2024	2023
Gesamtbezüge des Vorstands	1.905	1.325
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	149	139
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	109	136
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	102	100

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. 1.520 Tsd. € (im Vorjahr: 1.182 Tsd. €), einer erfolgsabhängigen Jahresprämie i. H. v. 322 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Die Bezüge eines im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitglieds werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen für dieses Vorstandsmitglied die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr vier Vorstandsmitglieder durch die DB Fernverkehr AG vergütet, deren Organbezüge in ihrer Gesamtheit in der vorstehenden Tabelle ausgewiesen sind.

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

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

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

**(31) BEHERRSCHUNGS- UND
GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

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

Frankfurt am Main, den 17. Februar 2025

DB Fernverkehr AG

Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT		
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	30.776	100,00
AT EQUITY		
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),3)}	48	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),3)}	437	50,00
FAIR VALUE		
Eurail B.V., Utrecht/Niederlande ^{2),3)}	14.010	26,37
Eurail Group G.I.E. Luxemburg/Luxemburg	0	25,99

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2023.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN RECHNUNGSLEGUNG

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

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

Definition der Bereiche

Die DB Fernverkehr AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

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

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

Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

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

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

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

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

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die [getrennten Anlagenspiegel](#)  46f.).

Im Berichtsjahr wurden keine Zuschüsse in den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen im Bereich Verkehr abgesetzt (im Vorjahr: 0 Mio. €).

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

VORRÄTE

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

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen und den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 36 Tsd. € (per 31. Dezember 2023: keine); diese sind vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 19 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 20 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet.

Im Bereich Service werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (70 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 68 Mio. €). In den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen des Bereichs Service sind keine Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (2 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 5 Mio. €). Davon entfallen im Bereich Verkehr 113 Mio. € auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen.

EIGENKAPITAL

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

Die Position Zugeordnetes Eigenkapital hat sich in den Folgejahren im Bereich Verkehr verändert. Im Geschäftsjahr 2020 wurden Anteile an einem verbundenen Unternehmen auf eine andere Gesellschaft des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) verschmolzen. Infolge des Anlagenabgangs wurde die Position Zugeordnetes Eigenkapital gemindert. Im Geschäftsjahr 2023



hat die DB Vertrieb GmbH das Ressort Vertrieb Fernverkehr als Gesamtheit im Wege der Abspaltung zur Aufnahme gem. § 123 Abs. 2 Nr. 1 Umwandlungsgesetz (UmwG) auf die DB Fernverkehr AG übertragen. Infolge des Anlagenzugangs erhöhte sich die Position Zugeordnetes Eigenkapital.

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

RÜCKSTELLUNGEN

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

VERBINDLICHKEITEN

Die per 31. Dezember 2024 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (70 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 68 Mio. €). Davon betreffen 155 Mio. € die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen.

Im Bereich Service werden die Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (2 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 5 Mio. €). In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind zudem keine Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr		2023	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr		2023
	2024	2023		2024	2023	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	1	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	452	150	617	29	27	25
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.994	787	5.765	5	5	10
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	20	18	19	5	5	4
davon aus Steuern	10	10	10	2	2	3
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	6.467	956	6.402	39	37	39
davon zinspflichtig	5.732	525	5.535	2	2	5

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 304 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 337 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 0 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1 Mio. €) eine Restlaufzeit größer fünf Jahre.

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 5.207 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 5.025 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 3.183 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 3.187 Mio. €) eine Restlaufzeit größer fünf Jahre.

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) i. H. v. 338 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 336 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr i. H. v. 267 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 266 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 71 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 70 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

UMSATZERLÖSE

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

Die Umsatzerlöse im Bereich Service setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (39 Mio. €; im Vorjahr: 36 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (16 Mio. €; im Vorjahr: 12 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (806 Mio. €; im Vorjahr: 794 Mio. €), übrige Dienstleistungen für den Bereich Verkehr (17 Mio. €; im Vorjahr: 11 Mio. €) sowie zusätzlich aus Materialverkäufen gegen DB-konzernverbundene Unternehmen (34 Mio. €; im Vorjahr: 31 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 189 Tsd. € (im Vorjahr: 170 Tsd. €) enthalten, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (806 Mio. €; im Vorjahr: 794 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im Bereich Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (203 Mio. €; im Vorjahr: 200 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Service um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 41 Mio. € (im Vorjahr: 39 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 12 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Bereichs Verkehr sind Aufwendungen für übrige Dienstleistungen des Bereichs Service (17 Mio. €; im Vorjahr: 11 Mio. €) enthalten.

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

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr i. H. v. 812 Tsd. € (im Vorjahr: 554 Tsd. €) und im Bereich Service i. H. v. 413 Tsd. € (im Vorjahr: 572 Tsd. €) angefallen. Darüber hinaus sind 68 Tsd. € (im Vorjahr: 57 Tsd. €) für Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

ZINSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2024	2023	2024	2023
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	3	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	0	2	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	1	-	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	1	-	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-	0	-	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-149	-80	-2	-9
davon an verbundene Unternehmen	-147	-80	-2	-9
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-	0	-
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	-	0	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	-	0	-
Insgesamt	-148	-77	-2	-8

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB AG abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse/-verluste der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt (Bereich Service) bzw. von dieser ausgeglichen (Bereich Verkehr) werden.



Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

AKTIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2024	2023	2024	2023
A. ANLAGEVERMÖGEN				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	222	226	0	0
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	60	57	485	473
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	48	46	408	405
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	22	21
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	32	35	80	74
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	6.784	6.833	0	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	4	4	84	83
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19	19	50	45
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	456	561	301	185
	7.355	7.509	1.000	860
III. Finanzanlagen	29	29	-	-
	7.606	7.764	1.000	860
B. UMLAUFVERMÖGEN				
I. Vorräte				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-	250	244
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	0	0	0
3. Waren	2	0	-	-
	3	0	250	244
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24	29	2	5
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	566	424	72	68
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-
4. Sonstige Vermögensgegenstände	27	34	0	0
	617	487	74	73
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1	1	-	-
	621	499	324	317
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0	1	0	0
	8.227	8.264	1.324	1.177

PASSIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2024	2023	2024	2023
A. EIGENKAPITAL				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.610	1.610	619	619
Ausgleichsposten	- 629	- 485	629	485
	981	1.125	1.248	1.104
B. RÜCKSTELLUNGEN				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8	7	2	2
Steuerrückstellungen	3	2	1	1
Sonstige Rückstellungen	264	257	34	31
	275	266	37	34
C. VERBINDLICHKEITEN				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	452	617	29	25
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.994	5.765	5	10
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	20	19	5	4
	6.467	6.402	39	39
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	504	471	-	-
	8.227	8.264	1.324	1.177

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen ²⁾	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschreibungen	Umbuchungen ³⁾	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	71	14	-	-	85	-17	-7	-	-	-24	61	54
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	19	14	-1	-	32	-	-	-	-	-	32	19
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	187	8	-	0	195	-15	-19	-	0	-34	161	172
	258	22	-	0	280	-32	-26	-	0	-58	222	226
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	11	1	-	-	12	-	-	-	-	0	12	11
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	65	-	5	-	70	-19	-1	-2	-	-22	48	46
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
	76	1	5	-	82	-19	-1	-2	0	-22	60	57
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	47	-	-	-	47	-12	-3	-	-	-15	32	35
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	13.242	469	92	-189	13.614	-6.409	-610	1	188	-6.830	6.784	6.833
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	9	1	1	-1	10	-5	-1	-	-	-6	4	4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	57	3	5	-4	61	-38	-5	-3	4	-42	19	19
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ⁴⁾	561	41	-145	-1	456	-	-	-	-	-	456	561
	13.992	515	-42	-195	14.270	-6.483	-620	-4	192	-6.915	7.355	7.509
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	29	-	-	-	-	-	29	29
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	29	-	-	-	29	-	-	-	-	-	29	29
Anlagevermögen insgesamt	14.279	537	-42	-195	14.579	-6.515	-646	-4	192	-6.973	7.606	7.764

¹⁾ Inkl. Zu- und Abgängen von und zu DB-Konzernunternehmen.

²⁾ Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. - 42 Mio. €.

³⁾ Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. - 4 Mio. €.

⁴⁾ Inkl. Zu- und Abgängen für Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos, die seit dem Vorjahr in der Bilanz ausgewiesen werden.

BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen ²⁾	Abgänge ¹⁾	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschreibungen	Umbuchungen ³⁾	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	-	-	-	2	-2	-	-	-	-2	0	0
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
	2	0	-	-	2	-2	0	-	-	-2	0	0
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	47	8	0	0	55	0	-	-	-	-	55	47
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	728	9	17	-5	749	-323	-23	2	3	-341	408	405
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	26	0	1	0	27	-5	0	-	0	-5	22	21
	801	17	18	-5	831	-328	-23	2	3	-346	485	473
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	121	4	7	-1	131	-47	-5	-	1	-51	80	74
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	248	5	9	-4	258	-165	-13	0	4	-174	84	83
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	126	7	5	-5	133	-81	-9	2	5	-83	50	45
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	185	135	3	-22	301	-	-	-	-	-	301	185
	1.481	168	42	-37	1.654	-621	-50	4	13	-654	1.000	860
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	1.483	168	42	-37	1.656	-623	-50	4	13	-656	1.000	860

¹⁾ Inkl. Zu- und Abgängen von und zu DB-Konzernunternehmen.

²⁾ Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. 42 Mio. €.

³⁾ Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. 4 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	6.072	6.055
Bestandsveränderungen	-7	3
Andere aktivierte Eigenleistungen	1	2
Gesamtleistung	6.066	6.060
Sonstige betriebliche Erträge	219	241
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-483	-526
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-2.143	-2.123
Instandhaltungsaufwand	-1.290	-1.279
	-3.916	-3.928
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-960	-904
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-230	-208
	-1.190	-1.112
Abschreibungen	-646	-571
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-815	-842
	-282	-152
Beteiligungsergebnis	1	-
Zinsergebnis	-148	-77
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	-
Ergebnis nach Steuern	-429	-229
Erträge aus Verlustübernahme	429	229
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-	-
Jahresergebnis	0	0

BEREICH SERVICE

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	912	884
Bestandsveränderungen	5	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	4
Gesamtleistung	917	888
Sonstige betriebliche Erträge	5	1
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-275	-269
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-59	-62
Instandhaltungsaufwand	-62	-67
	-396	-398
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-289	-275
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-70	-63
	-359	-338
Abschreibungen	-50	-49
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-113	-91
	4	13
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	-2	-8
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-
Ergebnis nach Steuern	2	5
Erträge aus Verlustübernahme	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-2	-5
Jahresergebnis	0	0

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt »Angaben zur Unternehmensführung« des Lageberichts enthalten ist, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt »Angaben zur Unternehmensführung« des Lageberichts enthalten ist.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

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

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

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

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

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.



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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass 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 Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 21. Februar 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Marquardt
Wirtschaftsprüfer

Schulze
Wirtschaftsprüfer

Kontaktinformationen

DB FERNVERKEHR AG

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

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-64031
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir

Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 17. Februar 2025), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter www.db.de/berichte abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

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

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-Fahrgastrecherverordnung.
- 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.



NACHHALTIGE PRODUKTION



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



Mineralölfreie Druckfarben.
Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



Ressourcenschonung.
Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



Energieeffizienter Druck.
In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.

DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

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



IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Die Lithografen GmbH, Darmstadt
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart

BILDNACHWEIS

Titel Umschlag DB AG / Michael Neuhaus
1 DB AG / Julia Steinigeweg / iStock / Mirror Image Studio
4 DB AG / Max Lautenschläger / iStock / Mirror Image Studio

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

www.bahn.de

