



# DB InfraGO AG

## Geschäftsbericht 2024

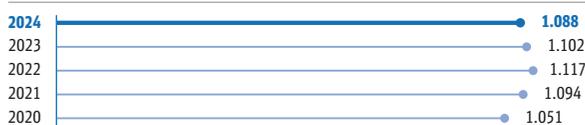
---

# Inhalt

- |          |  |           |                        |
|----------|--|-----------|------------------------|
| <b>1</b> | <b>Vorwort des Vorstandsvorsitzenden</b> | <b>8</b>  | <b>Lagebericht</b>     |
| <b>4</b> | <b>Bericht des Aufsichtsrats</b>         | <b>34</b> | <b>Jahresabschluss</b> |

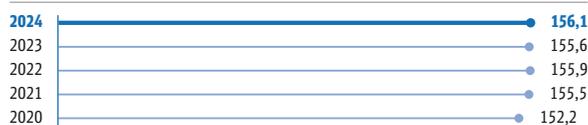
## ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

**BETRIEBSLEISTUNG AUF DEM NETZ** / in Mio. Trkm<sup>1)</sup>



↘ 2024 zu 2023: -1,3%

**STATIONSHALTE** <sup>2)</sup> / in Mio.



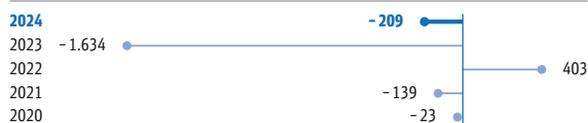
↗ 2024 zu 2023: +0,3%

**UMSATZERLÖSE** <sup>3)</sup> / in Mio. €



↗ 2024 zu 2023: +10,2%

**ERGEBNIS NACH STEUERN** <sup>3)</sup> / in Mio. €



↗ 2024 zu 2023: +1.425 Mio. €

**UMSATZSTRUKTUR** / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2024	2023	Veränderung	
			absolut	%
<b>FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €</b>				
Umsatz	8.360	7.589	+771	+10,2
Ergebnis nach Steuern <sup>4)</sup>	-209	-1.634	+1.425	-87,2
Bilanzsumme per 31.12.	35.595	31.501	+4.094	+13,0
Anlagevermögen per 31.12.	33.975	28.614	+5.361	+18,7
Eigenkapital per 31.12.	19.867	14.364	+5.503	+38,3
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	11.240	13.354	-2.114	-15,8
Brutto-Investitionen	15.179	11.963	+3.216	+26,9
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen <sup>5)</sup>	3.141	1.824	+1.317	+72,2
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	63.403	59.264	+4.139	+7,0
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm <sup>1)</sup>	1.088	1.102	-14	-1,3
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören	447,2	436,2	+11,0	+2,5
Stationshalte in Mio. <sup>2)</sup>	156,1	155,6	+0,5	+0,3
Betriebslänge in km	33.365	33.351	+14	-
Anzahl der Bahnhöfe	5.401	5.399	+2	-

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Mai 2023 wurde die DB Station&Service AG auf die DB Netz AG verschmolzen, die Ende 2023 zur DB InfraGO AG umfirmiert wurde. Die Vergleichbarkeit der Zahlen im Vorjahresvergleich ist in der Folge eingeschränkt.

<sup>1)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

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

<sup>3)</sup> Bis 2022 DB Netz AG.

<sup>4)</sup> Die DB InfraGO AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

<sup>5)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten sowie abzüglich zusätzlicher Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung. Der Mittelzufluss der zusätzlichen Eigenkapitalerhöhungen i. H. v. insgesamt 4.375 Mio. € erfolgte 2024 auch rückwirkend für 2023 (2024: 3.085 Mio. €, 2023: 1.290 Mio. €). Die Eigenkapitalerhöhungen wurden durch den Bund bei der Deutschen Bahn AG durchgeführt und unverzüglich an die DB InfraGO AG durchgereicht.

## Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



**DR. PHILIPP NAGL**  
Vorstandsvorsitzender  
der DB InfraGO AG

### Sehr geehrte Damen und Herren,

das erste Jahr nach Gründung der DB InfraGO AG war geprägt von einer Investitionsoffensive zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur und der strategischen Weiterentwicklung des Unternehmens. Mit dem Zusammenschluss der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zur DB InfraGO AG sind knapp 64.000 Mitarbeitende für das rund 33.400 Kilometer lange Streckennetz und 5.400 Bahnhöfe sowie Verkehrsstationen verantwortlich. Der Zusammenschluss macht es möglich, Infrastruktur aus einem Guss zu gestalten und so Effizienzen zu heben. 2024 stand im Fokus, die in der Unternehmenssatzung definierte Gemeinwohlorientierung der DB InfraGO AG auszuprägen und ein Arbeitsprogramm aufzustellen, um die Leistungsfähigkeit der Schiene in den kommenden Jahren Schritt für Schritt zu verbessern.



Die Gemeinwohlorientierung von Schienennetz und Bahnhöfen konnte nicht zuletzt auf Basis einer deutlich besseren finanziellen Ausstattung der Schieneninfrastruktur vorangetrieben werden. Waren die letzten Jahre von einer strukturellen Unterfinanzierung der Schiene geprägt, wurde im Jahr 2024 bei der DB InfraGO AG die Rekordsumme von 15,2 Mrd. € Brutto-Investitionen sowie 4,4 Mrd. € Instandhaltung investiert. Neben der Höhe der Mittel haben sich auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Finanzierung deutlich verbessert: So wurden durch die Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) die Voraussetzungen für eine Beteiligung des Bundes an der Instandhaltung des Schienennetzes und einer ganzheitlichen Förderung von Empfangsgebäuden geschaffen. Im Ergebnis konnten wir 2024 erstmals seit vielen Jahren die Überalterung unserer Anlagen im Bestand stoppen. Finanzmittel wurden prioritär dorthin gelenkt, wo sie am dringendsten benötigt wurden – in das Bestandsnetz. Diese strategische Neuausrichtung gewährleistet, dass in den kommenden Jahren substanzielle Verbesserungen im Schienennetz erzielt werden können – auf den viel befahrenen Strecken, den sogenannten Hochleistungskorridoren, genauso wie im Flächennetz.

Ein Projekt, das 2024 für viel Aufsehen sorgte, war die Generalsanierung der Riedbahn. Innerhalb von fünf Monaten haben wir die bislang störanfällige Strecke und alle 20 Bahnhöfe zwischen Frankfurt am Main und Mannheim komplett saniert. Die erfolgreiche Inbetriebnahme der Strecke im Dezember 2024 war ein Meilenstein für die Eisenbahn in Deutschland und wirkt sich positiv auf den Zugverkehr in ganz Deutschland aus. Nicht zuletzt steht die Generalsanierung der Riedbahn beispielhaft dafür, dass wir das DB-Konzern-Sanierungsprogramm S3 mit voller Kraft umsetzen. Mit S3 liegt der Fokus der DB in den nächsten drei Jahren auf einer strukturellen Sanierung des Systemverbunds Bahn. S3 ergänzt die DB-Konzernstrategie Starke Schiene, indem wir erstens die Infrastruktur, zweitens den Betrieb und drittens die Wirtschaftlichkeit bis 2027 sanieren. Mit dem Programm schafft die DB eine stabile Basis für den weiteren Wachstumspfad der Starken Schiene und leistet ihren Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen des Bundes.

Die erfolgreiche Generalsanierung der Riedbahn zeigt auch, dass das Prinzip der Korridorsanierung in der Praxis aufgeht. Mit dem Start von »Bauen im Takt« wurde ein neues Baustellenmanagement etabliert. Musste bislang der Fahrplan immer wieder in Reaktion auf das aktuelle Baugeschehen angepasst werden, folgen die Baustellen jetzt dem Fahrplan. Zeitfenster für Instandhaltung und Investitionen werden frühzeitig und flächen-deckend eingetaktet und der Fahrplan so stabilisiert.

Auch in vielen weiteren Bereichen der Infrastruktur haben wir 2024 wichtige Meilensteine erreicht, exemplarisch seien hier zwei erwähnt: 113 Bahnhöfe sind nach neuen Standards ausgebaut – zu ganzheitlich konzipierten Zukunftsbahnhöfen. Für schnelle Verbesserungen im gesamten Bahnbetrieb ist das Infrastrukturprogramm »Kleine und mittlere Maßnahmen« ein zentraler Baustein. Zusätzliche Überholgleise, ergänzende Signale für Blockverdichtungen und neue Gleiswechselbetriebe oder der Einbau weiterer Weichen sind Beispiele, wie wir die Schieneninfrastruktur kurzfristig leistungsfähiger machen. Bis Ende 2024 konnten wir bereits rund 30 Prozent der insgesamt bis 2030 geplanten 355 Einzelprojekte erfolgreich realisieren. All diese Maßnahmen spiegeln unsere Gemeinwohlorientierung.

Die Gemeinwohlorientierung ist im Unternehmensleitbild verankert. DB InfraGO AG, Branche und Politik haben dieses gemeinsam. Das Leitbild definiert den Anspruch an das Unternehmen. Gemeinwohl heißt für die DB InfraGO AG auch ein höheres Maß an Transparenz und Dialog. So wurde der Öffentlichkeit im Mai 2024 erstmals der gemeinsame InfraGO-Zustandsbericht 2023 für die Personenbahnhöfe und das Schienennetz präsentiert. Nach einer Schulnotenlogik wird für Expert:innen wie Laien nachvollziehbar aufgezeigt, wie es um die Schieneninfrastruktur in Deutschland bestellt ist.

Schließlich haben wir mit dem Ziel, unsere Schieneninfrastruktur nachhaltig gestalten und betreiben zu können, auch in diesem Jahr große Anstrengungen in der Rekrutierung unternommen. Besonders die Rekrutierung von Mitarbeitenden im Betrieb war im Jahr 2024 ein Fokusthema, um die Stellwerksbesetzung zu stabilisieren und zu verbessern. So haben wir letztes Jahr insgesamt rund 8.400 Mitarbeitende bei der DB InfraGO AG eingestellt, davon rund 1.500 zur Nachwuchssicherung im Bereich der Fahrdienstleiter:innen und Weichenwärter:innen. Zusätzlich wurden rund 1.000 dual Studierende und Auszubildende in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen. Mit Start der Berufsausbildung beziehungsweise des dualen Studiums wurden im Jahr 2024 außerdem rund 2.200 Nachwuchskräfte rekrutiert. Davon tragen über 900 Auszubildende als Zugverkehrssteuer:innen zukünftig zur Verbesserung der betrieblichen Situation bei.

Ein Jahr nach Gründung gibt es für die DB InfraGO AG ohne Zweifel noch immer zahlreiche Herausforderungen mit Blick auf den Zustand der Infrastruktur. Zuverlässigkeit und Qualität bleiben hinter den Ansprüchen ihrer Kund:innen und Geschäftspartner zurück. Zur Abmilderung der wirtschaftlichen Folgen haben wir ein pauschaliertes und deutlich vereinfachtes Schadenersatzsystem für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeführt.

Die DB InfraGO AG kann insgesamt auf zwölf Monate mit positiven Richtungswechseln für die Zukunft und wichtigen Meilensteinen bei Personenbahnhöfen und Fahrweg zurückblicken. Nach dem ersten gemeinsamen Jahr setzen wir auch in 2025 alles daran, die Eisenbahninfrastruktur Deutschlands resilienter, robuster und zukunftsorientierter zu machen. Damit leisten wir einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele von S3 und schaffen die Voraussetzungen, das Zielbild unserer Strategie zu erreichen – eine starke Schiene.

Freundliche Grüße

Ihr



Dr. Philipp Nagl  
Vorstandsvorsitzender  
der DB InfraGO AG



## Bericht des Aufsichtsrats



**BERTHOLD HUBER**  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB InfraGO AG

### Sitzungen des Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr fanden insgesamt vier Aufsichtsratssitzungen statt. Im Berichtszeitraum wurden zudem Beschlüsse im Rahmen von zwei schriftlichen Umlaufverfahren herbeigeführt. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen. Kein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu fünf Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratsitzungen 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 dem Vorsitzenden, und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

## Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 13. März 2024 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 und der aktuellen Lage befasst. Zudem hat er die angepasste Budgetplanung 2024, die zu finanzierenden neuen Investitionsprojekte sowie die Veränderungen von Investitionsprojekten gegenüber der vorhergehenden Planung und die Mittelfristplanung (2024 – 2028) sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB InfraGO AG zur Kenntnis genommen. Ferner behandelte der Aufsichtsrat personelle Angelegenheiten des Vorstands.

In seiner Sitzung am 19. Juni 2024 hat der Aufsichtsrat sich umfassend mit der Strategie Starke Schiene sowie deren Umsetzung beschäftigt.

In seiner Sitzung am 12. September 2024 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG. Zudem wurden Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand beschlossen. Ferner behandelte der Aufsichtsrat personelle Angelegenheiten des Vorstands.

In seiner Sitzung am 12. Dezember 2024 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der Budgetplanung 2025 und der Mittelfristplanung 2025 – 2029 inkl. der zu finanzierenden neuen Investitionsprojekte sowie den Veränderungen von Investitionsprojekten gegenüber der vorhergehenden Planung sowie mit den langfristigen strategischen Zielen der DB InfraGO AG befasst. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit der aktuellen Lage beschäftigt.

Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2024 kontinuierlich über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen bei der Gesellschaft informiert. So wurde der Aufsichtsrat u. a. über die geplanten Generalsanierungen der Hochleistungskorridore sowie die kontinuierliche Umsetzung der Zukunftsbahnhöfe unterrichtet. Diesbezüglich erhielt der Aufsichtsrat regelmäßig Informationen über den aktuellen Umsetzungsstand der Generalsanierung der Strecke Frankfurt am Main – Mannheim. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung wurde der Aufsichtsrat zudem über den aktuellen Stand der Auswirkungen des Bundeshaushalts für das Jahr 2025 auf die Gesellschaft informiert. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat fortlaufend über die Entwicklung des Trassenpreissystems sowie über geplante organisatorische Veränderungen der Gesellschaft in Kenntnis gesetzt. Ferner verfolgte der Aufsichtsrat regelmäßig die Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und es erfolgte ein fortlaufender Bericht zur Umsetzung der Strategie Starke Schiene der Gesellschaft sowie zum aktuellen Stand ausgewählter Großprojekte. Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand des Projekts Stuttgart 21 schriftlich berichtet. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.



Im Berichtsjahr wurde der Aufsichtsrat zudem über drei Maßnahmen der Gesellschaft, die der Zustimmung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG bedurften, inkl. der Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG unterrichtet.

## **Jahresabschluss**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüferin gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit dem uneingeschränkten 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 19. März 2025 in Gegenwart der Wirtschaftsprüferinnen, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüferinnen berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

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

## **Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand**

Herr Dr. Tobias Heinemann wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 26. März 2024 mit Wirkung zum 1. April 2024 als Nachfolger von Frau Nicole Knapp, die ihr Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. März 2024 niedergelegt hat, gewählt.

Herr Prof. Dr. Tom Reinhold wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Juli 2024 mit sofortiger Wirkung als Nachfolger für Herrn Martin Walden, der sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 30. Juni 2024 niedergelegt hat, gewählt.

Frau Anja Troff-Schaffarzyk und Herr Torsten Herbst wurden in der außerordentlichen Hauptversammlung am 30. September 2024 jeweils mit Wirkung zum 1. Oktober 2024 als neue Aufsichtsratsmitglieder gewählt. Sie folgen Herrn Dr. Raphael L'Hoest sowie Herrn Dr. Manuel Rehkopf, die ihre Aufsichtsratsmandate mit Ablauf des 30. September 2024 niedergelegt haben.

Der Aufsichtsrat spricht den im Jahr 2024 ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Heinz Siegmund wurde im Rahmen einer Beschlussfassung im schriftlichen Umlaufverfahren des Aufsichtsrats am 31. Januar 2024 für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 erneut zum Vorstandsmitglied der DB InfraGO AG, zuständig für das Ressort Personal, bestellt.

Herr Jens Bergmann wurde in der Aufsichtsratssitzung am 13. März 2024 für den Zeitraum vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2029 erneut zum Vorstandsmitglied der DB InfraGO AG, verantwortlich für das Ressort Finanzen/Controlling, bestellt.

Herr Dr. Philipp Nagl wurde in der Aufsichtsratssitzung am 12. September 2024 für den Zeitraum vom 15. August 2025 bis zum 14. August 2030 erneut zum Vorstandsmitglied der DB InfraGO AG, verantwortlich für das Ressort Vorsitzender, bestellt.

Herr Klaus Müller wurde in der Aufsichtsratssitzung am 12. September 2024 für den Zeitraum vom 1. Februar 2025 bis zum 31. Januar 2028 zum Vorstandsmitglied der DB InfraGO AG, verantwortlich für das neu eingerichtete Ressort Digitale Infrastruktur und Kommunikationstechnik, bestellt.

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

Frankfurt, im März 2025

Für den Aufsichtsrat



Berthold Huber  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB InfraGO AG



# 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 er die Infrastruktur, den Betrieb und die Wirtschaftlichkeit bis 2027 sanieren will.

#### AUSWEITUNG DER BUNDESMITTEL FÜR DIE SCHIENE 2024

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

Die Bundesregierung hat im Bundeshaushalt 2024 4,37 Mrd. € zusätzlich zu den Mitteln aus dem Klimaschutzprogramm 2030 zur Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit dem Zweck der Ertüchtigung des Schienennetzes vorgesehen, die 2024 in zwei Tranchen ausgezahlt wurden.

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

#### TARIFABSCHLUSS GDL

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

#### BETRIEBSAUFNAHME DB INFRAGO

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

#### 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 stör anfällige 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.

### Angaben zur Gesellschaft

#### EINORDNUNG IN DEN DB-KONZERN

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

Das Geschäftsfeld DB Fernverkehr wird durch das Vorstandsressort Personenfernverkehr und das Geschäftsfeld DB Regio durch das Vorstandsressort Regionalverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Seit dem 1. Januar 2024 werden die bisherigen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe im neuen Geschäftsfeld DB InfraGO zusammengefasst. Das Geschäftsfeld DB Netze Energie wurde in DB Energie umbenannt. Die Geschäftsfelder DB InfraGO und DB Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt.

Die DB AG hat im September 2024 eine Vereinbarung zum Verkauf von DB Schenker unterzeichnet. DB Schenker wird aufgrund des fortgeschrittenen Verkaufsprozesses nicht mehr als Geschäftsfeld/Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt.

## GESCHÄFTSZWECK DER GESELLSCHAFT

Die DB InfraGO AG, als gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft des DB-Konzerns, verfügt über zwei Geschäftsbereiche. Der Geschäftsbereich Fahrweg ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanziell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit wird eine wichtige Voraussetzung geschaffen, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus werden im Geschäftsbereich Fahrweg Fahrpläne erstellt und Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 400 Kunden aus dem In- und Ausland vermarktet. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau digitaler Stellwerke (DSTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

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

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

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind für die DB InfraGO AG Umsatz und Ergebnis nach Steuern sowie die Höhe der Brutto- und Netto-Investitionen. Als führende Leistungskennziffer wird die Anzahl der Trassenkilometer (Trkm) sowie die Anzahl der Stationshalte verwendet.

Das Ergebnis nach Steuern der DB InfraGO AG verbesserte sich deutlich gegenüber dem Vorjahr von –1.634 Mio. € auf –209 Mio. Die Ergebnisentwicklung entsprach damit der Prognose des Vorjahres; jedoch wurde, anders als prognostiziert, kein positives Ergebnis erzielt.

## 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 InfraGO AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2024 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

## ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB InfraGO AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB InfraGO AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 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 Vertreter:innen der Anteilseignerin und zehn Vertreter:innen der Arbeitnehmenden sind. Die Vertreter:innen der Anteilseignerin werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Seite der Arbeitnehmenden wurden im Jahr 2023 per Gerichtsbeschluss bestellt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2024 sieben Frauen an.

Für die Geschäftsbereiche Fahrweg und Personenbahnhöfe erfolgt die Berichterstattung bis 2024 bereichsbezogen.

	2023 (Ist)	2024 (Ist)	2029 (Ziel)		
	Geschäftsbereich Fahrweg	Geschäftsbereich Personenbahnhöfe	Geschäftsbereich Fahrweg	Geschäftsbereich Personenbahnhöfe	DB InfraGO AG
<b>FRAUENANTEIL PER 31.12. / in %</b>					
Vorstand <sup>1)</sup>	33,3	-	28,6	-	37,5
Aufsichtsrat <sup>1)</sup>	36,8	-	35,0	-	50,0
Erste Führungsebene	23,6	34,0	25,0	41,2	34,5
Zweite Führungsebene	24,4	33,3	27,4	43,9	35,2

<sup>1)</sup> Vorstand und Aufsichtsrat der DB InfraGO AG.

## 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. Insbesondere 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.

### Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Struktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit

einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt allen Zugangsberechtigten, insbesondere den Eisenbahnverkehrsunternehmen, diskriminierungsfrei zugute. Die im europäischen Vergleich teilweise über die Vorgaben des unionsrechtlichen Rahmens hinausgehende Umsetzung in das nationale Recht (Eisenbahnregulierungsgesetz [ERegG]) sowie eine intensive Regulierungspraxis der Bundesnetzagentur (BNetzA) stellen neben den gesetzlichen Entflechtungsregeln und den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Unabhängigkeit sowie die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

### TRASSENNACHFRAGE LEICHT RÜCKLÄUFIG

Die Trassennachfrage ist 2024 leicht gesunken. Beeinträchtigungen resultierten aus Sonderereignissen (Streiks der GDL und Starkregentief Radha), baubedingten Sperrungen (z. B. im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn) sowie aus konjunkturbedingten Rückgängen im Schienengüterverkehr. Positiv wirkte sich hingegen die Nachfragesteigerung im Schienenpersonennahverkehr aus.

Der Absatz der DB InfraGO AG liegt im Berichtsjahr bei 1.088 Mio. Trkm, dies entspricht einem Rückgang um 15 Mio. Trkm (-1,3%).

Der Marktanteil der DB-konzernexternen Kunden ist 2024 um 1,5% gestiegen, die Trassennachfrage liegt bei 447 Mio. Trkm (+11 Mio. Trkm). Die DB-konzerninternen Kunden verzeichnen dagegen eine Reduzierung der Betriebsleistung gegenüber dem Vorjahreswert um 26 Mio. Trkm auf 640 Mio. Trkm. Die Ursachen hierfür bestehen u. a. in Verkehrsverschiebungen im Schienenpersonennahverkehr wie auch im Schienengüterverkehr.

Von der Gesamtnachfrage entfielen ähnlich wie im Vorjahr rund 77% auf den Personen- und rund 23% auf den Güterverkehr (inkl. sonstiger Bauverkehre).

Die Entwicklung der Trassennachfrage im Berichtsjahr lag damit v. a. streikbedingt leicht unter der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2023 abgegebenen Prognose.

### ANZAHL DER STATIONSHALTE LEICHT GESTIEGEN

Von den rund 156 Mio. Stationshalten im Berichtsjahr entfallen rund 49 Mio. (31%) auf DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Im Berichtsjahr zählte der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe insgesamt 122 EVU zu seinen Kunden, davon 116 DB-konzernexterne EVU.





Trotz einer anhaltend hohen Bautätigkeit im Schienennetz ist die Anzahl der Stationshalte 2024 im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0,5 Mio. gestiegen. Der Anstieg resultierte v. a. aus Mehrverkehren im Schienenpersonennahverkehr. Entsprechend dem langjährigen Trend erhöhte sich der Marktanteil der DB-konzernexternen Bahnen.

Statt eines leichten Rückgangs gem. Vorjahresprognose hat sich Anzahl der Stationshalte im Berichtsjahr leicht erhöht.

## 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 seinen Erholungskurs 2024 fort. Wie im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung an.
- Der Schienenpersonennahverkehr 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 Schienenpersonennahverkehrsmarktes.
  - Der Schienenpersonenfernverkehr ging 2024 leicht zurück. Insbesondere Streiks der GDL im ersten Quartal 2024, Unwetter in Süddeutschland und Österreich sowie baubedingte Einschränkungen der Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur führten zu einem Rückgang der Verkehrsleistung.

## DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Die Verkehrsleistung des deutschen Güterverkehrsmarktes stagnierte 2024. Die Industrieproduktion war weiterhin auf einem historisch niedrigen Niveau und die schwachen Auftragseingänge sowie hohe Unsicherheiten wirkten negativ auf die Transportnachfrage. Die Kernbranchen der deutschen Industrie entwickelten sich weiterhin schwach. Die Chemie-, Automobil- und Stahlindustrie befinden sich im Transformationsprozess zur Klimaneutralität. Energieintensive Branchen wie Chemie und Konsumgüter haben sich infolge der niedrigeren Inflation 2024 etwas erholt, allerdings wirkten hohe Kreditkosten in einigen Branchen wie dem Maschinenbau hemmend auf die Entwicklung. Die Entwicklung der Automobilindustrie wurde belastet durch eine unsichere Fahrzeugnachfrage sowie einen gestiegenen Wettbewerbsdruck aus China. Die Stahlproduktion sowie die Erzeugnisse entlang der Wertschöpfungskette blieben auf einem niedrigen Niveau.

Trotz der Stagnation der Nachfrage gaben die Transportpreise 2024 nicht nach. Die Erzeugerpreise für den Schienengüterverkehr in Deutschland haben sich zwar nach einem starken Anstieg im Vorjahr stabilisiert, lagen allerdings kontinuierlich über dem Vorjahresniveau. Auch die Erzeugerpreise für den Containertransport auf der Straße waren im Jahresverlauf höher als im Vorjahr. Hohe operative Kosten, v. a. für Löhne, Energie, Wartung, Lkw-Maut (Straßenverkehr) sowie Trassenpreise (Schienenverkehr) belasteten die Entwicklung der Verkehrsträger. Der Personalmangel und der Umstieg auf alternative Antriebe prägten auch 2024 die Entwicklung in der Transportbranche.

Die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr verzeichnete 2024 infolge von Aufholeffekten ein moderates Wachstum, insbesondere im zweiten Quartal 2024. Im weiteren Jahresverlauf blieb sie kontinuierlich über dem Vorjahresniveau. Positiv wirkte die Erholung der Transportnachfrage im Chemiesektor, insbesondere in den Bereichen Basischemie und Düngemittel. Auch die starke Entwicklung im kombinierten Verkehr setzte den Aufwärtstrend fort und kompensierte die rückläufige Nachfrage nach Montantransporten – insbesondere bei Kohle und Steinen – sowie die schwache Transportnachfrage in der Automobil- und Konsumgüterbranche. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs stieg getrieben durch den Gewinn zusätzlicher Marktanteile DB-konzernexterner Bahnen leicht. DB-konzerninterne Bahnen entwickelten sich gegenläufig negativ.

## Politisches Umfeld

### ENTWICKLUNGEN DER BUNDESHAUSHALTS-MITTEL FÜR DIE SCHIENE

#### Bundshaushalt 2024

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

- Teil der Mittel für die Schiene ist eine Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Mrd. € für die Infrastruktur, die gegenüber dem Regierungsentwurf um 4,375 Mrd. € erhöht wurde. Die zusätzliche Eigenkapitalerhöhung dient der Kompensation für gegenüber dem Regierungsentwurf vom 9. August 2023 wegfallende Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds.

- Mit einem Zuwachs von knapp 2,8 Mrd. € im Vergleich zu 2023 wurde die Dotierung des Haushaltstitels zur Sanierung des Bestandsnetzes (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung; LuFV) deutlich auf knapp 7,5 Mrd. € angehoben. Durch die Mittelausstattung im Bundeshaushalt 2024 ist der Finanzierungsbedarf für die Generalsanierung und den Erhalt des Bestandsnetzes im Jahr 2024 hinterlegt.
- Der European-Rail-Traffic-Management-System-(ERTMS)-Titel zur Digitalisierung der Schiene ist 2024 mit knapp 1,1 Mrd. € dotiert, eine Zunahme um rund 0,45 Mrd. € gegenüber 2023.
- Für den Neu- und Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans sind knapp 1,7 Mrd. € und damit rund 0,3 Mrd. € weniger als 2023 verankert.

Im Bereich der Schienenverkehrsförderung gab es gegenüber dem Regierungsentwurf Abschmelzungen, um die durch die Haushaltskonsolidierung notwendige Plafonds-Absenkung im Etat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zu finanzieren. Die Kürzungen betreffen v. a. die Trassen- und Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr, die für 2024 nun 229 Mio. € (statt 350 Mio. €) bzw. 20 Mio. € (statt 85 Mio. €) beträgt. Der Haushaltstitel zur Einzelwagenverkehrsförderung verbleibt unverändert bei knapp 300 Mio. € und damit auf einem deutlich höheren Niveau als 2023. Zusammen mit der Anlagenpreisförderung i. H. v. 20 Mio. € steht für die Förderung des Einzelwagenverkehrs 2024 damit insgesamt eine Summe von knapp 320 Mio. € zur Verfügung.

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

### Bundeshaushalt 2025

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

- Investitionen in die Bundesschienenwege i. H. v. 18,1 Mrd. € im Jahr 2025, knapp 2 Mrd. € mehr als 2024 und knapp 9 Mrd. € mehr als der Ist-Wert 2023. Die Mittel für 2025 enthalten ein Darlehen für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes i. H. v. 3 Mrd. €.

- Größte Einzelposition stellt die Aufstockung des Eigenkapitals der DBAG mit 10,4 Mrd. € (2024: 5,5 Mrd. €) dar.
- Das Investitionsniveau soll in den kommenden Jahren auf einem hohen Niveau bleiben: Gem. Finanzplan sind Investitionen in die Bundesschienenwege i. H. v. 17,0 Mrd. € (2026), 17,7 Mrd. € (2027) und 13,0 Mrd. € (2028) vorgesehen.
- Bei den Förderthemen für den Schienenverkehr sind Ausgaben von 0,8 Mrd. € geplant. Das entspricht einer Erhöhung um 0,2 Mrd. € gegenüber 2024. Zuwächse gibt es u. a. bei den Trassenpreisförderungen für den Fern- (+105 Mio. € auf 105 Mio. €) und Güterverkehr (+46 Mio. € auf 275 Mio. €). Mit der Anhebung sollen die Belastungen aus Preiserhöhungen aus dem Trassenpreissystem 2025 teilweise abgedeckt werden. Die Einzelwagenverkehrsförderung wird auf dem Niveau von 2024 fortgesetzt (300 Mio. €), die Anlagenpreisförderung mit 35 Mio. € um 15 Mio. € erhöht.

Mit dem vorgesehenen Mittelvolumen könnten wesentliche Infrastrukturvorhaben bis 2027 finanziert werden, darunter die Bestandsnetzsanierung inkl. der geplanten Generalsanierungen. Der identifizierte Zusatzbedarf für die Schiene bis 2028 ist damit aber noch nicht vollständig gedeckt.

Durch die vorgezogenen Neuwahlen wurde der Bundeshaushalt 2025 bisher nicht verabschiedet. Damit gilt seit 1. Januar 2025 eine vorläufige Haushaltsführung. Deren Rahmenbedingungen hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) in einem Rundschreiben Mitte Dezember 2024 bekannt gegeben. Demnach bilden die Ansätze und Haushaltsstrukturen des Regierungsentwurfs für den Bundeshaushalt 2025 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. Für die Schiene bilden die oben dargestellten Ansätze die jeweiligen Obergrenzen. Ausgaben für Investitionen können grundsätzlich bis zur Obergrenze geleistet werden, soweit es sich um fortgesetzte Maßnahmen handelt bzw. vertragliche Verpflichtungen bestehen. Für Förderthemen sind Mittel bis zur Höhe von 45% der Obergrenze verfügbar. Dieser Verfügungsrahmen darf bis zur oben genannten Obergrenze überschritten werden, wenn dies zur Erfüllung einer vor dem 1. Januar 2025 rechtlich begründeten Verpflichtung notwendig ist. Dies ist bei der Trassenpreisförderung im Güterverkehr sowie bei der Anlagenpreisförderung der Fall, da hier bereits Förderbescheide i. H. v. 200 Mio. € bzw. 35 Mio. € aus 2024 vorliegen. Im Übrigen bedarf eine Überschreitung des Verfügungsrahmens der Einwilligung (vorherige Zustimmung) des BMF.



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

## UMSETZUNG GEMEINWOHLORIENTIERTE INFRASTRUKTUR

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

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

Die Schieneninfrastruktur wird damit seit 2024 aus einer Hand geführt, geplant und weiterentwickelt. Qualität, Kapazität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs sollen nachhaltig verbessert werden. Damit sollen die Voraussetzungen für die Erreichung der Wachstums- und Verkehrsverlagerungsziele des Bundes und der Strategie Starke Schiene geschaffen werden. Das zugrunde liegende Reformpaket umfasst fünf Säulen:

- Die erste Säule ist das inhaltliche Gesamtprogramm zur neuen Bewirtschaftung der Infrastruktur mit den Maßnahmenfeldern Verfügbarkeit und Betrieb, Schaffung des Hochleistungsnetzes, Erhalt und Modernisierung des Flächennetzes, schnelle Kapazitätserweiterung, konsequente Digitalisierung, Zukunftsbahnhöfe, leistungsfähige Serviceeinrichtungen sowie Aus-/Neubau und Elektrifizierung. Das neue Bewirtschaftungsregime soll eine Trendumkehr bei Alterung und Qualität von Schienennetz und Bahnhöfen bringen. Bis 2030 sollen so spürbar mehr Robustheit und Kapazität geschaffen werden.
- Die zweite Säule bildet die Schaffung notwendiger gesetzlicher Grundlagen, insbesondere die Flexibilisierung der Finanzierungsregularien über eine Reform des Bundeschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Die Novelle des BSWAG ist zum 9. Juli 2024 in Kraft getreten. Weitere Maßnahmen zur Stärkung der Schiene sollten mit dem

Moderne-Schiene-Gesetz umgesetzt werden, das aufgrund der vorgezogenen Neuwahlen in dieser Legislatur jedoch nicht mehr beschlossen wurde (Umsetzung Beschleunigungskommission Schiene).

- Mit der dritten Säule soll der Finanzierungsrahmen neu aufgestellt werden. Abgeleitet aus den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene, soll die Finanzierungsarchitektur der diversen Fördertöpfe vereinfacht werden. Zudem sind die Bereitstellung der notwendigen zusätzlichen finanziellen Mittel zur Umsetzung des Gesamtprogramms durch den Bund sowie eine inhaltliche Weiterentwicklung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu einer Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) erforderlich.
- Mit der vierten Säule will der Bund die Steuerung der Infrastruktur weiterentwickeln. Ein zentrales Steuerungsinstrument ist der Infraplan. Mit dem Infraplan sollen Maßnahmen, Strategien und übergeordnete Ziele zur Infrastrukturentwicklung für einen Zeitraum von fünf Jahren rollierend dargestellt werden – inkl. Kennzahlen und Dokumentation des Fortschritts.
  - Die institutionalisierte Einbindung der Branche über die Arbeit von DB InfraGO erfolgt über den Sektorbeirat, der sich am 25. März 2024 konstituiert hat. Ziele sind die Erhöhung der Transparenz und Beteiligung sowie der fachliche Austausch. Der neue Sektorbeirat hat die bisher bestehenden Beiräte, Netzbeirat und Stationsbeirat, ersetzt. Das BMDV betreibt die Geschäftsstelle des Sektorbeirats.
- Die fünfte Säule beinhaltet die organisatorische Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG. Die DB InfraGO AG hat im Anschluss bis zum Frühjahr 2024 ein Leitbild 2030 entwickelt. Das Leitbild beschreibt die Anforderungen an DB InfraGO zur Erreichung der unternehmerischen und politischen Ziele. Um die Sanierung der Infrastruktur noch effizienter umsetzen zu können, wird DB InfraGO organisatorisch erweitert. Damit soll eine deutliche Steigerung von Schlagkraft und Geschwindigkeit, v. a. durch Kapazitätsbündelung, vereinfachte Beauftragung sowie standardisierte Technik und Instandhaltung erreicht werden. Wesentliche 2024 getroffene Entscheidungen in diesem Zusammenhang sind:
  - Die DB Kommunikationstechnik GmbH soll Mitte 2025 auf die DB InfraGO AG verschmolzen werden.
  - Die DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH soll in 2025 Tochterunternehmen der DB InfraGO AG werden.
  - Der Bereich Plan- und Bauabnahmeprüfung, der heute Teil der DB Engineering & Consulting GmbH ist, soll zukünftig DB-konzernintern der DB InfraGO AG zugeordnet werden.





## UMSETZUNG BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des BMDV ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Kommission gibt umfassende Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes durch die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken. Die Kommission hat mit dem Schwerpunkt Überleitstellen einen Listenvorschlag von 89 kurzfristig realisierbaren Maßnahmen entwickelt. Schnellere Genehmigungsverfahren sollen insbesondere durch Gesetzgebung nach Vorbild des Energiesektors erreicht werden. Zur Reduktion der Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird eine neue Finanzierungsarchitektur empfohlen, die Finanzierungsquellen zusammenfasst und Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut nutzt. Am 24. April 2024 hat das BMDV den zweiten Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Empfehlungen der Beschleunigungskommission vorgelegt. Danach befinden sich 38 Empfehlungen in Umsetzung oder sind bereits vollständig umgesetzt. Die Umsetzung von 32 weiteren Empfehlungen wird vorbereitet. Zahlreiche Empfehlungen bedürfen Änderungen an Gesetzen. Einige Empfehlungen der Beschleunigungskommission wurden bereits in Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt. Dazu zählen die Implementierung des überragenden öffentlichen Interesses für zahlreiche Infrastrukturvorhaben (u. a. alle Vorhaben des Bedarfsplans Schiene und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) im Ende 2023 in Kraft getretenen Genehmigungsbeschleunigungsgesetz. Ebenso wurde die Lkw-Maut ausgeweitet und geregelt, dass deren Einnahmen nun anteilig auch für die Bundesschienenwege verwendet werden.

Mit den Beschlüssen zum BSWAG und dem Vierten Bürokratienteilungsgesetz (BEG IV) wurden weitere gesetzgeberische Empfehlungen der Beschleunigungskommission umgesetzt. Das BEG IV enthält für die Schiene Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung, die auch den Erlass von Verwaltungsvorschriften vorsehen. Der Erlass erster Vorschriften steht noch aus. Das von der Beschleunigungskommission zur gebündelten Umsetzung ihrer Vorschläge empfohlene Moderne-Schiene-Gesetz wurde von der aktuellen Bundesregierung nicht mehr umgesetzt.

## 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 rund 13% der Fahrten mit einem Deutschland-Ticket aus anderen Verkehrsmitteln verlagert, davon rund 8% aus dem motorisierten Individualverkehr.

Bundestag und Bundesrat haben am 20. Dezember 2024 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Die Gesetzesänderung war notwendig, um die Übertragbarkeit der Regionalisierungsmittel zum Ausgleich der Einnahmeverluste aus dem Deutschland-Ticket für die Jahre 2023 bis 2025 zu ermöglichen. Mit Verabschiedung des Gesetzes ist die Finanzierung des Deutschland-Tickets 2025 gesichert. Eine langfristige Finanzierungsperspektive ab 2026 für das Deutschland-Ticket steht aus.

Am 23. September 2024 haben die 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.

## NOVELLE DES BUNDESSCHIENEN- WEGEAUSBAUGESETZES

Zum 9. Juli 2024 ist das Vierte Gesetz zur Änderung des BSWAG in Kraft getreten. Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege. Mit der Novellierung werden bestehende Investitionshemmnisse beseitigt und die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur gestärkt. Konkret werden neue Finanzierungsoptionen durch die Öffnung der öffentlichen Finanzierung für nicht investive Tatbestände geschaffen. So kann künftig z. B. auch Instandhaltungsaufwand durch den Bund gefördert werden, ebenso einmaliger Aufwand (z. B. Rückbau, IT-Leistungen) und Folgekosten von durch den Bund veranlassten

Maßnahmen. Die Verabschiedung der Novelle war möglich, nachdem sich Bund und Länder im Vermittlungsausschuss am 12. Juni 2024 zu verbliebenen offenen Punkten geeinigt hatten. Mit dem vereinbarten Kompromiss wurden eine Kostenteilung zu Schienenersatzverkehren im Rahmen der Generalsanierungen, die Fördermöglichkeit der Ausrüstung von Fahrzeugen mit digitalen (ETCS-)Bordgeräten, die Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden (Ausschluss kommerzielle Flächen) und Klarstellungen zur Mittelverwendung im Kontext von Generalsanierungen vereinbart.

### **DEUTSCHLAND-PAKT ZUR PLANUNGS- BESCHLEUNIGUNG**

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

### **UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENEN- GÜTERVERKEHR**

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

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

### **SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZ**

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

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

Die Europäische Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz) vorgelegt. Ziel ist eine schnellere Vollendung des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050. Die neue Verordnung wurde am 28. Juni 2024 im Amtsblatt der Europäischen Union (EU) veröffentlicht und ist am 18. Juli 2024 in Kraft getreten. Die neuen Regelungen bestätigen das vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030 (Kernnetz), 2040 (neu eingeführtes erweitertes Kernnetz) und 2050 (Gesamtnetz). Um eine rechtzeitige Fertigstellung zu gewährleisten, sind Durchführungsrechtsakte für die wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte und andere spezifische nationale Abschnitte entlang der europäischen Verkehrskorridore vorgesehen. Vereinbart wurden u. a. Vorgaben für die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System; ERTMS) und die Abschaltung von Class-B-Zugsicherungssystemen, Mindeststreckengeschwindigkeiten von 160 km/h für Personenzüge sowie eine bessere Integration von Häfen, Flughäfen und multimodalen Güterterminals in das TEN-V-Netz. Für den Schienengüterverkehr wurden betriebliche Anforderungen bspw. zu Grenzabfertigungszeiten aufgenommen.



# NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

## Nachhaltigkeit

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

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

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

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

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

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

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

## Qualität

### PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG 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 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 und Triebfahrzeugführer:innen).
- **Fehlende Robustheit im System:** Die betrieblichen Herausforderungen in allen Produktionsprozessen führen zu einer hohen dispositiven Last im gesamten Bahnbetrieb. Aufgrund der Überlagerung von Einzeleffekten führt jeder weitere Störeinfluss zu stärkeren und längeren Auswirkungen auf die Betriebsqualität.
- **Weitere Ereignisse:** Extremwetterereignisse wie das Hochwasser im Süden Deutschlands Anfang Juni 2024, Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb durch Dritte und behördliche Einsätze führten zu weiteren negativen Pünktlichkeitseffekten. Darüber hinaus wirkten auch die Streikmaßnahmen der GDL.





## WESENTLICHE VERBESSERUNGSMASSNAHMEN IM JAHR 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 werden.

### 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.

## KUNDENZUFRIEDENHEIT GESUNKEN

Die Kundenzufriedenheit im Geschäftsbereich Fahrweg sank 2024 auf 45 Zufriedenheitsindex-Punkte (ZI-Punkte) und entspricht damit einer Schulnote von 3,7 (im Vorjahr: 49 ZI-Punkte bzw. Schulnote von 3,5). Besonders kritisch wurden erneut die Bereiche Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit (Trasse und Serviceeinrichtungen) bewertet. Trotz dieser Herausforderungen wurden das Engagement der Mitarbeitenden und die Kundenorientierung weiterhin positiv hervorgehoben. Ab 2026 sollen Maßnahmen wie eine verbindliche Pufferminute im Fahrplan und ab 2027 die vollständige Integration von Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen umgesetzt werden. Langfristig wird eine Verbesserung der Kundenzufriedenheit durch eine auskömmliche Finanzierung, erfolgreich umgesetzte Generalsanierungen und eine bessere Pünktlichkeit angestrebt.

Für den Geschäftsbereich Personenbahnhöfe werden sowohl die Geschäftskunden (Eisenbahnverkehrsunternehmen [EVU]/Aufgabenträger/Bundesländer sowie Mieter) im Rahmen jährlicher Online-Interviews als auch die Reisenden und Besucher:innen im Rahmen von quartalsweisen Erhebungen an Bahnhöfen befragt. Die Bewertung der Reisenden und Besucher:innen, an dieser Stelle ebenfalls als Schulnote, war 2024 rückläufig und erreichte die Schulnote 2,6 (im Vorjahr: Schulnote von 2,5). Die Kundenzufriedenheit der Mieter bezüglich der Leistungen des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe ist im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht zurückgegangen, lag aber 2024 mit einer Bewertung von 2,3 (im Vorjahr: 2,2) weiterhin auf einem hohen Niveau. Die Bewertung der EVU, Aufgabenträger und Bundesländer fällt im Berichtsjahr stabil gegenüber dem Vorjahr aus und lag 2024 bei 2,7 (im Vorjahr: 2,8).

## Mitarbeitende

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

Die DB InfraGO AG beschäftigte per 31. Dezember 2024 63.403 Mitarbeitende. Das entspricht einem Anstieg von 4.139 Mitarbeitenden im Vergleich zum Vorjahresende.

Den größten Beschäftigungsbereich in der DB InfraGO AG bildet der Eisenbahnbetrieb, in dem rund 30% der Mitarbeitenden tätig sind. Weitere rund 26% sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Die Personalstruktur ist von einem Durchschnittsalter von 42,3 Lebensjahren geprägt. Durch die Vielzahl von neu eingestellten Mitarbeitenden ist eine kontinuierliche Senkung des Durchschnittsalters erkennbar. Aufgrund der Altersstruktur wird es in den nächsten Jahren weiter signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommen einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitenden eine entscheidende Bedeutung zu. Mit einem professionellen Rekrutierungs- und Bewerber:innenmanagement im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und die DB InfraGO AG diesen Herausforderungen. Die Anzahl an Neueinstellungen lag bei der DB InfraGO AG im Berichtsjahr auf dem hohen Niveau des Vorjahres. So belief sich die Summe der im Berichtsjahr neu eingestellten Mitarbeitenden auf insgesamt 9.412 Mitarbeitende, von denen 1.051 Mitarbeitende zuvor Auszubildende oder dual Studierende waren, die nach erfolgreicher Abschlussprüfung in ein

festes Arbeitsverhältnis übernommen wurden. Dem entgegen stehen im Berichtsjahr 5.273 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge und Wechsel innerhalb des DB-Konzerns inkl. Abgängen in den erweiterten Personalbestand, z. B. aufgrund einer Langzeiterkrankung, Inanspruchnahme von Elternzeit oder eines Sabbaticals.

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

- Durchführung der Rekrutierungskampagne »Der geheime Bund« für die Engpassfunktion Fahrdienstleitung.
- Weiterführung der Sonderprämie für Mitarbeitende, die zukünftige Mitarbeitende werben.
- Durchführung einer Marketingkampagne zur Auszubildendengewinnung in Kooperation mit der esports Players Foundation mit Fokus auf Gaming-Plattformen und Jugendportale.
- Gestaltung und Beschaffung eines mobilen Messestands (»Jobmobil«).
- Betreuung in der sozialen und fachlichen Integration von im Ausland rekrutierten Mitarbeitenden.
- Durchführen diverser Recruitingdays, des Girls' Days sowie von Veranstaltungen am »Tag der Schiene.«
- Ausbau des Onboardings für neue Mitarbeitende.

Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr das virtuelle Einstiegsformat Ankommen@InfraGO für alle Neueinsteigenden fortgeführt. Das interaktive Format vermittelt wesentliches Grundwissen über das Geschäftsfeld, die verschiedenen Ressorts sowie ihre strategische Ausrichtung und unterstützt somit das Onboarding. 2024 konnten wir insgesamt 4.551 neue Mitarbeitende mit diesem Format begrüßen.

## NACHWUCHSKRÄFTEGEWINNUNG UND -FÖRDERUNG

Die Einstellungszahlen im Nachwuchskräftebereich sind 2024 im Vergleich zum Vorjahr nochmals um über 200 gestiegen und bleiben somit auf einem hohen Niveau. Die Einstellung und Ausbildung von Nachwuchskräften ist im Hinblick auf die Herausforderungen des demografischen Wandels ein wesentlicher Zuführungsweg für Personal für die DB InfraGO AG.

EINSTELLUNGEN NACHWUCHSKRÄFTE / in VZP	2024	davon Auszubildende	davon dual Studierende
Geschäftsbereich Fahrweg	2.008	1.722	286
Geschäftsbereich Personenbahnhöfe	234	185	49
<b>Insgesamt</b>	<b>2.242</b>	<b>1.907</b>	<b>335</b>

Grundsätzlich wird allen Nachwuchskräften nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung bzw. des dualen Studiums ein unbefristetes Übernahmeangebot unterbreitet.

Neben den diversen Maßnahmen im Personalmarketing und Recruiting, um die Einstellung der Nachwuchskräfte zu realisieren, lag ein weiterer Schwerpunkt auf der Sicherstellung einer hochwertigen Ausbildung bzw. eines hochwertigen dualen Studiums. Die betrieblichen Ausbildungspläne sowie Praxisrahmenpläne der dualen Studiengänge werden regelmäßig auf Anpassungsbedarfe hin überprüft und ggf. entsprechend überarbeitet.

Die bereits in den Vorjahren initiierten Maßnahmen zur Vermittlung der Ausbildungsinhalte bzw. zur Verbesserung der Bestehensquoten wurden auch 2024 flächendeckend umgesetzt, z. B. »Fit in meiner Ausbildung« für die Berufsgruppe Kaufmann/-frau für Verkehrsservice oder die spezifischen Unterstützungsmaßnahmen für die Auszubildenden des Geschäftsbereichs Fahrweg.

Ergänzend wurden insbesondere für die Auszubildenden zum/zur Eisenbahner:in in der Zugverkehrssteuerung (Eib ZVS) weitere neue Tools und Maßnahmen zur Unterstützung der Auszubildenden umgesetzt:

- **LUISA:** Simulationssoftware Lernen und Üben Interaktiv (für die) Stellwerksausbildung: ortsunabhängiges, praxisnahes, selbstständiges Lernen des Regel- und Störbetriebs.
- **Lernapp Clever Büffeln:** In der Lern-App wurde ein umfangreicher fachlicher Fragenkatalog für Eib-ZVS-Auszubildende zur Verfügung gestellt.
- **Erweiterung bestehender Prüfungsvorbereitungsseminare** auf zwei Techniken (bisher lediglich eine Technik).
- **Einführung der Frag-Dich-Fit-Tage:** ergänzende fachspezifische Online-Fragestunden für Auszubildende zur Prüfungsvorbereitung für verschiedene Stellwerkstechniken.

## ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / TARIFVERHANDLUNGEN

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



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

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

### 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 und 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 (ZI) von 3,8 zurück (2022: ZI von 3,9). Bei der DB InfraGO AG ging die Bewertung von 3,9 bei der Befragung 2022 auf 3,7 zurück.

## 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 InfraGO 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

### Ertragslage

Bei der Betrachtung der Ertragslage ist zu berücksichtigen, dass die ehemalige DB Station&Service AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Mai 2023 auf die DB InfraGO AG verschmolzen wurde. Insofern sind die Vorjahreszahlen nicht uneingeschränkt vergleichbar.

### UMSATZENTWICKLUNG

Die von der DB InfraGO AG im Berichtsjahr erzielten Umsatzerlöse i. H. v. 8.360 Mio. € lagen um 771 Mio. € (+10 %) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 7.589 Mio. €). Die Trassen-erlöse verzeichneten nur einen leichten Anstieg. Leistungsrückgänge insbesondere durch Streiks und Unwetter konnten durch Preisanpassungen zum Fahrplanwechsel kompensiert werden. Die Stationspreise entwickelten sich ebenfalls positiv, was aus einem Preiseffekt und einem Mengeneffekt aus zusätzlichen Stationshalten der externen Eisenbahnverkehrsunternehmen resultierte. Dies konnte den negativen Effekt streikbedingter Ausfälle kompensieren.

Mit 84 % (im Vorjahr: 86 %) entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassen- und Stationsentgelte. Weitere 4 % (im Vorjahr: 4 %) resultierten aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Der restliche Umsatz entfiel auf Vermietung und Verpachtung von Immobilien und sonstigen Anlagen, den Verkauf von Material und Energie sowie auf sonstigen Leistungen.



Der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, belief sich auf 3.296 € (im Vorjahr: 2.766 Mio. €). Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 39% (im Vorjahr: 36%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr bei 5.063 Mio. € (im Vorjahr: 4.823 Mio. €).

## ERGEBNISENTWICKLUNG

Die anderen aktivierten Eigenleistungen haben sich maßgeblich aufgrund der weiter gestiegenen Bauprojektaktivitäten gegenüber dem Vorjahreswert um 221 Mio. € auf 2.047 Mio. € erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 3.598 Mio. € um 2.886 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 712 Mio. €). Ursächlich hierfür waren insbesondere Erträge aufgrund von Ausgleichszahlungen des Bundes für Instandhaltungsleistungen in 2023 und 2024, die auf den Abschluss eines Nachtrags zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III zurückgehen (2.756 Mio. €). Darüber hinaus waren höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (+45 Mio. €) zu verzeichnen. Gegenläufig wirkten sich v. a. geringere Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen (-38 Mio. €) aus.

Der Materialaufwand lag mit 5.144 Mio. € um 869 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.275 Mio. €). Diese Abweichung ist maßgeblich auf höhere Aufwendungen für Instandhaltungen (+540 Mio. €) zurückzuführen.

Der Personalaufwand stieg um 15% bzw. 610 Mio. € auf 4.827 Mio. €. Ausschlaggebend hierfür waren die gestiegene Mitarbeitendenzahl sowie die tarifliche Entgelterhöhung.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 19% bzw. 153 Mio. € auf 978 Mio. €. Dies geht im Wesentlichen auf eine veränderte Finanzierung der Investitionen zurück: Der Bund finanziert seit 2024 Infrastrukturmaßnahmen nicht mehr ausschließlich mit Baukostenzuschüssen, die von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzt werden, sondern in einem nennenswerten Umfang auch mit Eigenkapitalzuführungen, die sich in einer Erhöhung der Abschreibungen widerspiegeln.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um 843 Mio. € auf 3.097 Mio. € zu verzeichnen. Diese Abweichung resultiert v. a. aus höheren Aufwendungen für Schadenersatz (242 Mio. €; insbesondere Vergleichsvereinbarungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen), Mieten (53 Mio. €) und Gutachten und Beratung (26 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich um 39 Mio. € auf 74 Mio. €, im Wesentlichen getragen durch die DB Fahrwegdienste GmbH.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich aufgrund der höheren verzinslichen Verbindlichkeiten und des gestiegenen Zinsniveaus um 132 Mio. € auf -363 Mio. €.

Das negative Ergebnis nach Steuern von -209 Mio. € hat sich insbesondere aufgrund der Ertragszuschüsse des Bundes gegenüber dem Vorjahr (-1.634 Mio. €) deutlich verbessert und wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DB AG ausgeglichen.

## ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr lag im Rahmen der im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023 abgegebenen Prognose. Das Ergebnis nach Steuern der DB InfraGO AG verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr, entsprechend der Vorjahresprognose, deutlich um 1.425 Mio. € auf -209 Mio. €, blieb damit aber, anders als erwartet, aufgrund der im Geschäftsjahr geänderten Finanzierungssystematik durch den Bund negativ.

## Finanzlage

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

Die DB InfraGO AG finanziert sich entsprechend maßgeblich über die DB-Konzernfinanzierung und ist auch in das bestehende DB-konzerninterne Cashpooling eingebunden. Auch für das Geschäftsjahr 2025 werden keine Änderungen daran erwartet. Der Vorstand der DB InfraGO AG geht entsprechend davon aus, dass auch der Finanzbedarf im Geschäftsjahr 2025 vollständig über die DB-Konzernfinanzierung abgedeckt werden kann.

Per 31. Dezember 2024 finanzierte sich die DB InfraGO AG über eine kurzfristig ausgestaltete Cashpool-Verbindlichkeit (860 Mio. €) sowie langfristige Darlehensverbindlichkeiten i. H. v. 10.380 Mio. € gegenüber der DB AG. Der Cashpool-Vertrag ist formal kurzfristig kündbar, besteht aber seit vielen Jahren; es ist kein Grund für eine Kündigung auf absehbare Zeit erkennbar. Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB InfraGO AG per 31. Dezember 2024 zugesagte kurzfristige DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 4.000 Mio. €. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB InfraGO AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

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 InfraGO 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.

Die Kreditwürdigkeit der DBAG wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Moody's hat im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen und des Ausblicks der DBAG vorgenommen. S&P hat im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen der DBAG vorgenommen. Den Rating-Ausblick hat S&P von »stabil« auf »positiv« angehoben. Dies resultiert aus Sicht von S&P im Wesentlichen aus einer gestiegenen Nähe der DBAG zum Bund infolge durchgeführter und angekündigter Maßnahmen (z. B. Eigenkapitalerhöhungen, strukturelle Änderungen). S&P stellt in Aussicht, seine Einschätzung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit einer außerordentlichen staatlichen Unterstützung durch den Bund von »very high« auf »extremely high« anzuheben.

## Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 3.281 Mio. € und lag damit um 3.985 Mio. € über dem Vorjahreswert. Neben dem deutlich verbesserten Jahresergebnis (+1.425 Mio. €) waren hierfür v. a. geringere Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen (+1.337 Mio. €) ausschlaggebend. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 3.022 Mio. € auf 6.200 Mio. €. Ursächlich hierfür war ein gegenüber dem Vorjahr deutlich angestiegenes Investitionsvolumen, dem jedoch infolge der neuen Eigenkapitalfinanzierung kaum gestiegene Baukostenzuschüsse des Bundes gegenüberstanden. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verringerte sich um 965 Mio. € auf 2.919 Mio. €. Insbesondere wurden höhere Einzahlungen der DBAG in die Kapitalrücklage (+4.378 Mio. €) durch verringerte Kreditverbindlichkeiten gegenüber der DBAG (-5.667 Mio. €) überkompensiert. Per 31. Dezember 2024 verfügte die DB InfraGO AG über einen Bestand an flüssigen Mitteln i. H. v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 4 Mio. €).

## Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB InfraGO AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 15.179 Mio. € und lagen damit um 27% über dem Vorjahreswert von 11.963 Mio. €. Die Steigerung des Investitionsvolumens resultierte primär aus Zuwächsen im Bestandsnetz, wobei auch die Investitionen im Bedarfsplan gegenüber Vorjahr gesteigert werden konnten.

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen im Berichtsjahr bei 6.226 Mio. € und damit deutlich über Vorjahresniveau. Der Anstieg der Netto-Investitionen resultierte insbesondere aus einer strukturell veränderten Bundesfinanzierung, die auf Eigenkapitalerhöhungen als zusätzlichem Finanzierungsinstrument basiert.

Der Fokus der Investitionstätigkeit der DB InfraGO AG lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus, Investitionen in Brücken, in Leit- und Sicherungstechnik sowie in Tunnel.

Die im Investitionsvolumen enthaltenen Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan Schiene waren die Ausbaustrecke Emmerich—Oberhausen, die Ausbaustrecke Karlsruhe—Basel, der Knoten Basel, der Knoten Berlin, Südkreuz—Blankenfelde sowie die Ausbaustrecken Nürnberg—Ebensfeld und Stuttgart—Augsburg.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2024 auf 17.425 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 16.166 Mio. €).

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONS-PROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf i. H. v. 6.212 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 14 Mio. € aus Nachaktivierungen mindernd berücksichtigt.

Der verbleibende Finanzbedarf wurde durch Zuzahlungen in die Kapitalrücklage durch die Gesellschafterin (Eigenkapitalerhöhungen) sowie Mittelaufnahmen bei der DBAG gedeckt.

Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer Finanzierungsstruktur aus, die sich aus Baukostenzuschüssen und Eigenkapitalerhöhungen durch die DBAG zusammensetzt.



## Infrastrukturzuschüsse

Neben den Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen sind Zuschüsse im Wesentlichen vom Bund sowie von Ländern und Gemeinden die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur. Die DB InfraGO AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse i. H. v. 12.548 Mio. € (im Vorjahr: 9.383 Mio. €); davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 8.953 Mio. € (im Vorjahr: 8.849 Mio. €).

Wesentliche Basis dafür sind die LuFV und das Bundes-schienebaugesetz (BSWAG).

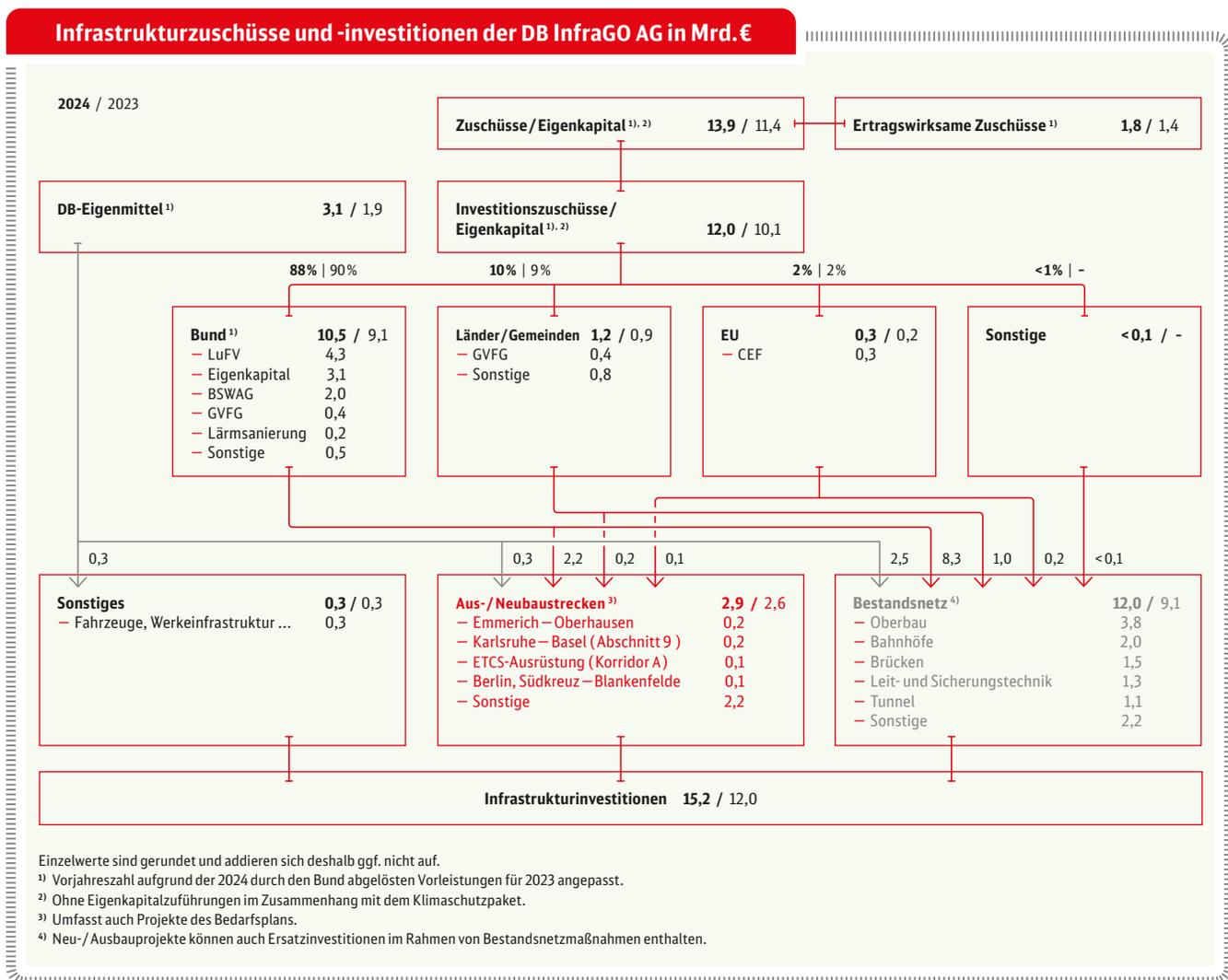
Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemein-deverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Lärmsanierungs-programm des Bundes sowie zur Ausrüstung der Infrastruk-tur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS) gewährt.

Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung.

Darüber hinaus werden vom Bund Gelder nach dem Investitions-gesetz Kohleregion (InvKG) und für Sonderprogramme ausgereicht, wie die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB), zur Beseiti-gung von Engpässen im Nahverkehr (BEN), für die Elektrische Güterbahn (EGB) sowie für Maßnahmen im Zusammenhang mit dem geplanten Deutschland-Takt.

Zudem wurden Bundesmittel für die Kapazitätsplanung und -zuweisung der Zukunft (KaZu Novum) mit dem Ziel einer optimierten Kapazitätsnutzung ausgereicht.

Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (Connecting-Europe-Fazilität; CEF).





Neben Investitionszuschüssen erhält die DB InfraGO AG in geringerem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur. Seit 2024 können infolge von Änderungen des BSWAG und der LuFV auch Aufwendungen für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur durch den Bund bezuschusst werden. Die ertragswirksamen Zuschüsse stiegen 2024 deshalb deutlich. Zudem war in den Mittelzuflüssen in 2024 die Ablösung von durch die DB InfraGO AG vorfinanzierte Maßnahmen aus 2023 enthalten.

In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse und Eigenkapitalmaßnahmen werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden ermöglicht. Zuschüsse, die in Form von Eigenkapital zufließen, sind Finanzierungen der bezuschussten Vermögenswerte, die die Anschaffungs- und Herstellungskosten nicht verändern. Eine transparente Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist unter [www.db.de/investitionen](http://www.db.de/investitionen) verfügbar.

## Analyse der Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahresende um 4.094 Mio. € auf 35.595 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen ist per 31. Dezember 2024 um 5.361 Mio. € auf 33.975 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2023: 28.614 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 95 % (per 31. Dezember 2023: 91 %) und die Anlagendeckung durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital bei 90 % (per 31. Dezember 2023: 87 %). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB InfraGO AG als Infrastrukturbetreiberin wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2024 um 1.265 Mio. € auf 1.612 Mio. € verringert (per 31. Dezember 2023: 2.877 Mio. €). Hier wirkten sich insbesondere geringere Forderungen gegenüber der DB AG aus der Verlustübernahme aus. Der Anteil am Gesamtvermögen verringerte sich auf 5 % (per 31. Dezember 2023: 9 %).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten verringerten sich auf 8 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 10 Mio. €).

Das Eigenkapital erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2023: 14.364 Mio. €) um 5.503 Mio. € auf 19.867 Mio. €. Ursache hierfür waren Zuzahlungen in die Kapitalrücklage durch die Gesellschafterin aufgrund der ver-

änderten Struktur der Bundesfinanzierung sowie aus dem Klimaschutzprogramm des Bundes. Die Eigenkapitalquote stieg hierdurch auf 56 % (per 31. Dezember 2023: 46 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2024 an der Bilanzsumme einen Anteil von 30 % (per 31. Dezember 2023: 34 %). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassten 14 % (per 31. Dezember 2023: 21 %) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 1.954 Mio. € um rund 22 % über dem Vorjahresendwert. Wesentliche Veränderungen betrafen die Rückstellungen für Rückforderungen des Bundes (+ 375 Mio. €), für Großprojekte (– 47 Mio. €), für Rückzahlungsrisiken von Infrastrukturnutzungsentgelten (– 41 Mio. €), für unterlassene Instandhaltung (+ 28 Mio. €) sowie für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden (+ 24 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass die zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen 2024 vollständig getilgt wurden (per 31. Dezember 2023: 154 Mio. €). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verringerten sich um 2.114 Mio. € auf 11.240 Mio. €. Davon resultierten 11.240 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 13.354 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringerte sich per 31. Dezember 2024 auf 32 % (per 31. Dezember 2023: 42 %).

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in % der Bilanzsumme	2024	2023
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	95,4	90,9
Umlaufvermögen	4,6	9,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	55,9	45,6
Rückstellungen	5,5	5,1
Verbindlichkeiten	37,8	48,5
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	31,6	42,4
Rechnungsabgrenzungsposten	0,8	0,8
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>35.595</b>	<b>31.501</b>

# 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.

Die Krisen der vergangenen Jahre haben deutliche Spuren bei der Zielerreichung des DB-Konzerns in den Bereichen Verkehrsverlagerung, Kunde und Wirtschaftlichkeit hinterlassen. Dort besteht eine große Abweichung zu dem, was sich der DB-Konzern mit der Strategie Starke Schiene 2019 vorgenommen hat. Ein wesentlicher Treiber dafür ist, dass die Infrastruktur zu alt, zu störanfällig und zu voll ist. Die daraus folgende schlechte Betriebsqualität gefährdet zunehmend die Umsetzung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und vermindert die wirtschaftliche Tragfähigkeit des DB-Konzerns. Die Starke Schiene Strategie wurde daher 2024 DB-konzernweit um das Sanierungsprogramm S3 ergänzt, mit dem der DB-Konzern die Infrastruktur, den Betrieb und die Wirtschaftlichkeit bis 2027 sanieren will. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit der Schiene wiederherzustellen, das Kund:innen-erlebnis deutlich zu verbessern und die finanzielle Tragfähigkeit des DB-Konzerns abzusichern.

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.

Als Bestandteil des Kerngeschäfts des DB-Konzerns leistet auch die DB InfraGO AG ihren Beitrag zur Zielerreichung des Sanierungsprogramms S3.

## Die Geschäftsfeldstrategie der DB InfraGO AG im Rahmen der Dachstrategie Starke Schiene

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

- Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr,
- Ausbau des Marktanteils im Schienengüterverkehr von 19% auf 25%,



- Umsetzung des Deutschland-Takts, des Konzepts für einen landesweit optimal synchronisierten Fahrplan.

Zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele umfasst die Strategie der DB InfraGO AG im Wesentlichen das strategische Ausbaufeld »Robuster«: Durch Erneuerung und Digitalisierung sowie den bedarfsorientierten Ausbau der Infrastruktur strebt die DB InfraGO AG perspektivisch die Steigerung der Netzkapazitäten in Korridoren und Knoten an, um bestehende Engpässe zu beseitigen und die erforderliche Kapazität für Angebotserweiterungen bereitstellen zu können. Dies wirkt der Überlastung und Überalterung der Infrastruktur entgegen und ermöglicht mehr Zuverlässigkeit und Wachstum auf der Schiene. Weitere wesentliche Voraussetzung zum Erreichen der anspruchsvollen verkehrspolitischen Ziele sind leistungsstarke, kundenorientierte und nachhaltige Bahnhöfe. Als Zugangstor zum Schienenpersonenverkehr prägen sie den ersten und letzten Eindruck jeder Bahnreise und wirken zudem als Visitenkarte einer Stadt oder Gemeinde.

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

Darüber hinaus soll die Gesamtleistungsfähigkeit des Hochleistungsnetzes durch eine Verbesserung der Zuverlässigkeit und Kapazität in den Knoten sichergestellt werden. Mit der Umsetzung von kleinen und mittleren Kapazitätsmaßnahmen sowie von Layoutstandards ermöglicht die DB InfraGO AG die schnelle Kapazitätserweiterung und bringt mit der Digitalisierung des Schienennetzes Zukunftstechnologien ins Gleis. Im Rahmen der Erneuerungsarbeiten werden soweit möglich bereits Vorarbeiten für die Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland geleistet und die Strecken »ESTW/DSTW und DSD Ready« vorgerüstet. Neben der Hochrüstung der

besonders hochbelasteten Strecken im Hochleistungsnetz ist der Bestandserhalt der gesamten Infrastruktur die Basis für eine hohe Leistungsfähigkeit der gesamten Eisenbahn. Entsprechend muss auch das Flächennetz als Basis leistungsfähig betreibbar bleiben bzw. werden.

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

Zudem verbessert die DB InfraGO AG auch den Zugang zur Schiene. Hierfür werden die Serviceeinrichtungen mit Fokus auf den Kapazitätszielbedarf und einen abgesicherten Qualitätszustand ganzheitlich weiterentwickelt, sodass eine passgenaue Nutzung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährleistet wird.

Für die Personenbahnhöfe hat sich die DB InfraGO AG das strategische Ziel gesetzt, diese ganzheitlich zu Zukunftsbahnhöfen (ZKB) zu entwickeln und entsprechend zu betreiben. Ganzheitliche Entwicklung bedeutet, dass der Bahnhof vom Vorplatz über das Empfangsgebäude bis hin zum Bahnsteig aus einem Guss modernisiert wird: barrierefrei, mit moderner Reisendeninformation und Wegeleitung, ansprechenden Aufenthaltsbereichen mit ausreichenden Warteangeboten sowie einem guten Serviceangebot. Um auch die Vorplätze und die Anbindung zu verbessern, wurde im vergangenen Jahr die Kompetenzstelle Vorplatz und Anschlussmobilität ins Leben gerufen. Ein Team aus Landschaftsplaner:innen, Architekt:innen und Bahnexpert:innen begleitet Kommunen sowie Länder bei der gemeinsamen Entwicklung der Bahnhofsumfelder zu sicheren und einladenden Orten im Quartier sowie insbesondere auch beim Ausbau von Fahrradabstellanlagen und Angeboten der Mikromobilität. Ein Bahnhof wird dann zum Zukunftsbahnhof, wenn er die definierten Soll-Standards je Bahnhofstyp erfüllt. Diese wurden mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gemeinsam entwickelt und Ende 2024 als Handbuch ZKB verabschiedet. Klare Definitionen sorgen für ein einheitliches Verständnis der Standards, die den Kund:innen künftig an den Bahnhöfen zur Verfügung stehen. Sie sind konsequent aus Kund:innenbedürfnissen und weiteren Anforderungen (z. B. Sicherheit) abgeleitet und beziehen sich bspw. auf Aspekte der Kapazität, Barrierefreiheit, Reisendeninformation, Erscheinungsbild und Ausstattung des Empfangsgebäudes, Services, Reisendenversorgung sowie des Bahnhofsumfelds.



Weiterhin wird die DB InfraGO AG ihre Infrastruktur gezielt durch Aus- und Neubau sowie durch Streckenelektrifizierung erweitern und so die erforderlichen Kapazitäten für die Umsetzung des Deutschland-Takts schaffen. Um die genannten Projekte umzusetzen und die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, werden die entsprechenden Fachkräfte gezielt rekrutiert und qualifiziert. Dies beinhaltet auch Maßnahmen zur modernen Gestaltung der Arbeit und Arbeitsmittel sowie zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität.

Im Rahmen der grünen Transformation und sozialen Verantwortung definiert die DB InfraGO AG zentrale Hebel im Bereich der Infrastruktur auf dem Weg zu einer klimaneutralen und nachhaltigeren Zukunft. Es wird u. a. die weitere Elektrifizierung von Strecken – auch mittels innovativer Ansätze wie bspw. der Umgestaltung der eigenen Produktionsprozesse vorangetrieben. Die DB InfraGO AG schafft die Grundlagen, um CO<sub>2</sub>-Emissionen im Bau zu reduzieren, und entwickelt Ressourcenschutzkonzepte weiter. So sollen die Recyclinganteile von Schienenstahl, Gleisschotter und Betonschwellen weiter erhöht werden. Zur Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks der Bahnhöfe werden u. a. die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die Vergrünung des Materialverbrauchs im Einklang mit der Kreislaufwirtschaft sowie eine Aufwertung der Vegetation an den Bahnhöfen angestrebt. Zudem wird an den Bahnhöfen stetig die Energieeffizienz durch energetische Sanierung erhöht und der Einsatz von Ökostrom forciert. Zur Erhöhung der Klimaresilienz werden Maßnahmen umgesetzt, die Bahnhöfe vor Klimawandelfolgen schützen. Im Bereich Soziales treibt die DB InfraGO AG den Ausbau der Barrierefreiheit der Bahnhöfe voran und reduziert die Lärmbeeinträchtigung für Anwohner:innen durch den Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Gleise. Gemeinsam mit der Bahnhofsmision sowie den Kommunen setzt sie sich zudem dafür ein, die Bahnhöfe als sichere Sozialräume zu stärken. Diese unterschiedlichen Maßnahmen zeigen deutlich, dass Nachhaltigkeit handlungsleitend und fester Bestandteil der DNA der DB InfraGO AG ist. Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Integrierten Bericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen.

Die Erreichung der Ziele ist nur gemeinsam zu schaffen, weshalb die DB InfraGO AG intensiv mit Branche und Industrie zusammenarbeitet.

## Weitere strategische Weichenstellungen 2024

Der Rückenwind für den DB-Konzern, und hierbei insbesondere für die DB InfraGO AG, ist im Berichtsjahr weiterhin vorhanden. Mit den von der Bundesregierung angestrebten höheren Investitionen in die Schiene werden die Grundlagen für die angestrebte Verkehrswende gelegt. Damit baut dieser

Ansatz auf den gesellschaftspolitischen Entwicklungen hin zu einer Ökologisierung des Verkehrs auf und setzt die begonnene Stärkung der Schiene fort.

Die Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns ist seit 2019 der Nordstern für alle Gesellschaften im Kerngeschäft des DB-Konzerns und elementarer Baustein der Verkehrswende in Deutschland. Trotz intakter Nachfrage und Finanzierung für die Infrastruktur ist die aktuelle Betriebsqualität nicht zufriedenstellend und gefährdet zunehmend die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele. Außerdem vermindert sie die wirtschaftliche Tragfähigkeit der DB AG. Aus diesem Grund wurde im September 2024 ein Gesamtprogramm zur strukturellen Sanierung des DB-Konzerns innerhalb der nächsten drei Jahre vorgestellt (Sanierungsprogramm S3). Das Programm ergänzt die DB-Konzernstrategie Starke Schiene, indem bis 2027 entlang der drei Dimensionen Wirtschaftlichkeit, Betrieb und Infrastruktur saniert wird. Das übergeordnete Ziel des Programms ist es, bis 2027 die Leistungsfähigkeit der Schiene wiederherzustellen, das Kund:innenenerlebnis durch eine höhere Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und weniger Störungen deutlich zu verbessern und die finanzielle Tragfähigkeit des DB-Konzerns abzusichern. Die DB InfraGO AG leistet einen zentralen Beitrag innerhalb des Gesamtprogramms und hat die strategischen Weichenstellungen dafür bereits im Berichtsjahr gestellt.

## WEITERE INFORMATIONEN

### Transformation in ein Hochleistungsnetz

#### GENERALSANIERUNGEN

Im Juni 2022 haben das BMDV und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Das Hochleistungsnetz 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 störan-





fälligen Anlagen ersetzt, die Leistungsfähigkeit der Anlagen 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 Kund:innenerlebnis 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. DB InfraGO ist im Rahmen dieser Richtlinien verpflichtet, den Netzzugangsberechtigten Kapazitätseinschränkungen auf dem Netz vorab anzuzeigen. Einschränkungen, die im Jahr 2028 wirken, mussten somit erstmals bis zum 31. Oktober 2024 dargelegt werden.

Grundsätzliches Ziel ist es, die Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Verkehr für alle Kunden so gering wie möglich zu halten. Neben verkehrlichen Bewertungen fließen auch Erfahrungen aus bereits erfolgten Generalsanierungen in die Planung ein.

## HOCHLEISTUNGSINSTANDHALTUNG

Ein weiterer integraler Baustein für die Transformation der Schieneninfrastruktur in ein Hochleistungsnetz ist eine neue Instandhaltungsstrategie (Hochleistungsinstandhaltung). Dabei setzt DB InfraGO künftig maßgeblich auf drei Säulen: nachhaltige Prävention, digitale Instandhaltung und schnelle Entstörung. Ziel ist es, technische Störungen zu reduzieren und deren Auswirkungen für Kunden im Personen- sowie Güterverkehr zu minimieren.

- Im Rahmen einer nachhaltigen Prävention pflegt DB InfraGO das Netz künftig mittels datenbasierter und intelligenter Lebenszyklusmodelle proaktiv und periodisch.
- Durch den Einsatz von fahrzeug- und infrastrukturgebundener Sensorik sowie zuverlässigen Prognosen von Fehlerentwicklungen ermöglicht die digitale Instandhaltung, Störungen bereits im Vorfeld zu erkennen und zu besei-

tigen, bevor sie auftreten. Die Digitalisierung hilft dabei, die Instandhaltung schneller, zuverlässiger und planbarer zu machen.

- Erhöhte Lagerbestände und optimierte Bereitschaften ermöglichen eine schnellere Entstörung bei ungeplanten Ausfällen – mit einem Schwerpunkt auf Bahnübergängen. In regionalen Steuerungszentren lassen sich Diagnosemeldungen zudem bestmöglich überwachen und in konkrete Handlungsempfehlungen übersetzen.

Durch den bereits im Jahr 2024 begonnenen Hochlauf der Hochleistungsinstandhaltung erwarten wir spürbare Verbesserungen in der Verfügbarkeit des Hochleistungsnetzes. Für die Umsetzung der Hochleistungsinstandhaltung wurde das präventive Instandhaltungsbudget im Zeitraum von 2024 bis 2033 um knapp über 2 Mrd. € erhöht.

## Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

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

## Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Seit Sommer 2022 läuft ein vorsorgliches Programm des DB-Konzerns zur Inspektion und zum Austausch von Betonschwellen. Hintergrund des Programms ist das Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen vom 3. Juni 2022. Ursache des tragischen Unfalls waren schadhafte Betonschwellen.

Der DB-Konzern tauschte seitdem über 1,7 Millionen Schwellen aus. Das Schwellenprogramm wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt, um schadhafte Schwellen entsprechend dem weiterentwickelten Regelwerk frühzeitig auszutauschen.

## Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

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

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

Mit Urteil vom 7. März 2024 (EuGH, C-582/22 – Die Länderbahn) hat der EuGH die Möglichkeit dieser nachträglichen Überprüfung von Altentgelten bestätigt. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat unterdessen Verfahren zur Überprüfung der in Streit stehenden Altentgelte eröffnet. Ein erstes Verfahren hat die Behörde mit Beschluss vom 14. November 2024 beendet und dabei die verfahrensgegenständlichen Entgelte nach dem sog. Stationspreissystem 2005 weitestgehend bestätigt. Der Fortgang der weiteren Verfahren ist noch offen.

## Schienenkartell

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

## Trassenpreise für 2025

Die BNetzA hat mit Beschluss vom 22. März 2024 das Trassenpreissystem (TPS) 2025 genehmigt. Die Entgelterhöhung gegenüber dem Vorjahr beträgt effektiv 17,7% im Schienenpersonenfernverkehr, 16,2% im Schienengüterverkehr und 0,6% im Schienenpersonennahverkehr. 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. Da dieser Schritt

gleichzeitig zu einer entsprechenden Entlastung im Stationspreissystem führt, ist die tatsächliche Belastung der Entgelterhöhung im Personenverkehr niedriger und beträgt 0,6% im Schienenpersonennahverkehr (nominell 6,7%) und 17,7% (nominell 19,7%) im Schienenpersonenfernverkehr. Über alle Verkehrsarten beträgt die effektive Entgelterhöhung rund 6,0%.

## 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. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 1,67% (Schienenpersonennahverkehr) und 7,40% (Schienenpersonenfernverkehr) genehmigt. Gegen den Beschluss der BNetzA zur Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnhöfe (Entgeltgenehmigung 2025) hat die DB InfraGO AG Klage bezüglich des Preisdeckels im Schienenpersonennahverkehr erhoben.

## Erstellung Fahrplan 2025

Für den Netzfahrplan 2025 sind rund 90.000 Trassenanmeldungen eingegangen (rund –1%). Dabei gab es auch Anmeldekongflikte, die dadurch gekennzeichnet sind, dass mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) denselben Zeitslot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Während die Anzahl der Anmeldekongflikte nur leicht stieg, hat sich die Anzahl der Kapazitätskongflikte um rund 8% auf insgesamt 120 erhöht. Ein Kapazitätskongflikt entsteht im Rahmen baubedingter Einschränkungen, für die im Vorfeld die Kapazität auf die Verkehrsarten Schienenpersonenfern-, Schienenpersonennah- und Schienengüterverkehr verteilt wurde. Bei einem Kapazitätskongflikt werden für eine Verkehrsart mehr Trassen angemeldet, als Kapazität vorhanden ist. Der Großteil der Kapazitätskongflikte im Fahrplan 2025 ist durch die beiden Generalsanierungen der Strecken Hamburg–Berlin und Emmerich–Oberhausen und durch Baumaßnahmen im Elbtal zwischen Dresden und Tschechien entstanden. In der Folge mussten dadurch mehr Trassenanfragen abgelehnt oder eingekürzt werden als im Vorjahr.

Dass der Wettbewerb auf der Schiene weiter zunimmt, zeigen v. a. die Trassenanmeldungen von DB-konzernexternen EVU:

- Ihr Anteil im Schienenpersonenfernverkehr hat sich um rund 13% erhöht, obwohl die Anmeldungen des Sektors gleichzeitig um rund 2% zurückgingen.
- Im Schienenpersonennahverkehr stieg die Zahl der Anmeldungen DB-konzernexterner EVU um rund 2%, während der Gesamtmarkt in etwa gleich geblieben ist.



- Im Schienengüterverkehr wurden im Vergleich zum Vorjahr rund 3% weniger Trassen angemeldet, die Anmeldungen DB-konzernexterner EVU sank um rund 15%. Der Fahrplanprozess unterliegt einem sehr strengen regulatorischen Rahmen und wird von der BNetzA überwacht. Der Netzfahrplan für das Jahr 2024/2025 ist im November 2024 fristgerecht fertiggestellt worden.

## Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Im September 2017 wurde zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt vereinbart, ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit durchzuführen. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und eines Vorschlags des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung an, dies wird noch mindestens bis Juni 2025 andauern. Der Weiterbau und die Sanierung des beschädigten Bereichs wurden vom Schlichtungsverfahren entkoppelt; mit Ausnahme der Wiederherstellung der Oströhre sind die Leistungen der bauausführenden ARGE mittlerweile abgeschlossen. Die Rheintalbahn ist im Frühjahr 2022 temporär umverlegt worden, um die havarierte Oströhre von oben mit einer offenen Baugrube sanieren zu können. Die Baugrubenumschließung ist erstellt, die Erdarbeiten haben begonnen und mit dem Abbruch der Tunnelvortriebsmaschine und dem Tunnelneubau wurde 2024 begonnen. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Vergleiche geschlossen.

## 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 tarif-

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

Die Grundsätze des Risikomanagements werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB InfraGO AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB InfraGO AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, 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 ( $\geq 50$  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.

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 Kunden. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Zuspruchs der Kunden.

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.

## Risiken in Kategorien

### ÜBERSICHT WESENTLICHER RISIKEN

Per 31. Dezember 2024 lagen die wesentlichen Risiken der DB InfraGO AG für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 in folgenden Bereichen (in absteigender Bedeutungsreihenfolge):

- Produktion und Technik, insbesondere unsichere Infrastrukturfinanzierung.
- Recht und Verträge, insbesondere Schaden und Schadenersatz aus Verfristung Infrastruktur.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr deutlich erhöht.

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

## Risiken aus Produktion und Technik

Unsere Tätigkeit als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten.

### INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 fortschreibt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV III festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen und Aufwandsmaßnahmen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es für sämtliche Projekte und Maßnahmen bereits abschließende Vereinbarungen gibt.

### DIGITALISIERUNG

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



## Risiken aus Recht und Verträgen

### SCHADEN UND SCHADENERSATZ AUS VERFRISTUNG INFRASTRUKTUR

Risiken entstehen u. a. aus Schadenersatzansprüchen wegen Nichteinhaltung bzw. Bereitstellung der vertraglich vereinbarten Trasseninfrastruktur. Ein erhöhtes Bauvolumen sowie nicht durchgängig gewährleistete Stabilität der termingerechten Kommunikation und Anmeldung der Baumaßnahmen führen zu Verfristungen von Baufahrplandokumenten mit der Folge, dass Verkehre verspätet, umgeleitet oder gar nicht durchgeführt werden können. Infolgedessen werden insbesondere durch den Schienenpersonenverkehr Kostenersatzforderungen bei der DB InfraGO AG geltend gemacht.

### ZUSÄTZLICH EXISTIEREN FÜR DIE DB INFRAGO AG DIE FOLGENDEN RISIKEN

- **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.
- **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 InfraGO AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich Entwicklung des Preisniveaus sowie Entwicklung der staatlichen Ausgaben und Investitionen) von Bedeutung.
- **Risiken im Zusammenhang mit Personal,** u. a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten, sowie einer unzureichenden Personaldeckungs v. a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel.
- **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.
- **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. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- **Risiken aus Beschaffungs-/Energimarktentwicklungen** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
- **Klimabedingte Risiken im Zusammenhang mit Extremwetterereignissen,** die sich aus dem Klimawandel ergeben.
- **Risiken im Zusammenhang mit dem Absatzmarkt** ergeben sich im Wesentlichen indirekt, d. h. über Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage.

## 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 CO<sub>2</sub>-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 zur 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. Insgesamt wird erwartet, dass die Industrieproduktion weiter sinkt, wenn auch nicht mehr so stark wie 2024.

2025 wird für die Trassennachfrage insgesamt eine positive Entwicklung erwartet. Die geplanten Ausweitungen der Sprinterlinien und der internationalen Verkehre im Schienenpersonenfernverkehr sowie der Anstieg der bestellten Verkehre durch die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr sollten Treiber des Wachstums sein. Im Schienengüterverkehr wird infolge einer leichten Erholung der Konjunktur von einem leichten Wachstum der Transportnachfrage ausgegangen. Dämpfend auf die Nachfrage sollte 2025 wie im Vorjahr das weiter steigende Bauvolumen auf der Schieneninfrastruktur, u. a. aufgrund der Generalsanierungen auf den Relationen Hamburg—Berlin sowie Emmerich—Oberhausen, wirken.

Für 2025 wird aufgrund von Angebotsausweitungen im Schienenpersonenfernverkehr und Mehrverkehren im Schienenpersonennahverkehr von moderat steigenden Stationshalten ausgegangen.

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.

## Voraussichtliche Entwicklung der DB InfraGO AG im Geschäftsjahr 2025

Um die Erreichung der langfristigen Ziele der Strategie Starke Schiene sicherzustellen, hat der DB-Konzern im September 2024 ein Gesamtprogramm zur strukturellen Sanierung des Konzerns innerhalb der nächsten drei Jahre vorgestellt (Sanierungsprogramm S3). Im Fokus stehen drei Dimensionen: die Sanierung der Infrastruktur, des Eisenbahnbetriebs und der Wirtschaftlichkeit.

Das übergeordnete Ziel des Programms ist es, bis 2027 die Leistungsfähigkeit der Schiene wiederherzustellen, das Kundenerlebnis durch eine höhere Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und weniger Störungen deutlich zu verbessern und die finanzielle Tragfähigkeit der Deutschen Bahn abzusichern. Die DB InfraGO AG leistet ihren Beitrag zu allen drei oben genannten Dimensionen, denn die Infrastruktur ist die Grundlage für den Bahnbetrieb.





Im Fokus des Programms steht die schnelle Bestandssanierung. Dies beinhaltet die Umsetzung der geplanten Generalsanierungen, die mit der Sanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim bereits im Jahr 2024 erfolgreich gestartet wurden. Ferner sollen störanfällige Anlagen in der gesamten Infrastruktur ersetzt und damit die Anzahl der Langsamfahrstellen deutlich reduziert werden. Die sog. Lost Units, die entstehen, wenn ein Zug durch ein Ereignis zwischen zwei Messpunkten auf einem Streckenabschnitt mehr als 90 Sekunden Verspätung aufbaut, sollen ebenfalls reduziert werden. Außerdem sollen mit einem Sofortprogramm alte, störanfällige Stellwerke ersetzt werden. Spürbare Wirkung wird auch die schnelle Kapazitätserweiterung durch kleine und mittlere Maßnahmen haben. Die ganzheitliche Modernisierung der Bahnhöfe zu Zukunftsbahnhöfen soll ebenfalls weiter vorangetrieben werden.

Im Rahmen der bestehenden Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen werden darüber hinaus gemeinsam mit dem Bund priorisierte Bedarfsplan- und Digitalisierungsvorhaben fortgeführt sowie alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die Sanierungs- und Modernisierungsoffensive ab 2028 ohne Verzögerung weiter umsetzen zu können.

Die Sanierung der Infrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung, um auch im Eisenbahnbetrieb Qualität und Stabilität zu verbessern. Darüber hinaus hat die Stabilisierung des Fahrplans höchste Priorität. Dazu wird das gesamte Bau- und Instandhaltungssystem in ein sog. vertaktetes System überführt. Ziel ist, dass die Baustellen künftig über vorgegebene Zeitfenster dem Fahrplan folgen. Ein vergleichbares Konzept ist in Zukunft auch für die Investitionsmaßnahmen vorgesehen. Mit diesen Maßnahmen wird die Anzahl der von Baumaßnahmen betroffenen Züge deutlich reduziert.

Ein weiterer Schwerpunkt zur Sanierung des Betriebs liegt auf der punktuellen Entlastung der wichtigsten Knoten in Deutschland. Hierzu sollen kurzfristige operative Maßnahmen wie etwa eine veränderte Reisendenlenkung zur Verbesserung der operativen Exzellenz umgesetzt werden. Darüber hinaus sollen die Grundlagen für wesentliche Digitalisierungsinitiativen bei der Fahrplanerstellung und der Betriebsdurchführung realisiert werden.

Die Sanierung der Infrastruktur und des Betriebs sind wichtige Voraussetzungen für eine Ergebnisverbesserung in den nächsten Jahren. Darüber hinaus soll eine Reihe von Maßnahmen dazu beitragen, den DB-Konzern und somit auch die DB InfraGO AG effizienter aufzustellen.

Im Geschäftsjahr 2025 gehen wir von einer Betriebsleistung (Trassenkilometer sowie Stationshalte) leicht oberhalb des Niveaus im Berichtsjahr aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unsere Planung zur Aufrechterhaltung einer angemessenen Qualität und Pünktlichkeit bei hohem Bauvolumen, insbesondere aufgrund der Generalsanierungen der Korridore Hamburg—Berlin und Emmerich—Oberhausen, eine gezielte Verkehrsmengenbegrenzung enthält.

Bei den Umsatzerlösen der DB InfraGO AG gehen wir aufgrund des Leistungsmengenwachstums sowie der Preisanpassung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 von einer leichten Steigerung gegenüber dem Berichtsjahr aus. Der Aufwand wird gegenüber dem Berichtsjahr aufgrund von zusätzlichen qualitätsverbessernden Maßnahmen sowie Preissteigerungen steigen. Die Abschreibungen werden aufgrund der veränderten Finanzierungsstruktur, in der Baukostenzuschüsse des Bundes zum Teil durch Zuzahlungen in das Eigenkapital ersetzt werden, deutlich höher erwartet. Zugleich ist für 2025 ein weiterer Anstieg bei der Finanzierung von Aufwandsmaßnahmen durch den Bund geplant, sodass ein leicht positives Ergebnis nach Steuern erwartet wird.

Mit dem Ziel, die Qualität der Infrastruktur weiter zu verbessern, werden die Brutto-Investitionen gegenüber dem Berichtsjahr weiter deutlich steigen. Die Netto-Investitionen werden sich gegenüber dem Berichtsjahr sehr deutlich erhöhen, da der Bund die DB InfraGO AG zur Finanzierung der Investitionen 2025 mit zusätzlichem Eigenkapital ausstattet und die Baukostenzuschüsse reduziert. Die Deckung des Finanzbedarfs der DB InfraGO AG wird auch im Jahr 2025 neben der Bundesfinanzierung durch die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzern sichergestellt.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

---

#### Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

# Jahresabschluss

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
Umsatzerlöse	(15)	8.360	7.589
Bestandsveränderungen		121	6
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	2.047	1.826
<b>Gesamtleistung</b>		<b>10.528</b>	<b>9.421</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	3.598	712
Materialaufwand	(18)	- 5.144	- 4.275
Personalaufwand	(19)	- 4.827	- 4.217
Abschreibungen		- 978	- 825
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	- 3.097	- 2.254
Beteiligungsergebnis	(21)	74	35
Zinsergebnis	(22)	- 363	- 231
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>- 209</b>	<b>- 1.634</b>
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	209	1.634
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-	-
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

# BILANZ

## Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	391	336
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		17.480	14.767
a) davon Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte		3.115	3.025
b) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		2.108	1.955
c) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		12.257	9.787
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		4.673	3.515
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		8	7
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		223	181
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		791	744
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		10.378	9.033
		<b>33.553</b>	<b>28.247</b>
III. Finanzanlagen	(2)	31	31
		<b>33.975</b>	<b>28.614</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(3)	393	330
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.215	2.543
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		4	4
		<b>1.612</b>	<b>2.877</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(5)	8	10
		<b>35.595</b>	<b>31.501</b>

## Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	19.082	13.579
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		<b>19.867</b>	<b>14.364</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(9)	1.954	1.596
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(10)	13.495	15.277
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(11)	279	264
		<b>35.595</b>	<b>31.501</b>

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung / Verlustübernahme)		- 209	- 1.634
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens		900	809
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Pensionsrückstellungen (ohne DB-konzerninterne Wechsler)		9	3
Cashflow vor Steuern		700	- 822
Zunahme (+) / Abnahme (-) der übrigen Rückstellungen		238	- 49
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)		- 78	- 72
Veränderung der kurzfristigen Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		1.515	- 95
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		527	129
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		90	9
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)		363	231
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-) im Beteiligungsergebnis		- 74	- 35
Einzahlungen im Zusammenhang mit Erträgen von außergewöhnlicher Größenordnung oder außergewöhnlicher Bedeutung		2.756	0
Auszahlungen von außergewöhnlicher Größenordnung oder außergewöhnlicher Bedeutung (einschließlich solcher für periodenfremde Aufwendungen)		- 2.756	0
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>3.281</b>	<b>- 704</b>
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 134	- 98
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		36	69
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 15.031	- 11.914
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen / Zuwendungen		8.953	8.849
Rückzahlungen von Investitionszuschüssen		- 47	- 101
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		- 13	- 10
Erhaltene Zinsen (+)		1	4
Einzahlungen (+) aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden		50	29
Auszahlungen (-) für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		- 15	- 6
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 6.200</b>	<b>- 3.178</b>
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen der Gesellschafterin		5.503	1.125
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 154	- 154
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		- 1.818	1.688
Gezahlte Zinsen (-)		- 320	- 226
Auszahlung für Gewinnabführung / gezahlte Dividenden an die Gesellschafterin		0	- 410
Ein- / Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		4	6
Ein- / Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		- 296	1.855
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>2.919</b>	<b>3.884</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>0</b>	<b>2</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		4	2
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>(23)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten <sup>1)</sup>					Abschreibungen <sup>1)</sup>					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge	Zuschüsse	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschreibungen	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE <sup>2)</sup></b>														
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	215	17	-	10	-	242	- 83	- 25	-	-	-	- 108	134	132
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	460	5	- 1	- 1	- 1	462	- 422	- 8	-	-	-	- 430	32	37
3. Geleistete Anzahlungen und in Entwicklung befindliche Software <sup>3)</sup>	166	112	- 45	- 9	1	225	-	-	-	-	-	-	225	167
	<b>841</b>	<b>134</b>	<b>- 46</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>929</b>	<b>- 505</b>	<b>- 33</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>- 538</b>	<b>391</b>	<b>336</b>
<b>SACHANLAGEN</b>														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	3.465	43	0	- 1	- 20	3.487	- 440	-	-	64	4	- 372	3.115	3.025
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	4.006	377	- 204	96	- 8	4.267	- 2.051	- 115	-	-	7	- 2.159	2.108	1.955
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	16.329	1.136	- 392	2.005	- 10	19.068	- 6.542	- 274	- 1	-	6	- 6.811	12.257	9.787
	<b>23.800</b>	<b>1.556</b>	<b>- 596</b>	<b>2.100</b>	<b>- 38</b>	<b>26.822</b>	<b>- 9.033</b>	<b>- 389</b>	<b>- 1</b>	<b>64</b>	<b>17</b>	<b>- 9.342</b>	<b>17.480</b>	<b>14.767</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	16.428	1.907	- 968	614	- 304	17.677	- 12.913	- 401	-	14	296	- 13.004	4.673	3.515
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	11	1	-	5	- 5	12	- 4	- 5	-	-	5	- 4	8	7
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	609	59	- 27	39	- 25	655	- 428	- 29	1	-	24	- 432	223	181
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.229	177	- 73	68	- 54	2.347	- 1.485	- 121	-	-	50	- 1.556	791	744
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.033	11.345	- 7.243	- 2.826	69	10.378	-	-	-	-	-	-	10.378	9.033
	<b>52.110</b>	<b>15.045</b>	<b>- 8.907</b>	<b>-</b>	<b>- 357</b>	<b>57.891</b>	<b>- 23.863</b>	<b>- 945</b>	<b>-</b>	<b>78</b>	<b>392</b>	<b>- 24.338</b>	<b>33.553</b>	<b>28.247</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	31	-	-	-	-	31	-	-	-	-	-	-	31	31
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>31</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>31</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>52.982</b>	<b>15.179</b>	<b>- 8.953</b>	<b>-</b>	<b>- 357</b>	<b>58.851</b>	<b>- 24.368</b>	<b>- 978</b>	<b>-</b>	<b>78</b>	<b>392</b>	<b>- 24.876</b>	<b>33.975</b>	<b>28.614</b>

<sup>1)</sup> Die dargestellten Positionen enthalten Rundungsdifferenzen aus Vorjahren.

<sup>2)</sup> Abweichende Darstellung zum Vorjahr; Separierung in Entwicklung befindlicher Software in Position 3.

<sup>3)</sup> Die Zugänge des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos aus 2023.

## ANHANG

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

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

Der Jahresabschluss der DB InfraGO AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert. Die GuV ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. §275 Abs. 2 HGB aufgestellt. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

Bei der Betrachtung der Ertragslage ist zu berücksichtigen, dass die ehemalige DB Station&Service AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Mai 2023 auf die DB InfraGO AG verschmolzen wurde. Insofern sind die Vorjahreszahlen nicht uneingeschränkt vergleichbar.

### (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags von 310 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 260 Mio. €) ist gem. §268 Abs. 8 Satz 1 HGB in Verbindung mit §301 Satz 1 AktG eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden ggf. vorgenommen. Sofern der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen ist, erfolgt gem. §253 Abs. 5 Satz 1 HGB eine Zuschreibung auf die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

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

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

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

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

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

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

Im Anlagevermögen wird für bestimmte Anlagenklassen der Komponentenansatz angewendet. Investitionen in die Anlagenklassen Bahnübergangssicherungen, Eisenbahnbrücken, Gleise, elektrische und elektronische Signalanlagen, Hallen- und Bahnsteigdächer, Bahnsteige, unterirdische Haltepunkte sowie Empfangsgebäude werden in physisch separierbare Einheiten unterteilt. Diesen Einheiten wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebensdauern entsprechende Nutzungsdauern zugeteilt. Die einzelnen Komponenten werden entsprechend ihrer jeweiligen Nutzungsdauer linear abgeschrieben: Bahnübergangssicherungen (15-30 Jahre), Eisenbahnbrücken (60-90 Jahre), Gleise (13-26 Jahre), elektrische und elektronische Signalanlagen (10-40 Jahre), Hallen- und Bahnsteigdächer (30-60 Jahre), Bahnsteige (15-30 Jahre), unterirdische Haltepunkte (15-75 Jahre) sowie Empfangsgebäude (25-75 Jahre).

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

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

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

Die am Vorjahresende noch unter den anderen aktivierten Eigenleistungen gezeigten Leistungen für aufgearbeitete Komponenten werden im Berichtsjahr erstmalig als Bestandsmehrung im Posten Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen zusammen mit den Verbräuchen (Bestandsminderung) ausgewiesen.

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 im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,76% für überfällige Forderungen und 0,05% 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.

Bankguthaben werden zum Nominalwert angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gem. §246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gem. §253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist §253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

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

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

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2023 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungs-

umfangs 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 0 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 0 Mio. €), der gem. §253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

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 Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,78

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

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abweichend von der in §275 Abs.2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der 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 zu entnehmen.

Der gem. §285 Nr.22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 143 Mio.€ (im Vorjahr: 212 Mio.€), von denen 119 Mio.€ (im Vorjahr: 179 Mio.€) – abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 45 Mio.€ (im Vorjahr: 27 Mio.€) – in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse i.H.v. 8.953 Mio.€ (im Vorjahr: 8.849 Mio.€) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 1 Mio.€ (im Vorjahr: 0 Mio.€) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen. Zudem wurden Zuschreibungen von 78 Mio.€ (im Vorjahr: 16 Mio.€) auf das Anlagevermögen vorgenommen, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

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. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden in der Bilanz ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 65 Mio.€ bei den Posten Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau im Sachanlagevermögen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

### (3) VORRÄTE

PER 31.12. / in Mio.€	2024	2023
Hilfs- und Betriebsstoffe	366	307
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	27	23
<b>Insgesamt</b>	<b>393</b>	<b>330</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i.H.v. 164 Mio.€ (per 31. Dezember 2023: 150 Mio.€) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 5 Mio.€ (im Vorjahr: 2 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	231	8	229	13
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	689	-	2.026	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	294	52	288	79
<b>Insgesamt</b>	<b>1.215</b>	<b>60</b>	<b>2.543</b>	<b>92</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 221 Mio.€ (per 31. Dezember 2023: 172 Mio.€).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 271 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 242 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 125 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 99 Mio. €), Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften i. H. v. 84 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 51 Mio. €) und Forderungen gegen die DB AG aus der Verlustübernahme i. H. v. 209 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.634 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG i. H. v. 341 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.749 Mio. €) enthalten.

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

## (5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten i. H. v. 8 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 10 Mio. €) werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten (2 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 3 Mio. €) sowie Zahlungen für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (4 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 4 Mio. €) ausgewiesen.

## (6) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital der DB InfraGO AG beträgt 767 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 153.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

## (7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2024 einen Betrag i. H. v. 19.082 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 13.579 Mio. €) aus.

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €). Weiterhin sind dort die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 9.990 Mio. € enthalten. Im Jahr 2013 wurde die Kapitalrücklage um 53 Mio. € sowie im Jahr 2016 um 14 Mio. € vermindert. Darüber hinaus erfolgten im Berichtsjahr zur Stärkung der Finanzkraft der DB InfraGO AG Zuführungen zur Kapitalrücklage durch die DB AG i. H. v. 5.500 Mio. € sowie 3 Mio. € aufgrund von Korrekturen der im Jahr 2007 durchgeführten Immobilienneuordnung.

## (8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2024 einen Betrag i. H. v. 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) in 2010.

## (9) RÜCKSTELLUNGEN

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	44	43
Steuerrückstellungen	11	8
Sonstige Rückstellungen	1.899	1.545
<b>Insgesamt</b>	<b>1.954</b>	<b>1.596</b>

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB InfraGO AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB InfraGO AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB InfraGO AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (43 Mio. €; im Vorjahr: 44 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung i. H. v. 47 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (12 Mio. €; im Vorjahr: 13 Mio. €).

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB InfraGO 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 (8 Mio. €; im Vorjahr: 6 Mio. €).

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird i. H. v. 66 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 77 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (66 Mio. €) verrechnet.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 44 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 43 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Verpflichtungen im Personalbereich	390	367
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	155	140
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	17	13
Prozessrisiken und Schadenersatzverpflichtungen	248	288
Rückzahlungsverpflichtungen	464	89
Unterlassene Instandhaltung	236	209
Rückbauverpflichtungen	6	6
Übrige Risiken	383	433
<b>Insgesamt</b>	<b>1.899</b>	<b>1.545</b>

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

Die Rückstellungen für Prozessrisiken beinhalten anders als am Vorjahresende auch Rückstellungen für noch nicht abgeschlossene Schadensfälle i. H. v. 28 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 28 Mio. €). Um die Vergleichbarkeit zum Vorjahresende zu gewährleisten, wurden die Vorjahresangaben angepasst.

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

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 276 Mio. €; Anschaffungskosten: 249 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (276 Mio. €) verrechnet.

## (10) VERBINDLICHKEITEN

PER 31.12. / in Mio. €	2024	davon mit Restlaufzeit			2023
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	-	-	-	-	154
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.000	927	73	2	769
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	11.712	1.849	9.863	7.100	13.837
Sonstige Verbindlichkeiten	783	781	2	1	517
davon aus Steuern	45	45	-	-	48
<b>Insgesamt</b>	<b>13.495</b>	<b>3.557</b>	<b>9.938</b>	<b>7.103</b>	<b>15.277</b>
davon zinspflichtig	11.240	1.385	9.855	7.100	13.354

Die Restlaufzeiten der Vorjahresendwerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen i. H. v. 154 Mio. € (alle bis ein Jahr), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 769 Mio. € (bis ein Jahr: 695 Mio. €, über ein Jahr: 74 Mio. €, davon über fünf Jahre: 2 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen i. H. v. 13.837 Mio. € (bis ein Jahr: 3.955 Mio. €, über ein Jahr: 9.882 Mio. €, davon über fünf Jahre: 8.200 Mio. €) sowie sonstige Verbindlichkeiten i. H. v. 517 Mio. € (bis ein Jahr: 516 Mio. €, über ein Jahr: 1 Mio. €, davon über fünf Jahre: 1 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG i. H. v. 11.403 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 13.556 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten i. H. v. 10.380 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 10.676 Mio. €), von denen 9.855 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 9.877 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 860 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 2.679 Mio. €), aus Verlustübernahmeverpflichtungen gegenüber Tochtergesellschaften von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 15 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 100 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 100 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 357 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 367 Mio. €) enthalten.

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

## (11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten i. H. v. 280 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 264 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (229 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 217 Mio. €) auf erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, sowie auf Vorauszahlungen für Gestattungs- und Mietverträge.

## (12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	1.100	1.086
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>1.100</b>	<b>1.086</b>

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 1.100 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.086 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 6 Mio. €. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

## (13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Bestellobligo für Investitionen	17.425	16.166
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.176	1.214
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.886	1.149
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.538	823
<b>Insgesamt</b>	<b>19.311</b>	<b>17.315</b>

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

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

FÄLLIGKEITEN VON VERPFLICHTUNGEN AUS MIET-, LEASING- UND ANDEREN DRITTSCHULDVERHÄLTNISSEN PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
fällig bis 1 Jahr	275	212
fällig 1 bis 5 Jahre	682	409
fällig über 5 Jahre	929	528
<b>Insgesamt</b>	<b>1.886</b>	<b>1.149</b>

## (14) FINANZINSTRUMENTE

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

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

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
<b>WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE</b>		
Devisenforwards	-	1

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

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

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (15) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2024	2023
Trassenentgelte	6.023	5.847
Örtliche Infrastruktur	313	290
Verkehrsstationen	1.043	688
davon Stationsentgelte	1.033	681
Vermietung einschließlich Verpachtung, Leasing	640	421
Sonstige Umsatzerlöse	341	343
<b>Insgesamt</b>	<b>8.360</b>	<b>7.589</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge aus Nachberechnungen im Bereich der Vermietung sowie Nebenkostenabrechnungen i. H. v. 52 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €) enthalten.

### (16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen Leistungen für das Anlagevermögen i. H. v. 2.047 Mio. € (im Vorjahr: 1.565 Mio. €).

Im Vorjahr wurden unter diesem Posten zudem aufgearbeitete Komponenten gezeigt, deren Bestand unter den Hilfs- und Betriebsstoffen ausgewiesen wurde (261 Mio. €). Im Berichtsjahr werden diese Leistungen i. H. v. 117 Mio. € als Bestandsmehrung im Posten Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen zusammen mit den Verbräuchen (Bestandsminderungen) des Berichtsjahres ausgewiesen. Die Änderung des Ausweises wurde für eine bessere Vermittlung des den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertragslage durchgeführt.

### (17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	78	91
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	3.335	451
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	107	116
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	3.228	335
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	22	60
Zuschreibungen auf Sachanlagen	78	16
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	45	61
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	4
Währungskursgewinne	1	2
Übrige Erträge	36	27
<b>Insgesamt</b>	<b>3.598</b>	<b>712</b>
davon periodenfremd	1.205	159

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen enthalten insbesondere Erträge aufgrund von Zahlungen des Bundes für Instandhaltungsleistungen für die Jahre 2023 und 2024, die auf den Abschluss eines Nachtrags zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III zurückgehen (2.756 Mio. €).

Auf das in Vorjahren auf Basis von Analysen des Immobilienportfolios auf den niedrigeren beizulegenden Wert außerplanmäßig abgeschriebene Immobilienvermögen wurde im Geschäftsjahr 2024 aufgrund teilweiser Wertaufholung eine Zuschreibung i. H. v. 64 Mio. € vorgenommen.

Die periodenfremden Erträge beinhalten v. a. mit 22 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen, mit 45 Mio. € (im Vorjahr: 61 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, mit 78 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) Erträge aus Zuschreibungen auf Sachanlagen sowie Erträge aufgrund von Zahlungen des Bundes für Instandhaltungsleistungen für das Jahr 2023 i. H. v. 1.057 Mio. €.

### (18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	357	301
davon Aufwendungen für Energie	358	307
davon Strom	266	220
davon Stromsteuer	12	11
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	32	31
davon sonstige Energien	48	45
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	39	25
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	- 40	- 31
Aufwendungen für bezogene Leistungen	988	715
davon eingekaufte Leistungen Transport	283	210
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	404	290
davon sonstige bezogene Leistungen	301	215
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	3.799	3.259
<b>Insgesamt</b>	<b>5.144</b>	<b>4.275</b>

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

### (19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Löhne und Gehälter	3.894	3.433
davon für Arbeitnehmende	3.703	3.220
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	179	201
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	12	12
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung <sup>1)</sup>	933	784
davon für Arbeitnehmende	887	735
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	46	49
davon für Altersversorgung	167	148
<b>Insgesamt</b>	<b>4.827</b>	<b>4.217</b>

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

**(20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

in Mio. €	2024	2023
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	326	273
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	67	42
Gebühren und Beiträge	77	52
Aufwendungen aus Versicherungen	18	13
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	2	5
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	27	24
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	96	92
Forschungs- und Entwicklungskosten	69	59
Sonstige bezogene Dienstleistungen	1.083	1.001
davon bezogene IT-Leistungen	408	380
davon sonstige Kommunikationsdienste	54	39
davon sonstige Serviceleistungen	621	582
Aufwendungen aus Schadenersatz	378	136
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	10	8
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	112	69
Sonstige betriebliche Steuern	23	20
Übrige Aufwendungen	809	460
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	152	126
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	186	168
davon Währungskursverluste	1	3
davon sonstige übrige Aufwendungen	470	142
<b>Insgesamt</b>	<b>3.097</b>	<b>2.254</b>
davon periodenfremd	122	99

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten v. a. mit 112 Mio. € (im Vorjahr: 69 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 10 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

**(21) BETEILIGUNGSERGEBNIS**

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus Beteiligungen	5	0
davon aus verbundenen Unternehmen	5	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	84	50
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-15	-15
<b>Insgesamt</b>	<b>74</b>	<b>35</b>

**(22) ZINSERGEBNIS**

in Mio. €	2024	2023
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	7
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	2	3
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	3
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	4
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	-1
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-366	-238
davon an verbundene Unternehmen	-323	-215
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-1	-
davon Aufwand aus dem Deckungsvermögen	-1	-
<b>Insgesamt</b>	<b>-363</b>	<b>-231</b>

**Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung**

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

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

**(23) FINANZMITTELFONDS**

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

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

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

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

**(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT**

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

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

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

**(26) ANTEILSBESITZ**

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  46 ist beigefügt.

**(27) BESCHÄFTIGTE**

	2024		2023	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	58.743	60.365	51.307	55.704
Zugewiesene Beamt:innen	3.276	3.038	3.666	3.560
	<b>62.019</b>	<b>63.403</b>	<b>54.973</b>	<b>59.264</b>
Auszubildende	4.486	5.349	3.895	4.813
<b>Insgesamt</b>	<b>66.505</b>	<b>68.752</b>	<b>58.868</b>	<b>64.077</b>

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

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

## (28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

### Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2024 an:

#### DR. PHILIPP NAGL

Vorsitzender des Vorstands,  
Frankfurt am Main

#### JENS BERGMANN

Ressort Finanzen/Controlling,  
Bad Homburg

#### INGRID FELIPE

Ressort Infrastrukturplanung und -projekte,  
Rum/Tirol

#### DR. CHRISTIAN GRUSS

Ressort Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement,  
Kelkheim

#### HEIKE JUNGE-LATZ

Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement,  
München

#### KLAUS MÜLLER (SEIT 1. FEBRUAR 2025)

Ressort Digitale Infrastruktur und Kommunikationstechnik,  
Ruppach-Goldhausen

#### HEINZ SIEGMUND

Ressort Personal,  
Limburg/Lahn

#### RALF THIEME

Ressort Personenbahnhöfe,  
Dresden

### Als Aufsichtsrat waren bestellt:

#### BERTHOLD HUBER

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

#### DR. KRISTIAN LOROCH\*

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

#### MARKUS BECKER

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

#### NINA BLUMENTHAL\*

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Mainz

#### HARALD BORN\*

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

#### THOMAS BRANDT\*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,  
Brokstedt

#### BIRGIT CARLSTAEDT

Leiterin Energiebeschaffungs- und Risikomanagement der DB Energie GmbH,  
Langen

#### KARIN DANNHEISIG-LEHR

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

#### KATRIN DORNHEIM\*

Personalleiterin,  
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),  
Berlin

#### RONNY GABBERT\* (SEIT 25. JANUAR 2024)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,  
Dessau-Roßlau

#### MATTHIAS GASTEL

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Deutscher Bundestag,  
Filderstadt

#### DR. TOBIAS HEINEMANN (SEIT 1. APRIL 2024)

Konzernbeauftragter Gemeinwohlorientierte Infrastruktur,  
Deutsche Bahn AG,  
Berlin

#### TORSTEN HERBST (SEIT 1. OKTOBER 2024)

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Parlamentarischer Geschäftsführer der FDP-Bundestagsfraktion,  
Deutscher Bundestag,  
Dresden

#### BERTHOLD HILLEBRAND\*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,  
Kassel

#### DR. RAPHAEL L'HOEST (BIS 30. SEPTEMBER 2024)

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

#### NICOLE KNAPP (BIS 31. MÄRZ 2024)

Leiterin Kommunikation Infrastruktur,  
Deutsche Bahn AG,  
Berlin



**DR. MARKUS KSOLL**

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

**HOLGER MIKSCH\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,  
Gemünden

**PETRA ORSCHEKOWSKI\***

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB InfraGO AG,  
Mainz

**MICHELLE-DENISE POLLMANN\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,  
Uedem

**DR. MANUEL REHKOPF (BIS 30. SEPTEMBER 2024)**

Konzernbeauftragter für Strategie&Transformation  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**PROF. DR. TOM REINHOLD (SEIT 1. JULI 2024)**

Geschäftsführer,  
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH,  
Frankfurt am Main

**ANJA TROFF-SCHAFFARZYK (SEIT 1. OKTOBER 2024)**

Mitglied des Deutschen Bundestags,  
Deutscher Bundestag,  
Uplengen

**MARTIN WALDEN (BIS 30. JUNI 2024)**

Konzernbevollmächtigter Südost der Deutschen Bahn AG,  
Glienicke

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2024	2023
Gesamtbezüge des Vorstands	3.032	5.220
davon fixer Anteil	2.714	2.617
davon erfolgsabhängiger Anteil	232	2.412
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	198	314
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.690	1.623
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	191	118

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf sieben Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB InfraGO AG im Geschäftsjahr 2024 hatten, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Auszahlungen für das Bonusprogramm sind im laufenden Jahr und im Vorjahr in den Gesamtbezügen der Geschäftsführung enthalten. Rückstellungszuführungen für Bonusprogramme, die nach dem 31. Dezember 2024 zur Auszahlung kommen sollen, soweit die Bedingungen für die Bonusprogramme erfüllt werden, sind in den Gesamtbezügen der Geschäftsführung 2024 ebenfalls enthalten. Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

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

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

**(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

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

**(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

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%. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten (bis Dezember 2027). Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung vereinbart.

Zur Nutzung von Mitteln für die Aufstockung des Eigenkapitals unter vorläufiger Haushaltsführung haben der Bund und der DB-Konzern im Dezember 2024 eine Vereinbarung abgeschlossen, die eine Auszahlung von rund 8,5 Mrd. € im Jahr 2025 vorsieht.

**(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

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

Frankfurt am Main, 25. Februar 2025

DB InfraGO AG

Der Vorstand

**ANTEILSBESITZLISTE**

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>		
DB BahnPark GmbH, Berlin	5.594	51,00
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	13.450	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	2.943	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	3.976	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	5.361	75,00
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	1.460	62,50
MEKB GmbH, Berlin	32	100,00
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	16.450	100,00
<b>AT EQUITY</b>		
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen <sup>2),3)</sup>	410	49,90
Clever Order Services GmbH, Berlin <sup>2),4)</sup>	102	25,00
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main <sup>2),5),6)</sup>	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux / Frankreich <sup>2),5),6)</sup>	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden <sup>2),3)</sup>	6.063	24,53
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg <sup>2),3)</sup>	3.534	18,75

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

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

<sup>3)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2023.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2018.

<sup>5)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2022.

<sup>6)</sup> Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung ohne Kapital gem. Verordnung (EWG) Nr. 2137/85.

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB InfraGO Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB InfraGO 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 InfraGO 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.

Köln, den 26. Februar 2025

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Giorgini,  
Wirtschaftsprüferin

Otto,  
Wirtschaftsprüferin

# Kontaktinformationen

## DB InfraGO AG

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

## INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

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



Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 25. 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](http://www.db.de/berichte) abrufbar.



## KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG  
Konzernkommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin  
Telefon – 030.297-61030  
E-Mail – [presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

## NACHHALTIGE PRODUKTION



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



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



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



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

## IMPRESSUM

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

## BILDNACHWEIS

Titel Umschlag DB AG / Daniel Karmann  
 1 Tom Maurer Photography/iStock/Mirror Image Studio  
 4 DB AG/Max Lautenschläger/iStock/Mirror Image Studio

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

[www.dbinfrago.com](http://www.dbinfrago.com)

