



**DB Fernverkehr AG**  
Geschäftsbericht 2025

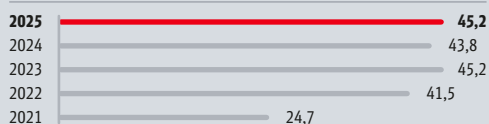
---

# Inhaltsverzeichnis

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

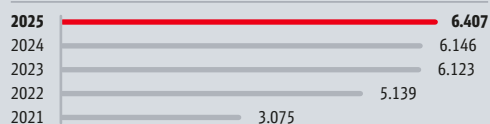
## Entwicklungen im Berichtsjahr

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



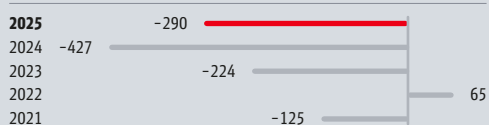
↗ 2025 zu 2024: +3,2 %

Umsatzerlöse / in Mio. €



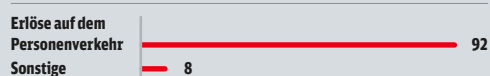
↗ 2025 zu 2024: +4,2 %

Ergebnis nach Steuern <sup>2)</sup> / in Mio. €



↗ 2025 zu 2024: +137 Mio. €

Umsatzstruktur / in %



Ausgewählte Kennzahlen	2025	2024	Veränderung	
			absolut	%
<b>Finanzkennzahlen in Mio. €</b>				
Umsatz	6.407	6.146	+261	+4,2
Ergebnis nach Steuern <sup>2)</sup>	-290	-427	+137	-32,1
Bilanzsumme per 31.12.	9.100	9.479	-379	-4,0
Anlagevermögen per 31.12.	8.055	8.606	-551	-6,4
Eigenkapital per 31.12.	2.229	2.229	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	5.226	5.734	-508	-8,9
Brutto-Investitionen	801	705	+96	+13,6
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	801	705	+96	+13,6
Mitarbeitende per 31.12. <sup>4)</sup> in VZP	20.377	21.233	-856	-4,0
<b>Leistungskennzahlen</b>				
Reisende Schiene in Mio.	134,5	132,0	+2,5	+1,9
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm <sup>1)</sup>	45,2	43,8	+1,4	+3,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>5)</sup>	159,9	158,9	+1,0	+0,6

<sup>1)</sup> Personenkilometer = Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

<sup>2)</sup> Die DB Fernverkehr AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

<sup>3)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

<sup>4)</sup> Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 wurde nicht angepasst.

<sup>5)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

# Vorwort des Vorstands- vorsitzenden

## Liebe Leser:innen,

mit einer Pünktlichkeit von 60,1 Prozent haben wir in 2025 einen neuen Tiefstand erreicht. Das zurückliegende Jahr war in dieser Hinsicht enttäuschend und eine große Belastung für unsere Fahrgäste wie auch die Mitarbeitenden des Fernverkehrs.

Die Ursache ist klar: eine störanfällige und überlastete Infrastruktur. Acht von zehn Verspätungen im Fernverkehr sind darauf zurückzuführen. Dazu kommen die Baustellen. 2025 gab es so viele wie noch nie, rund 5.000 mehr als im Vorjahr – viele davon kurzfristig. Das hat unseren Betrieb massiv belastet, Reisende erneut viel Geduld gekostet und hindert den Fernverkehr daran, sein volles betriebliches und wirtschaftliches Potenzial auszuschöpfen.

Trotz der schwierigen Lage ist es uns gelungen, die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Natürlich sind Reisende mit der Pünktlichkeit nicht zufrieden. Aber bei Komfort und Service an Bord bewerten uns Fahrgäste so gut wie nie zuvor.

Vor allem unsere Mitarbeitenden auf den Zügen erhalten in Fahrgastbefragungen Bestnoten. Das ist ein starkes Signal, und mein Dank gilt allen, die Tag für Tag mit Leidenschaft und Kompetenz für unsere Fahrgäste da sind.

Auch in anderen Bereichen wie der Reisendeninformation oder den digitalen Services punkten wir bei den Fahrgästen. Und: Unsere Flottenstrategie zeigt Wirkung.



Dr. Michael Peterson

Vorstandsvorsitzender  
der DB Fernverkehr AG

So konnten wir die Verlässlichkeit unserer Fahrzeuge spürbar steigern. Das wirkt sich besonders dort aus, wo alte, fehleranfällige Baureihen durch neue Fahrzeuge ersetzt wurden, wie etwa der ICE 3neo auf den Strecken Frankfurt am Main – Brüssel und Frankfurt am Main – Amsterdam. Und seit dem Fahrplanwechsel ist auch der ICE L im Einsatz, der erste Fernverkehrszug mit stufenlosem Einstieg. So verjüngen wir unsere Flotte und steigern den Reisekomfort. Aber auch unser Instandhaltungsregime zeigt Wirkung, sodass die gesamte Flotte an Zuverlässigkeit gewonnen hat.

Was mich besonders freut: Noch nie sind so viele Menschen so lange Strecken mit unseren Zügen gefahren. Und immer mehr tun es über die Landesgrenzen hinaus. Das zeigt: Europa wächst auch auf der Schiene zusammen.

Der internationale Fernverkehr boomt. Und wir befeuern diesen Trend mit neuen, attraktiven Angeboten. Um nur ein Beispiel zu nennen: Gemeinsam mit der polnischen PKP Intercity haben wir neue Verbindungen eingeführt – etwa von Leipzig nach Südpolen bis in die polnisch-ukrainische Grenzstadt Przemyśl.

Gleichzeitig haben wir die Buchung internationaler Tickets vereinfacht. Mit dem einheitlichen Datenstandard OSDM (Open Sales and Distribution Model) wurde, gemeinsam mit europäischen Bahnen und Vertriebsdienstleistern, die technische Basis geschaffen, Tickets europäischer Bahnen direkt im DB Navigator, auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) oder im DB Reisezentrum zu buchen. Verbindungen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Société nationale des chemins de fer français (SNCF), von Trenitalia, Eurostar und der schwedischen Bahn SJ sind bereits über diese Vertriebskanäle verfügbar.

Die Nachfrage und Wirtschaftlichkeit haben sich vor allem in den letzten Monaten des Jahres gut entwickelt. Daher konnte die DB Fernverkehr AG ihr Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr signifikant verbessern. Neben einigen Sondereffekten liegt dies an einem Umsatzrekord, einem Höchststand bei der Verkehrsleistung, also den gefahrenen Kilometern pro Fahrgast, und an unserem konsequenten Kostenmanagement.

Wir wissen: Da geht mehr! Die Nachfrage ist da. Aber der schlechte Zustand der Infrastruktur bremst uns aus – und das wird sich leider nicht von heute auf morgen ändern. Denn die Modernisierung der Schieneninfrastruktur und damit eine deutlich bessere Pünktlichkeit brauchen Zeit – und wir alle Geduld. Rund 28.000 Baustellen werden 2026 den Betrieb belasten. Deshalb machen wir dort Tempo, wo wir die Hebel selbst in der Hand haben.

2026 wird ein Jahr des Aufbruchs: Im Zuge des DB-konzernweiten »Neustarts DB« stellen wir den Fernverkehr schlanker, effizienter und damit wirtschaftlicher auf.

Der Einstieg in die Sanierung ist uns gut gelungen. Der Vorstand wurde um 20 Prozent verkleinert und Verantwortung neu geordnet. Sukzessive werden Verwaltung und Bürokratie reduziert.

Der Erfolg der Sanierung bemisst sich für uns jedoch nicht allein in besseren Quartalszahlen, sondern vor allem in zufriedeneren Kund:innen. Deshalb starten wir ein Sofortprogramm für mehr Komfort. Das heißt: saubere Züge, funktionierende Toiletten und eine verlässliche Bordgastronomie – für ein spürbar besseres Reiseerlebnis.

Schritt für Schritt bringen wir den Fernverkehr wieder auf die Erfolgsspur. Denn wir möchten Ihr Vertrauen in einen funktionierenden und attraktiven Fernverkehr zurückgewinnen und Deutschland die Bahn geben, die es verdient: verlässlich, komfortabel und wirtschaftlich erfolgreich.

Dr. Michael Peterson  
Vorstandsvorsitzender der  
DB Fernverkehr AG

# Bericht des Aufsichtsrats

## Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu acht Sitzungen zusammen. Im Vorfeld zur Neukonstituierung fand ein informelles Gespräch der designierten Präsidialausschussmitglieder statt. In den Sitzungen wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten

des Vorstands und setzte sich eingehend mit den persönlichen Zielvereinbarungen und Zielerreichungen der Vorstandsmitglieder auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

## Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 20. März 2025 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 sowie der aktuellen Lage befasst. Herr Martin Jende wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2026 erneut zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Personal der DB Fernverkehr AG bestellt.

In der außerordentlichen Sitzung am 10. April 2025 befasste sich der Aufsichtsrat ausschließlich mit Angelegenheiten des Vorstands.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 11. Juni 2025 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter sowie die Mitglieder des Präsidialausschusses und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) gewählt. Des Weiteren wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die aktuelle Lage der DB Fernverkehr AG informiert.



Schwerpunkt der Sitzung am 18. September 2025 war wiederum die Berichterstattung zur aktuellen Lage.

In der außerordentlichen Sitzung am 27. Oktober 2025 wurde Herr Martin Seiler zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

In seiner Sitzung am 28. November 2025 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung 2026 sowie die Investitions- und Projektplanung zur Kenntnis genommen. Weiterer Schwerpunkt war die Information zur aktuellen Lage.

Herr Wilken Bormann wurde im schriftlichen Verfahren mit Wirkung zum 1. April 2026 erneut zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Finanzen/Controlling bestellt.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2025 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens. Er verfolgte die Umsatzentwicklung und die Wirkung der umsatzsteigernden Maßnahmen. Der Aufsichtsrat wurde regelmäßig über die Maßnahmen zur Ergebnissicherung und die Bemühungen zur Herstellung wirtschaftlicher Tragfähigkeit informiert. Die Situation der Trassenpreise war wiederholt Berichtsinhalt. Weiterer Tätigkeitsschwerpunkt war die Betriebsqualität. Der Aufsichtsrat ließ sich fortlaufend über die betrieblichen Rahmenbedingungen, die Entwicklung der Pünktlichkeit und die Aktivitäten zu deren Verbesserung berichten. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz sowie die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

## Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2025 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüferin gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 18. März 2026 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2025 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2025 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 11. Juni 2025 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats. Als Anteilseignervertreter:innen wählte die Hauptversammlung am 11. Juni 2025 erneut Frau Gudrun Brückergaspers, Frau Dr. Milena Brütting, Frau Katrin Habenschaden, Frau Nicole Mommsen, Frau Dr. Meike Niedbal, Frau Dr. Hella Schmidt-Naschke, Frau Kerstin Wagner sowie die Herren Karsten Hansen-Reifenstein, Dr. Richard Lutz und Oliver Terhaag.

Die Wahl der Arbeitnehmendenvertreter:innen erfolgte durch die Delegiertenversammlung am 13. März 2025. Frau Manuela Norbeck, Frau Cornelia Wittmann, Frau Elisabeth Wlaschitz sowie die Herren Frank Hauenstein, Frank Riegler, Heiko Sann und Manfred Scholze wurden erneut gewählt. Erstmals gewählt wurden Frau Christine Kurz sowie die Herren Christian Deckert und Peter Oppermann. Die Herren Michael Fischer, Jan Proschmann und Lutz Schreiber schieden mit Ablauf der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus.

In seiner konstituierenden Sitzung am 11. Juni 2025 wählte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Richard Lutz zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Frank Hauenstein zum Stellvertreter. Neben den Herren Dr. Lutz und Hauenstein wurden die Herren Hansen-Reifenstein und Scholze in den Präsidialausschuss des Aufsichtsrats gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG gebildet.

Herr Karsten Hansen-Reifenstein schied mit Ablauf des 31. August 2025 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 15. September 2025 Herr Dr. Michael Alexander Köhler nach.

Frau Dr. Milena Brütting schied mit Ablauf des 30. September 2025 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. Oktober 2025 Frau Christina Keindorf nach.

Herr Dr. Richard Lutz schied mit Ablauf des 30. September 2025 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 14. Oktober 2025 Herr Martin Seiler nach.

Frau Nicole Mommsen schied mit Ablauf des 31. Oktober 2025 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 17. November 2025 Herr Jens-Oliver Voß nach.

Frau Dr. Meike Niedbal schied mit Ablauf des 31. Dezember 2025 aus dem Aufsichtsrat aus.

Frau Stefanie Berk schied mit Ablauf des 31. Dezember 2025 aus dem Vorstand aus.

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

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2025 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2026

Für den Aufsichtsrat

Frank Skorzus (ehem. Hauenstein)  
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB Fernverkehr AG

# Qualitätsbericht

Im Zentrum der langfristigen Strategie der DB Fernverkehr AG steht eine wachsende Verkehrsleistung mit dem Ziel, die Verlagerung hin zum klimafreundlichen Schienenverkehr voranzutreiben. Der Fokus bei der Weiterentwicklung der Angebote liegt neben der Anbindung von Regionen auf mehr internationalen Angeboten sowie mehr Sprinter- und umsteigefreien Direktverbindungen in Deutschland.

Gleichzeitig haben sich die Rahmenbedingungen im Fernverkehrsmarkt durch steigende Kosten, Inflation sowie ein verändertes Reiseverhalten z. B. aufgrund von Homeoffice und Deutschland-Ticket deutlich verändert. 2025 war zudem von einer angespannten betrieblichen Lage geprägt, die insbesondere aus vielen Infrastrukturstörungen und einem hohen Baugeschehen resultierte. Um unter den veränderten Rahmenbedingungen auch zukünftig ein attraktives und eigenwirtschaftlich tragfähiges Angebot sicherzustellen, setzt die DB Fernverkehr AG auf ein umfassendes Sanierungsprogramm.

Im Fokus stehen die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sowie ein spürbar besseres Kund:innenerlebnis, u. a. durch verbesserte Sauberkeit an Bord der Züge sowie eine verlässlichere Bordgastronomie. Zur Stabilisierung des Betriebs kommen weitere neue Fahrzeuge zum Einsatz und resilientere Betriebskonzepte tragen zur Absicherung der Pünktlichkeit bei. Eine spürbare Verbesserung der Pünktlichkeit ist dabei jedoch wesentlich von einer sanierten und leistungsfähigen Infrastruktur abhängig.

Mit dem Ziel, das Serviceversprechen von mehr Komfort und operativer Exzellenz während der Reise einzulösen, arbeitete die DB Fernverkehr AG auch 2025 an der Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie an der Fahrzeugqualität. Dazu gehörten die Fortsetzung der Modernisierung von älteren ICE-Zügen sowie die Ergänzung der Fahrzeugflotte durch die Inbetriebnahme weiterer ICE-3neo-Züge und der ersten neuen ICE-L-Züge.

Die Reisendenzahl und die Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometern) sind 2025 im Wesentlichen wegen des Wegfalls negativer Streikeffekte im Vorjahr leicht gestiegen. Die Pünktlichkeit sank v. a. infolge zusätzlicher Einschränkungen infolge des anhaltend hohen Bauaufkommens und der störanfälligen Infrastruktur unter das Vorjahresniveau. Gegenläufig wirkte der Rückgang des Anteils der durch die DB Fernverkehr AG verursachten Verspätungen.

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

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

## Kundenorientierung

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



## Informationen und Fahrkartenvertrieb

Für den Erwerb von Fahrkarten standen Kund:innen 2025 insgesamt acht Vertriebskanäle (DB Automaten, Online-Vertrieb, mobile Anwendungen, DB Reisezentren, DB Agenturen, Video-Reisezentren, Abo-Center, telefonischer Reiseservice DB Dialog) zur Verfügung. 2025 entfiel unverändert der größte Anteil der Einnahmen des Vertriebs von Fernverkehrstickets auf Online/Mobile.

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

- Die Webseite [www.bahn.de](http://www.bahn.de) und die App DB Navigator verzeichneten 2025 zusammen im Durchschnitt rund 45 Millionen Besucher:innen pro Monat (im Vorjahr: mehr als 47 Millionen Besucher:innen pro Monat).
  - [www.bahn.de](http://www.bahn.de) ist eines der meistbesuchten Mobilitätsportale in Deutschland. 2025 verzeichnete [www.bahn.de](http://www.bahn.de) rund 527 Millionen Besuche (im Vorjahr: rund 594 Millionen Besuche) und rund 34 Millionen Online-Buchungen (im Vorjahr: rund 36 Millionen Online-Buchungen). Der Rückgang resultierte aus der Nutzung des Deutschland-Tickets und einer damit verbundenen Verlagerung zugunsten des Abo-Vertriebs und zulasten des Online-Vertriebs. Das Deutschland-Ticket hat eine Nutzungsdauer von einem Monat; in der Folge entfallen stattdessen notwendige einzelne Transaktionen zum Kauf von Nahverkehrstickets. Zudem lässt sich eine Verlagerung hin zur mobilen Buchung über die App feststellen.
  - Der DB Navigator ist eine der beliebtesten deutschen Mobilitätsapps mit rund 87 Millionen Downloads (im Vorjahr: rund 78 Millionen Downloads). Im Berichtsjahr wurden über den DB Navigator 87,3 Millionen Handy-Buchungen (im Vorjahr: 77,5 Millionen Handy-Buchungen) abgewickelt und mehr als 2,1 Milliarden Reiseauskünfte (im Vorjahr: 1,9 Milliarden Reiseauskünfte) erteilt.
- Auch 2025 wurde der DB Navigator kontinuierlich weiterentwickelt. So wurde im Rahmen der integrierten Alltagsmobilität der neue Menübereich »Umgebung« hinzugefügt, der direkten Zugang zu Mobilitätsmöglichkeiten in der Nähe bietet, mit Haltestellen und verfügbaren Fahrrädern und Scootern von Sharing-Diensten.
- Mit dem Inkrafttreten der EU-Richtlinie zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz wurden 2025 auch die Webseite [www.bahn.de](http://www.bahn.de) und die App DB Navigator barrierefrei umgesetzt.

- 2025 wurde zudem der europäische Standard Open Sales and Distribution Model (OSDM) umgesetzt. Auch internationale Verbindungen können seitdem direkt über die digitalen Vertriebskanäle gebucht werden.
- Auch die Reisebegleitung im DB Navigator wurde weiter ausgebaut, um bessere alternative Reiseverbindungen im Störfall anzeigen zu können.
- Der Komfort Check-in ermöglicht eine Reise ohne herkömmliche Ticketkontrollen. Durch die in vielen Zügen von DB Fernverkehr verfügbare Beleganzeige trägt er zu einer durchgehend sichtbaren Belegung des Sitzplatzes während des gesamten Reiseabschnitts bei. 2025 lag der Fokus der Weiterentwicklung auf einer noch leichteren und intuitiveren Bedienbarkeit. Dies umfasst u. a. eine verbesserte Prozessanleitung sowie bessere Unterstützung während des Check-in-Vorgangs im DB Navigator und auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de). Seit Mitte 2025 können Reisende darüber hinaus per Nutzung eines QR-Codes die Wagennummer ermitteln, die eine notwendige Eingabe im Check-in-Prozess darstellt.
- Bundesweit stehen rund 4.200 stationäre Ticketautomaten (per 31. Dezember 2024: rund 5.000 stationäre Ticketautomaten) an rund 2.400 Standorten (per 31. Dezember 2024: rund 3.000 Standorte) für Fahrplanauskünfte und Fahrkartenverkäufe zur Verfügung.
- In den bundesweit rund 250 Reisezentren (per 31. Dezember 2024: rund 300 Reisezentren) stehen die Mitarbeitenden des DB-Konzerns in direktem Kontakt mit den Kund:innen für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter. Zudem stehen den Kund:innen rund 1.600 Agenturen für persönliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten zur Verfügung.
- Mit dem Video-Reisezentrum und dem Video-Automaten betreibt der DB-Konzern zudem ein videobasiertes Vertriebs- und Beratungsformat. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und personenbedienten Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und war Ende 2025 an 105 Standorten (per 31. Dezember 2024: 115 Standorte) verfügbar. Zusätzlich kommen Video-Automaten an 29 Standorten (per 31. Dezember 2024: 31 Standorte) des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe und im Dieselnetz Sachsen-Anhalt zum Einsatz.
- An unseren Bahnhöfen unterstützen unverändert rund 3.200 Mitarbeitende der DB InfraGO AG die Reisenden in allen Belangen. Dazu zählen u. a. Orientierungshilfe, Fundservice und aktuelle Auskünfte zu Fahrplänen, Zügen und etwaigen Unregelmäßigkeiten.

## Umfragen zur Kundenzufriedenheit

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist ein regelmäßiges und systematisches Feedback der Kund:innen. 2025 wurden in 30 Studien (im Vorjahr: 32 Studien) rund 275.000 Reisende (im Vorjahr: rund 230.000 Reisende) und rund 2.350 Geschäftspartner (im Vorjahr: rund 2.500 Geschäftspartner) zu ihrer Wahrnehmung der Leistungen im Schienenpersonenverkehr befragt. Dabei wurde differenziert zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette von der Information und Fahrkartenbuchung über den Eindruck der Kund:innen als Käufer:in, Abholer:in oder Reisende:r am Bahnhof sowie die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer ggf. erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der Abwicklung von Beschwerdeverfahren und Fahrgastrechten. Mit den regelmäßig durchgeführten Zufriedenheitserhebungen der Reisenden messen wir zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr. Die Ergebnisse der Studien werden mit dem Ziel ausgewertet, unsere Qualität sowie unser Angebot fortlaufend zu verbessern.

Trotz gesunkener betrieblicher Pünktlichkeit stieg die Kundenzufriedenheit auf eine Schulnote von 2,6 (im Vorjahr: Schulnote von 2,7). Besonders positiv wurden die Themen Personal und Reisekomfort bewertet, etwa durch das neue Innendesign und die Sitze in den ICE-3neo-Zügen.

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

## Sauberkeit der Züge

2025 war die Reinigung der Züge der DB Fernverkehr AG von operativen Herausforderungen geprägt. Kurzfristige Abweichungen von den geplanten Reinigungsprozessen traten u. a. aufgrund von kurzfristigem Baugeschehen und Unwetterereignissen auf, was zusätzliche Flexibilität erforderte. Der Fokus lag insbesondere auf der gründlichen Reinigung der WCs und Kontaktflächen. Zusätzlich zu den täglichen Reinigungen werden im Reinigungssystem in regelmäßigen Abständen Intensivreinigungen durchgeführt (Wochen-, Grund- und Jahresreinigungen). Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen,

den Werterhalt und die allgemeine Sauberkeit langfristig zu sichern. Um den operativen Herausforderungen und dem wirtschaftlichen Druck gerecht zu werden, wurde zusätzlich die bedarfsorientierte Ausrichtung des Reinigungssystems in der täglichen Reinigung fortgesetzt. Diese Ausrichtung basiert auf der Auslastung der Züge und dem Kund:innenfeedback mit dem Ziel, unsere Ressourcen effizienter einzusetzen und den bestmöglichen Nutzen für unsere Fahrgäste erreichen zu können.

Eine hohe Bedeutung für die Kundenzufriedenheit hat auch die Unterwegsreinigung, die wir auf nachfragestarke Linien konzentriert haben. So wurde – wie im Vorjahr – jeder zweite Zug während der Fahrt gereinigt.

Neben den stabilen Kund:innenbewertungen der Sauberkeit in den Zügen zeigen auch die Ergebnisse der Qualitätssicherung, dass die hohen Qualitäts- und Hygieneanforderungen in der Fahrzeugreinigung weiterhin verlässlich umgesetzt werden. Die stichprobenartigen Prüfungen fokussieren auf die kund:innenrelevanten Bereiche und sollen die gezielte Qualitätssteuerung nach Standorten und Themen ermöglichen. 2025 lag der Erfüllungsgrad der aus Kund:innensicht kritischen Bereiche bei den täglichen Reinigungen bei 93,6% (im Vorjahr: 93,2%) und überstieg unverändert den Zielwert von 93%. Insgesamt wurden 2025 über 46.000 Reinigungsprüfungen durchgeführt (im Vorjahr: rund 42.000 Reinigungsprüfungen).

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

Eine regelmäßige Außenreinigung soll für ein ansprechendes und sauberes Erscheinungsbild der Züge sorgen und ebenfalls zur Zufriedenheit unserer Kund:innen beitragen. 2025 haben wir wie im Vorjahr monatlich durchschnittlich rund 1.000 Außenreinigungen an unseren Zügen durchgeführt. 2025 gab es weiterhin begrenzte Anlagenressourcen aufgrund fortlaufender Umbau- und Modernisierungsarbeiten. In der Folge haben wir die bedarfsorientierte Priorisierung der Außenreinigung der Züge fortgeführt und bedarfsgetrieben manuelle Außenreinigungen durchgeführt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die am häufigsten genutzten oder besonders stark verschmutzte Züge bevorzugt gereinigt werden. In der Folge konnte trotz der Einschränkungen eine gleichbleibende Reinigungsqualität gewährleistet werden.

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

# Zuverlässigkeit der Verkehre

## Pünktlichkeit und Zugausfälle

Die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge per 31. Dezember 2025 lag mit 60,1% unter dem Vorjahreswert (62,5%) und war niedriger als erwartet.

Ursächlich waren v. a. der schlechte Infrastrukturzustand aufgrund von überalterten und störanfälligen Anlagen (die Anzahl der erneuerungsbedürftigen Anlagen stieg 2025 weiter an) sowie das weiterhin hohe Volumen an Baumaßnahmen, das zu Kapazitätseinschränkungen und teilweise kritischen Streckenauslastungen führt. Diese hohe Anzahl von Störungen insbesondere auch auf hochbelasteten Streckenabschnitten und Verkehrsknoten führte zu hohen Stauwirkungen, die auf das gesamte Streckennetz wirkten. In der Folge sind auch 2025 belastungsbedingte Verspätungen (v. a. Zugfolgeverspätungen) mit einem Anteil von rund 61% (im Vorjahr: rund 60%) an allen Verspätungsereignissen die Hauptursache für Verspätungen im Fernverkehr.

Die Baubetroffenheit der Fernverkehrszüge lag im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert auf einem sehr hohen Niveau. Insgesamt waren rund 62% der Fernverkehrszüge von mindestens einer Baumaßnahme betroffen (im Vorjahr: rund 61%).

Die angespannte Betriebslage führte 2025 zu zusätzlichen Störungen betrieblicher Prozesse, bspw. infolge verspäteter Personal- und Fahrzeugübergänge sowie erforderlicher Sicherung von Anschlüssen. Der Anteil von Verspätungsereignissen durch Ursachen im Bereich der DB Fernverkehr AG sank 2025 auf rund 11% (im Vorjahr: rund 13%). Positiv wirkte zudem der Rückgang der Fahrzeugstörungen bei steigender Fahrzeugverfügbarkeit.

Zusätzlich belastend wirkten externe Einflüsse (bspw. durch Fremdeinwirkung oder Witterung). So verursachte bspw. ein Brand in einer Unterführung in Hirschaid im Juli 2025 eine zehntägige Sperrung der Schnellfahrstrecke Nürnberg—Erfurt.

Insgesamt verschlechterte sich 2025 in der Folge auch die Reisendenpünktlichkeit von DB Fernverkehr auf 65,5% (im Vorjahr: 67,4%). Die Reisendenpünktlichkeit bildet das vollständige Reiseerlebnis der Kund:innen unter Berücksichtigung von Verspätungen, Zugausfällen, Ersatzzügen und alternativen Reisemöglichkeiten ab. Ebenso wird das Erreichen von Anschlüssen berücksichtigt. Kund:innen gelten dabei als pünktlich, wenn die geplante Ankunftszeit am Fernverkehrsziel um weniger als 15 Minuten überschritten wird.

Der personengewichtete Anschlusserrreichungsgrad im Fernverkehr lag 2025 mit 82,2% auf dem Niveau des Vorjahres (82,0%). Dabei werden alle gebuchten Umstiege berücksichtigt, die nicht von ersatzlosen Ausfällen betroffen sind.

## Kennzahlen nach Verordnung (EU) 2021/782

	2025	2024
Durchschnittliche Gesamtverspätung (je Halt) - gesamt <sup>1)</sup> in Minuten	11,0	10,2
Pünktlichkeit (Verspätung am Halt: ≤ 5:59 Minuten) - gesamt in %	60,1	62,5
Verspätungen aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19 Abs. 10 <sup>2)</sup> - gesamt in %	7,4	7,1
davon Inlandsverkehre	7,0	7,0
davon Auslandsverkehre	8,4	7,2
Abfahrt bei Zugbeginn verspätet (> 5:59 Minuten) - gesamt in %	12,8	13,1
davon Inlandsverkehre	13,3	13,4
davon Auslandsverkehre	11,4	12,1
Ankunft am Zugende verspätet - gesamt in %	51,3	46,4
davon Inlandsverkehre	50,9	47,3
davon Auslandsverkehre	52,5	43,2
Verspätungen ≤ 60 Minuten (Anteil Halte ≤ 60 Vmin <sup>2)</sup> ) - gesamt in %	96,9	97,2
davon Inlandsverkehre	97,0	97,2
davon Auslandsverkehre	96,6	97,3
Verspätungen von > 60 bis < 120 Minuten (Anteil Halte > 60 - < 120 Vmin <sup>2)</sup> ) - gesamt in %	2,6	2,4
davon Inlandsverkehre	2,5	2,4
davon Auslandsverkehre	2,9	2,3
Verspätungen ≥ 120 Minuten (Anteil Halte ≥ 120 Vmin <sup>2)</sup> ) - gesamt in %	0,4	0,4
davon Inlandsverkehre	0,4	0,4
davon Auslandsverkehre	0,5	0,5
Zugausfälle - gesamt in %	1,7	4,0
davon Inlandsverkehre	1,4	3,4
davon Auslandsverkehre	0,3	0,6
Zugausfälle aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19 Abs. 10 <sup>2)</sup> - gesamt in %	0,2	0,2
davon Inlandsverkehre	0,1	0,1
davon Auslandsverkehre	< 0,1	< 0,1

Bezogen auf innerdeutsche Halte.

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

<sup>1)</sup> Höhere Gewalt.

<sup>2)</sup> Verspätungsminuten.

## Bewältigung von Störungen

Unser Ziel ist es, Störungen und deren Auswirkungen mit einer frühzeitigen und verlässlichen Reisendeninformation sowie durch eine resiliente Produktionsplanung zu minimieren. 2025 lag der Fokus auf Projekten zur Steigerung der Pünktlichkeit der Züge und der Zufriedenheit der Kund:innen. So wurde z. B. ein Projekt zur besseren Steuerung von Verkehrsleitstellen mit dem Ziel fortgeführt, bessere Dispositionsentscheidungen für die Mehrheit der Reisenden zu treffen sowie Reisende besser zu informieren und zu steuern.

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

## Angebote und Services für Reisende mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität

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

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

Die Programme zur Barrierefreiheit bilden die Basis der Zukunftsarbeit zur gleichberechtigten Teilhabe behinderter Menschen am Leistungsangebot des DB-Konzerns und betrachten jeweils einen Zeithorizont von fünf Jahren. Die darin beschriebenen Maßnahmenplanungen sind eine Selbstverpflichtung des DB-Konzerns und zeigen wichtige Meilensteine auf dem Weg zur Zukunftsvision des barrierefreien Reisens. Die Programme sind Teil eines Veränderungsprozesses, der im Rahmen gesetzlicher Anforderungen und in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden den spezifischen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen in besonderem Maße Rechnung trägt. Natürlich orientiert sich der DB-Konzern an den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG), dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG), der UN-Behindertenrechtskonvention, der Technischen Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende (TSI PRM) und der EU-Fahrgastrechteverordnung sowie dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG).

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

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

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

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge der DB Fernverkehr AG werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet oder verfügen über einen niveaugleichen Einstieg. Bspw. verfügt jeder ICE-4-Triebzug über einen fahrzeuggebundenen Hublift und hat eine Mitnahmekapazität von bis zu vier Rollstühlen pro Zug.

2025 wurde das Modernisierungsprogramm des ICE-T abgeschlossen und 41 Züge der ICE-T-Flotte sind nun mit taktilen Sitzplatznummern ausgestattet.

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

Anfang November 2025 ersetzen ICE-3neo-Züge auch veraltete Intercity-Züge auf der Strecke zwischen Berlin, Hannover und Amsterdam. Bereits seit dem Vorjahr werden ICE-3neo-Züge auf den Strecken von Frankfurt am Main nach Brüssel und Amsterdam eingesetzt. Die ICE-3neo-Züge verfügen u. a. über einen neu entwickelten Rollstuhl-Hublift, der robuster und bedienungsfreundlicher gestaltet ist, damit Reisende mit Rollstuhl zuverlässiger und schneller ein- und aussteigen können.

Per 31. Dezember 2025 waren 39 ICE-3neo-Züge in Betrieb. In den kommenden Jahren werden weitere dieser Hochgeschwindigkeitszüge hinzukommen.

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



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

Eine Übersicht zum Anteil der im Einsatz befindlichen barrierefreien Flotte bei der DB Fernverkehr AG (per 31. Dezember 2025) bieten die folgenden Tabellen:

ICE-Züge (Triebzugbasis) / per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM <sup>1)</sup>	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gem. TSI PRM <sup>1)</sup>	Teilweise barrierefrei (z. B. geeignet für Rollstuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2025
ICE 1	-	49	9	-	58
ICE 2	-	33	-	-	33
ICE 3 (Baureihe 403/406)	-	49	2	-	51
ICE 3 (Baureihe 407)	17	-	-	-	17
ICE 3neo (Baureihe 408) <sup>2)</sup>	39	-	-	-	39
ICE 4 (Baureihe 412) 12-Teiler	50	-	-	-	50
ICE 4 (Baureihe 412) 7-Teiler	37	-	-	-	37
ICE 4 (Baureihe 412) 13-Teiler	50	-	-	-	50
ICE L	2	-	-	-	2
ICE T (Baureihe 411/415)	-	-	66	-	66
<b>Insgesamt</b>	<b>195</b>	<b>131</b>	<b>77</b>	-	<b>403</b>
Anteil in %	48	33	19	-	100

<sup>1)</sup> EU-Richtlinie »Technische Spezifikationen für die Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende«.

<sup>2)</sup> Davon gemietet/geleast: 14.

IC-Reisezugwagen <sup>1)</sup> (Einzelwagenbasis) / per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM <sup>2)</sup>	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gem. TSI PRM <sup>2)</sup>	Teilweise barrierefrei (z. B. geeignet für Rollstuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2025
ICmod mit Rollstuhlplätzen	-	55	-	-	55
ICmod ohne Rollstuhlplätze	-	-	224	-	224
Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen	-	-	7	-	7
Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze	-	-	-	24	24
Intercity 2 (Stadler-KISS)	20	-	-	-	20
Intercity 2 (Alstom-Twindexx)	340	-	-	-	340
<b>Insgesamt</b>	<b>360</b>	<b>55</b>	<b>231</b>	<b>24</b>	<b>670</b>
Anteil in %	54	8	34	4	100

<sup>1)</sup> Ohne Dienst-/Kuppelwagen.

<sup>2)</sup> EU-Richtlinie »Technische Spezifikationen für die Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende«.

Auch die DB Automaten werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit und Benutzungsfreundlichkeit laufend weiterentwickelt. Die installierten Automaten in den Netzen, in denen der DB-Konzern Betreiber ist, sind modular konzipiert und verfügen über Standardschnittstellen, sodass die stetig wachsenden heterogenen Kundenanforderungen, auch bezüglich Barrierefreiheit, schneller und flexibler umgesetzt werden können. Diese Automaten sollen die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste in höchstem Maße berücksichtigen und erfüllen u. a. die Anforderungen des BFGS und der EU-Richtlinie TSI PRM. Die Anzeige- und Bedienelemente sowie die Ausgabeschale dieser Automaten sind bspw. für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet. Die Bedienelemente sind zudem mit Braille-Zeichen versehen.

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

An 29 Standorten kommen Video-Automaten zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenautomat, bei dem sich während der Öffnungszeiten nach Aufforderung ein:e Mitarbeitende:r aus der Zentrale zuschaltet und Kund:innen beim Ticketkauf unterstützt und berät. An 105 Standorten sind per 31. Dezember 2025 Video-Reisezentren verfügbar. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und personenbedienten Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen.





DB InfraGO bietet bundesweit einen Ein-, Um- und Ausstiegsservice für mobilitätseingeschränkte Reisende an. An der Unterstützung dieser Reisenden sind rund 3.200 operative Mitarbeitende an unseren Stationen beteiligt. Die Stationen sind mit mehr als 1.100 mobilen Hubgeräten, Rampen und Treppenliften ausgerüstet. Zusätzliche mobile Teams sollen an rund 30 kleineren und mittleren, nicht mit Mitarbeitenden besetzten Bahnhöfen dafür sorgen, dass Reisende mit eingeschränkter Mobilität sicher und bequem in unsere Züge ein- und aussteigen können. Der Mobilitätsservice der mobilen Teams kann bedarfsgerecht organisiert werden.

2025 wurden rund 647.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 625.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert. Bereits seit 1999 unterstützt die Mobilitätsservice-Zentrale des DB-Konzerns mobilitätseingeschränkte Reisende bei der Planung und Organisation ihrer Reisen, zudem berät sie in allen Fragen rund um die Barrierefreiheit.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit 92 DB Informationen, die den Kund:innen für eine persönliche Beratung zu ihrer Reise, bei Unregelmäßigkeiten und für weitere zahlreiche Hilfestellungen zur Seite stehen, wird auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Kund:innen geachtet. Dabei sind nahezu alle DB Informationen sowohl mit einer abgesenkten und ausfahrbaren Tischplatte für Rollstuhlfahrer:innen und kleinwüchsige Menschen als auch mit Induktionsschleifen zur Unterstützung von hörgeschädigten Menschen ausgestattet.

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

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

## Beschwerdemanagement

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

Die Volumenentwicklung im Servicecenter Fahrgastrechte wurde 2025 insbesondere durch den weiterhin veralteten Zustand des Schienennetzes sowie das stetig steigende Verkehrsaufkommen beeinflusst. Bei der Entwicklung der Werte muss beachtet werden, dass das Vorjahr durch negative Streikeffekte zusätzlich belastet war. Der Wegfall dieser Effekte führte dazu, dass das Beschwerdeniveau insgesamt niedriger war.

Die Anzahl der Beschwerden im Kundendialog von DB Fernverkehr verringerte sich 2025 auf rund 107.000 Beschwerden (im Vorjahr: rund 160.000 Beschwerden). Die Menge der in Reisezentren abschließend vor Ort bearbeiteten Beschwerden ging auf rund 27.000 zurück (im Vorjahr: rund 41.000 Beschwerden).

Infolge von Verspätungen und Zugausfällen gem. der Fahrgastrechteverordnung gingen 2025 rund 6,2 Millionen Entschädigungsanträge (im Vorjahr: rund 6,9 Millionen Entschädigungsanträge) ein. In diesen bearbeiteten Fällen sind Regulierungszahlungen, Ablehnungen und direkte Abtretungen an andere zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen enthalten. Die Bearbeitung erfolgte für rund 40 am Verfahren teilnehmende Bahnen im Servicecenter Fahrgastrechte sowie in Reisezentren, Agenturen und in Verkaufsstellen nicht bundeseigener Eisenbahnen.

Fahrgastrechtliche Ansprüche können digital auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) oder in der DB Navigator App oder analog über das Fahrgastrechte-Formular geltend gemacht werden. Im digitalen Antrag sind viele Daten bereits automatisch vorausgefüllt, sodass nur noch wenige Klicks und Angaben vonseiten der Kund:innen notwendig sind. Das Stellen des digitalen Antrags dauert so insgesamt nur wenige Minuten. 2025 erfolgten rund 76% der Einreichungen digital (im Vorjahr: rund 70%). Rund die Hälfte aller eingereichten Anträge wurde innerhalb von zwei Tagen nach Eingang voll automatisiert abschließend bearbeitet. Die Entschädigungsquote lag 2025 bei rund 85% (im Vorjahr: rund 86%).

Beschwerdemanagement	2025	2024
Beschwerden Fernverkehr in Tsd.	107,4	159,8
<b>Verteilung der Beschwerden auf die Kontaktkanäle in %</b>		
Korrespondenzen	85	88
Telefon	15	12
<b>Servicelevel</b>		
Korrespondenzen: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	137	92
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	70	91
<b>Anträge gem. Fahrgastrechteverordnung / in Tsd.</b>		
Bearbeitete Fälle	6.211	6.878
Als unbegründet abgelehnte Fälle	911	941
Entschädigte Fälle	5.300	5.937

# Lagebericht

## Überblick

### Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

#### NEUAUFSTELLUNG DES DB-KONZERNS AB 2026

Mitte Dezember 2025 hat der DB-Konzern den Plan für einen »Neustart« des DB-Konzerns vorgestellt. Das Konzept umfasst eine konsequente Dezentralisierung von Aufgaben und mehr unternehmerisches Handeln. Die neue DB-Konzernstruktur soll Verantwortlichkeiten klarer zuordnen sowie Strukturen und Arbeits- und Entscheidungswege verschlanken. Sie ist im Januar 2026 in Kraft getreten.

2026 startet der DB-Konzern zudem drei Sofortprogramme, damit die Kund:innen schnell von einem besseren Reiseerlebnis profitieren können. In den ersten Monaten 2026 sollen DB Fernverkehr und DB InfraGO konkrete Projekte zur Qualitätsverbesserung direkt und spürbar umsetzen. Dabei geht es um mehr Komfort in den Zügen, eine bessere Kundenkommunikation sowie mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen.

Mit dem Plan für den Neustart des Konzerns setzt der DB-Konzern einen wichtigen Teil der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder um.

#### SANIERUNGSPROGRAMM S3

Die operative und wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns entsprach in den letzten Jahren nicht den Erwartungen. Der Fokus lag daher 2025 auf einer strukturellen Sanierung des DB-Konzerns in den Bereichen Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit mit dem Sanierungsprogramm S3. Das bisher zentral im DB-Konzern geführte Sanierungsprogramm S3 wurde zum Jahresende 2025 beendet. Es soll im DB-Konzern ein neues, dezentraleres Steuerungssystem für Qualität und Wirtschaftlichkeit etabliert werden. Die Verantwortung für die Zielerreichung wird zukünftig stärker auf der operativen Ebene in den Geschäftsfeldern verankert. Für die DB Fernverkehr AG bedeutet die neue dezentrale Steuerung mehr Eigenständigkeit, eine stärkere Verantwortung und eine höhere Umsetzungsgeschwindigkeit bei den Maßnahmen für die Verbesserung der operativen und wirtschaftlichen Performance.

#### TARIFABSCHLUSS EVG

Der DB-Konzern und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben am 16. Februar 2025 einen neuen Tarifabschluss erzielt. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten (bis Dezember 2027).

#### FORTSCHRITTE BEI DEN KORRIDORSANIERUNGEN


Für mehr Qualität und Pünktlichkeit treibt DB InfraGO seine Planungen für die Korridorsanierungen auf hochbelasteten Streckenabschnitten weiter voran: Von Mitte Februar 2025 bis Dezember 2025 lief die Korridorsanierung der Strecke Emmerich—Oberhausen. Seit August 2025 wird die Korridorsanierung der Strecke Berlin—Hamburg umgesetzt. Eine der meistfrequentierten Strecken im Personenverkehr sowie eine wichtige Güterverkehrsachse sollen damit künftig zu den modernsten und leistungsfähigsten Strecken Deutschlands zählen.

### Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

2025 verlief für die DB Fernverkehr AG herausfordernd. Die Umsatzerlöse stiegen moderat um 4,2% und lagen mit 6.407 Mio. € über dem Vorjahreswert von 6.146 Mio. €. Die positive Umsatzentwicklung konnte u. a. durch Angebotsoptimierung und gezielte Auslastungssteuerung erreicht werden. Zudem wirkte der Wegfall der Streikeffekte, die das erste Quartal des Vorjahres negativ belasteten. Gegenläufig wirkten die angespannte betriebliche Lage und die weiter gesunkene Pünktlichkeit infolge baubedingter Infrastrukturstörungen belastend.

Der Gesamtaufwand (vor Zinsen)<sup>1)</sup> stieg um 4,0% auf 6.931 Mio. € (im Vorjahr: 6.663 Mio. €), im Wesentlichen getrieben durch die signifikante Erhöhung der Trassenpreise, die nur zu einem Drittel durch die Trassenpreisförderung kompensiert wurde. Zudem belasteten die höheren Energie- und Instandhaltungsaufwendungen sowie tarifbedingt gestiegene Personalkosten das Ergebnis. Infolge bereits zum Jahresbeginn eingeleiteter Gegensteuerungsmaßnahmen, u. a. Einsparungen bei IT-Aufwendungen und Angebotsoptimierungen, sanken die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 10,7% auf 814 Mio. € (im Vorjahr: 912 Mio. €).

<sup>1)</sup> Materialaufwand, Personalaufwand, Abschreibungen, sonstige betriebliche Aufwendungen.

Trotz der positiven Umsatzentwicklung sowie gesteigerter Erträge aus Fahrzeugverkäufen konnte die DB Fernverkehr AG die durch die Trassenpreise gestiegenen Aufwendungen und den finanzierungsbedingt hohen Zinsaufwand nicht vollständig kompensieren und erzielte ein negatives Ergebnis nach Steuern von – 290 Mio. € (im Vorjahr: – 427 Mio. €). Ohne die Effekte aus Trassenpreiserhöhung (2025: – 266 Mio. €) sowie Trassenpreisförderung (2025: 91 Mio. €) hätte sich das Ergebnis nach Steuern im Vergleich zum Vorjahr um rund 175 Mio. € verbessert. Unter den europaweit höchsten Trassenpreisen im Schienenpersonenfernverkehr litt 2025 der gesamte Sektor in Deutschland. Trassenpreisabsenkungen sind für 2026 zu erwarten ([Änderung am Eisenbahnregulierungsgesetz zur Abmilderung des Trassenpreisanstiegs](#)  16).

Für eine höhere Flexibilität hinsichtlich der Fahrzeugflotte und zur Verringerung der Verschuldung wurde 2025 eine Sale-and-Leaseback-Vereinbarung über insgesamt 25 ICE-3neo-Triebzüge für einen Zeitraum von zehn Jahren geschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung wurden 14 neu beschaffte ICE-3neo-Triebzüge verkauft und für zehn Jahre zurückgeleast. Weitere elf Fahrzeuge folgen 2026.

## Angaben zur Gesellschaft

### EINORDNUNG IN DEN DB-KONZERN

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

Das Geschäftsfeld DB Fernverkehr wird durch das Vorstandsressort Personenfernverkehr geführt.

### STRUKTUR/ORGANISATION UND AKTIVITÄTEN/GESCHÄFTSZWECK DER GESELLSCHAFT

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

Die DB Fernverkehr AG hält die DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien, (DB Bahn Italia) als wesentliche Beteiligung. Die DB Bahn Italia bietet in Zusammenarbeit mit der DB

Fernverkehr AG und in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr AG grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien an. Des Weiteren hält die DB Fernverkehr AG eine 50-prozentige Beteiligung an der Vertriebs- und Marketinggesellschaft RheinAlp GmbH, eine 26-prozentige Beteiligung an der Vertriebs- und Marketinggesellschaft Eurail B.V., Utrecht/Niederlande, und an der Eurail Group G.I.E., Luxemburg/Luxemburg. Eine 20-prozentige Beteiligung besteht an der Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande.

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

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

## Entsprechenserklärung zum Public Corporate Governance Kodex

Die Entsprechenserklärung i. S. d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2025 für die DB Fernverkehr AG ist im Corporate Governance Bericht der DBAG enthalten, der als Teil des Geschäftsberichts 2025 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

## Angaben zur Unternehmensführung

Die DB Fernverkehr AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Fernverkehr AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2025 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2025 zehn Frauen an.

	2024	2025		2026
	Ist	Ziel	Ist	Ziel
<b>Frauenanteil per 31.12. / in %</b>				
Vorstand	40,0	40,0	40,0	40,0
Aufsichtsrat	50,0	50,0	50,0	50,0
Erste Führungsebene	33,3	35,1	32,3	35,1
Zweite Führungsebene	32,3	32,0	33,6	33,6

Die Zielwerte der Frauenanteile im Vorstand und im Aufsichtsrat wurden per 31. Dezember 2025 erreicht. Stichtagsbezogen ist der Frauenanteil der ersten Führungsebene um 1 Prozentpunkt auf 32,3% gesunken. Der Frauenanteil der zweiten Führungsebene steigt stichtagsbezogen gegenüber dem Vorjahresende um 1,3% Prozentpunkte auf 33,6%.

## 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 2025 einen Zuwachs der Verkehrsleistung. Die positive Wirkung des Deutschland-Tickets im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hielt trotz Preiserhöhung an, im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) trugen Angebotsmaßnahmen maßgeblich zum Wachstum bei. Die hohe Bauaktivität und die schwierige betriebliche Lage auf der Schiene wirkten weiterhin dämpfend.

Die deutsche Wirtschaft stagnierte 2025 weiterhin, obwohl die geringere Inflation entlastend wirkte. Die robuste Wirtschaftsleistung des ersten Quartals 2025, die maßgeblich durch Vorzieheffekte aufgrund drohender Handelskonflikte unterstützt wurde, schwächte sich im weiteren Jahresverlauf spürbar ab. Der seit 2018 anhaltende Abwärtstrend in der Industrieproduktion setzte sich 2025 insbesondere infolge einer weiter zunehmenden Konkurrenz aus China, struktureller Nachfrageverschiebungen sowie des starken Euros fort. Die angespannte Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen schlug sich 2025 auch in einem deutlich rückläufigen Exportüberschuss nieder. Bei soliden Lohnzuwächsen und minimalen Beschäftigungsrückgängen entwickelte sich der private Konsum verhalten. Gemeinsam mit den Frühindikatoren für den Arbeitsmarkt deutet dies auf einen weiteren Rückgang der Beschäftigung hin.

Eine zentrale Herausforderung für den Wirtschaftsstandort Deutschland war auch 2025 die Demografie. Die steigende Anzahl der Empfänger:innen von Ruhestandsbezügen belastet zunehmend Sozialversicherungen und öffentliche

Haushalte. Zudem fehlen in fast allen Branchen qualifizierte Arbeitskräfte, was bereits heute eines der größten Wachstumshemmnisse ist und sich in der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre weiter verstärken dürfte. Beide Aspekte, eine Zurückhaltung der privaten Nachfrage sowie Sparzwänge bei den Unternehmen, haben durch verändertes Reiseverhalten sowohl im Privatkunden- als auch im Geschäftskundensegment Auswirkung auf die DB Fernverkehr AG.

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

### SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STARKEM NACHFRAGEZUWACHS

Der deutsche Personenverkehrsmarkt verzeichnete 2025 einen spürbaren Anstieg der Verkehrsleistung. Die Entwicklung fiel in den einzelnen Marktsegmenten allerdings unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr legte auch 2025 zu. Die Verkehrsleistung stieg weiter an.
- Der Schienenpersonenverkehrsmarkt verzeichnete 2025 einen weiteren Verkehrsleistungszuwachs. Der Marktanteil der Schiene am Personenverkehrsmarkt erhöhte sich leicht.
  - Die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr legte auf hohem Vorjahresniveau weiter zu, maßgeblich gestützt durch die trotz der Preiserhöhung anhaltend hohe Nachfrage nach dem Deutschland-Ticket.
  - Der Schienenpersonenfernverkehr legte 2025 nach einem Rückgang im Vorjahr wieder zu und wuchs überdurchschnittlich. Haupttreiber waren der Wegfall von negativen Streikeffekten im Vorjahr sowie Angebotsausweitungen. Die höhere Bautätigkeit führte zu zunehmenden Einschränkungen bei der Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur und wirkte weiterhin dämpfend.

Die Nachfrage im innerdeutschen Luftverkehr blieb 2025 in etwa auf Vorjahresniveau. Die Verkehrsleistung lag damit nur etwa bei der Hälfte des Vor-Corona-Niveaus. Hohe Standortkosten belasteten die Entwicklung.

In diesem Marktumfeld steigerte die DB Fernverkehr AG 2025 die Betriebsleistung um 0,6% auf 159,9 Mio. Trassenkilometer (Trkm; im Vorjahr: 158,9 Mio. Trkm), die Verkehrsleistung um 3,2% auf 45.208 Mio. Personenkilometer (Pkm; im Vorjahr: 43.827 Mio. Pkm) und die Zahl der Reisenden um 1,9% auf 134 Mio. Reisende (im Vorjahr: 132 Mio. Reisende). Dies entsprach im Wesentlichen den Erwartungen im Vorjahr.



## PREISRÜCKGÄNGE AN DEN ENERGIEMÄRKTEN

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu reduzieren. Die Entwicklung der Marktpreise in 2025 schlug daher zumindest kurzfristig nicht voll durch.

Die Preise am Ölmarkt gingen 2025 deutlich zurück. Auf Dollarbasis lag der Ölpreis im Jahresdurchschnitt 14,6% unter dem Vorjahreswert. Der Euro gewann im Jahresverlauf 2025 im Vergleich zum US-Dollar an Stärke, sodass der Rohstoffeinkauf im Euro-Raum zusätzlich begünstigt wurde. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe gem. Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) stieg 2025 in Deutschland auf 55 € pro Tonne. Die durchschnittlichen Kraftstoffpreise in Deutschland lagen 2025 2,7% unter den hohen Vorjahreswerten.

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr sind 2025 leicht gesunken, v. a. infolge von gesunkenen Gaspreisen. Deutschland konnte die Beendigung von Erdgaslieferungen aus Russland nach der Inbetriebnahme von Flüssiggasterminals durch erhöhte Importe von Liquefied Natural Gas (LNG) v. a. aus den USA kompensieren. Der Anteil erneuerbarer Energien an der Bruttostromproduktion 2025 lag auf dem Niveau des Allzeithochs des Vorjahres von rund 58%. Auch wenn die Preise für Strom 2025 deutlich gefallen sind, lag das Preisniveau weiterhin über dem Niveau von vor dem Ukraine-Krieg. Die Entwicklung der Energiepreise ist weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Mit einem Anteil von 7% am Gesamtaufwand hat die Höhe der Aufwendungen für Energie eine relevante Ergebniswirkung auf die DB Fernverkehr AG.

## Politisches Umfeld

### KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG

Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD enthält zahlreiche Vorhaben mit Relevanz für die Schiene. Die Umsetzung steht in wichtigen Punkten unter Finanzierungsvorbehalt. Wesentliche Vorhaben sind:

- Die Investitionen in das deutsche Schienennetz sollen gesteigert werden. Der Infraplan soll als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden verbindlichen Finanzierungszusage (Eisenbahninfrastrukturfonds) versehen werden. Das Trassenpreissystem soll reformiert werden. Weitere Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sollen umgesetzt werden.
- Mittelfristig wollen die Parteien eine grundlegende Bahnreform umsetzen. DB InfraGO soll innerhalb des integrierten DB-Konzerns weiter entflochten werden. Hierzu sind sowohl personelle, rechtliche als auch organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Der DB-konzerninterne Arbeitsmarkt soll erhalten bleiben.

- Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) soll mit den Ländern auf eine neue gesetzliche Grundlage gestellt und ein Modernisierungspakt gestartet werden. Die Regionalisierungsmittel sollen ebenso wie die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erhöht werden. Das Deutschland-Ticket soll über 2025 hinaus fortgesetzt und dabei der Anteil der Nutzer:innenfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht werden.
- In der Energie- und Klimapolitik will die Koalition die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß senken und die Strom-Netzentgelte deckeln. Diese Maßnahme hätte spürbar niedrigere Betriebskosten für die DB Fernverkehr AG zur Folge.

### BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR STELLT ECKPUNKTE ZUR REFORM DES DB-KONZERNS VOR

Am 22. September 2025 hat Bundesminister Schnieder seine »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene – Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn« vorgestellt. Darin werden fünf Ziele des Bundes für den DB-Konzern formuliert:

- spürbare Zuverlässigkeit,
- dauerhafte Wirtschaftlichkeit,
- mehr Gemeinwohl,
- schnelle Umsetzung und
- wirksame Steuerung.

Zur Zielerreichung enthält die Agenda Maßnahmen in drei Säulen: 1. Reformen im DB-Konzern, 2. Maßnahmen des Bundes und 3. Aktivierung des gesamten Sektors. Die Reformen im DB-Konzern umfassen die Vereinfachung von Prozessen und Strukturen für mehr Fokussierung und höhere Effizienz, eine stärkere Entflechtung von DB-Konzern und DB InfraGO, die Schaffung einer klaren Finanzierungsstruktur, eine wirksame Aufbauorganisation sowie das Aufsetzen von Sofortprogrammen für ein besseres Reiseerlebnis und eine kundenorientierte Unternehmenskultur im DB-Konzern. Der Bund will seine Steuerung auf die Ziele ausrichten und Gesetzgebung und Regulierung anpassen. Zur Aktivierung der Branche hat der Bund eine Taskforce »Zuverlässige Bahn« eingerichtet. Die Agenda bringt für die DB Fernverkehr AG als Teil des DB-Konzerns Veränderungen mit sich. Neben dem Sofortprogramm für mehr Komfort in den Zügen des Fernverkehrs erwartet der Bund ein Sanierungskonzept mit dem Ziel einer langfristigen eigenwirtschaftlichen Tragfähigkeit.



## ENTWICKLUNGEN DER BUNDESHAUSHALTS- MITTEL FÜR DIE SCHIENE

### Bundshaushalt 2025 und Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK)

Nach Beschlüssen des Bundestags und Bundesrats Ende September 2025 konnten der Bundeshaushalt 2025 und das Errichtungsgesetz zum SVIK Anfang Oktober 2025 rückwirkend zum 1. Januar 2025 in Kraft treten. Damit endete zugleich die vorläufige Haushaltsführung für 2025.

Die in den Beschlüssen enthaltene Förderung des Schienenverkehrs betrug 2025 0,8 Mrd. €, davon standen 105 Mio. € für die Trassenpreisförderung im Fernverkehr zur Verfügung.

### Bundshaushalt 2026 und Finanzplan bis 2029

Der Bundestag hat Ende November 2025 den Bundeshaushalt 2026 verabschiedet, im Dezember 2025 folgte der Beschluss des Bundesrats. Die Finanzierung der Schiene wird mit dem Bundeshaushalt 2026 auf hohem Niveau fortgesetzt.

- Für Investitionen in die Bundesschienenwege sind 21,9 Mrd. € vorgesehen.
- Die Fördermittel für den Schienenverkehr betragen 2026 0,9 Mrd. €. Die Trassenpreisförderung für den Fernverkehr ist mit 200 Mio. € dotiert. Die Trassenpreisförderungen können im Haushaltsvollzug durch Verwendung von Pönalezahlungen der DB InfraGO AG erhöht werden.

Für 2027 bis 2029 sind im Rahmen der Finanzplanung des Bundes für die Infrastruktur weiterhin hohe, aber gegenüber 2025 und 2026 leicht abnehmende Investitionsansätze von rund 21 Mrd. € pro Jahr vorgesehen.

## ENTWURF BUNDESTARIFTREUEGESETZ BESCHLOSSEN

Die Bundesregierung hat am 6. August 2025 den Gesetzentwurf zur Stärkung der Tarifautonomie durch die Sicherung von Tariftreue bei der Vergabe öffentlicher Aufträge des Bundes beschlossen. Das Tariftreuegesetz zielt darauf ab, die Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie zu stärken, faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und Arbeitnehmende zu schützen.

## DEUTSCHLAND-TICKET

Der Preis für das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gültige Deutschland-Ticket wurde zum 1. Januar 2025 von 49 € pro Monat auf 58 € erhöht. Die Zwischenbilanz nach rund zwei Jahren zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und eine intensive Nutzung mit rund 13,5 Millionen monatlichen Nutzer:innen. Durch das Ticket sind die Nutzungshäufigkeit sowie die Reiseweiten im ÖPNV gestiegen.

Auf einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 18. September 2025 haben sich Bund und Länder auf die Finanzierung des Tickets i. H. v. je 1,5 Mrd. € bis 2030 verständigt. Diese Einigung wurde im Rahmen einer im November 2025 von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Änderung des Regionalisierungsgesetzes umgesetzt. Die Gesetzesänderung ist am 1. Januar 2026 in Kraft getreten.

Der Ticketpreis wurde zum 1. Januar 2026 auf 63 € erhöht. Ab 2027 soll der Preis des Tickets dann anhand eines zu erarbeitenden Kostenindex ermittelt werden, der z. B. Lohn- und Energiekosten berücksichtigt.

Das Deutschland-Ticket führt zu signifikanten Verlagerungen insbesondere auf kurzen Strecken vom Fern- zum Nahverkehr. Die DB Fernverkehr AG muss daher ihre Produkte klar vom Nahverkehr abgrenzen, neue Angebote schaffen und auf langfristige Marktverschiebungen reagieren, um ihre Marktposition zu sichern.

## ÄNDERUNG AM EISENBAHNREGU- LIERUNGSGESETZ ZUR ABMILDERUNG DES TRASSENPREISANSTIEGS

Ende November 2025 ist nach Beschluss von Bundestag und Bundesrat eine Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes in Kraft getreten. Wesentliches Ziel des Vorhabens ist es, den aus den Eigenkapitalzuführungen des Bundes entstehenden Trassenpreisanstieg zu reduzieren. Dafür wurde die Eigenkapitalverzinsung künftig im Gesetz mit 1,9% festgelegt. Im bisherigen ERegG galten kapitalmarktübliche Maßstäbe. Daneben wurde das ERegG so angepasst, dass Instandhaltungszuschüsse des Bundes unmittelbar trassenpreissenkend wirken können. Diese Trassenpreisreduzierung bedeutet eine deutliche Kostenentlastung beim Fernverkehr in 2026.

## GESETZGEBUNGSVORSCHLAG SINGLE DIGITAL BOOKING AND TICKETING REGULATION

Die Europäische Kommission bereitet für Mitte 2026 die Vorlage des Entwurfs einer Single Digital Booking and Ticketing Regulation vor. Wesentliches Ziel ist die Buchbarkeit sämtlicher grenzüberschreitender Zugverbindungen auf einer oder mehreren Plattformen. Außerdem hat die Europäische Kommission eine zweite Regulierung zum Thema Multimodalität in Aussicht gestellt sowie eine mögliche Revision der Fahrgastrechte. Von der Europäischen Kommission werden derzeit verschiedene Gesetzgebungsoptionen geprüft. Die weitgehendste Option sieht den verpflichtenden Verkauf von Tickets von Wettbewerbsbahnen unabhängig von kommerziellen Verträgen vor. Die DB Fernverkehr AG arbeitet führend an der Schaffung eines einheitlichen Datenaustauschformats

mit, um grenzüberschreitende Zugverbindungen künftig einfacher buchbar zu machen. Dies stärkt den Verkehrsträger Schiene und bietet der Gesellschaft Chancen, mehr Kund:innen zu erreichen. Die Beantragung von Fahrgastrechten hat die DB Fernverkehr AG bereits digitalisiert und für die Kund:innen deutlich vereinfacht. Je nach konkreter Ausgestaltung der Regulierung zum Thema Multimodalität und Fahrgastrechte können auf die DB Fernverkehr AG Mehraufwendungen zukommen, die sich aktuell noch nicht beziffern lassen.

## **BERÜCKSICHTIGUNG DES SEKTORSTANDARDS OPEN SALE AND DISTRIBUTION MODEL IN DEN TSI TA**

Die Europäische Kommission überarbeitet derzeit zusammen mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Telematik-anwendungen (TSITA). Darin werden u. a. auch wichtige Weichen für das Ticketing gestellt, wie z. B. die Festlegung der Tarifdatenstruktur und der Schnittstelle für die Buchung und Bezahlung von internationalen/nationalen Tickets, wofür der Sektor mit der Schnittstelle Open Sales and Distribution Model (OSDM) bereits eine Lösung entwickelt hat. Im November 2025 hat der zuständige Mitgliedsstaaten Ausschuss (Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit; Rail Information Security Committee; RISC) eine TSI-TA-Fassung angenommen, die OSDM explizit im Text verankert.

## **VORSCHLÄGE ZUR STÄRKUNG DER PASSAGIERRECHTE**

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge zur Änderung der bestehenden Fahrgastrechteverordnungen sowie einen Vorschlag für eine neue Verordnung über Fahrgastrechte bei multimodalen Reisen, d. h., wenn der Fahrgast mehrere Verkehrsträger miteinander kombiniert. Der Rat hat am 5. Dezember 2024 eine allgemeine Ausrichtung zu den Vorschlägen beschlossen und die Vorschläge der Europäischen Kommission in wesentlichen Punkten abgeschwächt. Am 24. Juni 2025 hat der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments über Änderungen zum Passenger Mobility Package abgestimmt. Während die Europäische Kommission bei den bestehenden Fahrgastrechteverordnungen in erster Linie die Durchsetzung der Fahrgastrechte verbessern und die Berichtspflichten der Mitgliedsstaaten verschärfen möchte, zielen die Änderungen des EU-Parlaments auf eine inhaltliche Stärkung und Ausweitung der Fahrgastrechte ab, v. a. im Luftverkehr. Auch für die Schiene werden Verbesserungen für die Fahrgäste beim Erstattungsverfahren und bei den Nachweispflichten für höhere Gewalt gefordert. Die Änderungsvorschläge für multimodale Reisen zielen v. a. auf einen

besseren Schutz der Fahrgäste durch Vorschriften über die Haftung der einzelnen an einer Reise beteiligten Beförderer und Vermittler ab. Diese sollen zudem eine zusätzliche Entschädigung zahlen, wenn sie die Reisenden vor dem Kauf nicht ausreichend über ihre Rechte informiert haben. Die laufenden Kompromissverhandlungen zwischen EU-Parlament und Rat, gemeinsam mit der Europäischen Kommission, sollen noch im ersten Quartal 2026 abgeschlossen werden, prioritär zu den Fahrgastrechteverordnungen. Mögliche Auswirkungen aus der noch ausstehenden EU-Parlaments-Entscheidung auf die DB Fernverkehr AG lassen sich aktuell noch nicht bewerten.

## **Nichtfinanzielle Kennzahlen**

Der DB-Konzern hat sich in der Strategie Starke Schiene zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen.

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

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Fernverkehr AG zur Erfüllung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Bedürfnissen der Reisenden, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Zentrales Ziel ist die Verkehrsverlagerung auf die – im Vergleich zu Pkw- und Luftverkehr – klimafreundlichere Schiene. Mit weniger als 1 g Treibhausgasemissionen pro Personenkilometer zählt der Schienenpersonenfernverkehr zu den klimafreundlichsten Verkehrsmitteln in Deutschland. Insgesamt hat die DB Fernverkehr AG 2025 im Vergleich zu Fahrten mit dem Pkw 7,4 Mio. t CO<sub>2</sub>e-Emissionen eingespart. Bereits seit Januar 2018 fahren alle Reisenden in den elektrisch angetriebenen ICE- und Intercity/Eurocity-Zügen der DB Fernverkehr AG mit 100% Ökostrom. Damit sich Reisende auf dieses Versprechen verlassen können, ist die Nutzung von 100% Ökostrom seit 2023 durch den TÜV bescheinigt und wurde 2025 erneut rezertifiziert. Als weiteres Zeichen für aktiven Klimaschutz arbeiten alle neuen Instandhaltungswerke durch den Einsatz von z. B. Geothermie- und Photovoltaikanlagen klimafreundlich, so auch das ICE-Werk Dortmund-Hafen, das voraussichtlich 2027 eröffnet wird und mit dessen Hochbau 2025 begonnen wurde.



Die DB Fernverkehr AG unterliegt seit 2023 den Pflichten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG). Der gesellschaftsspezifische Bericht über die Erfüllung der Pflichten nach dem LkSG für das Geschäftsjahr 2024 wurde 2025 beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) eingereicht.

## Qualität

### PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich trotz einer intensiven und geschäftsfeldübergreifenden Steuerung im DB-Konzern weiter verringert. Gründe für diese Entwicklung waren v. a.:

- **Schlechter Anlagenzustand:** Die Infrastruktur ist überaltert sowie überlastet und die Anzahl erneuerungsbedürftiger Anlagen steigt weiter an. Dies führt zu Störungen u. a. bei Altstellwerken, im Bereich des Oberbaus und maroder Bahnbrücken. Daraus entsteht u. a. eine hohe Anzahl an Langsamfahrstellen, die oft zu Verspätungen über einen langen Zeitraum führen. Auch der Austausch von schadhafte Betonschwellen führte in 2025 zu Beeinträchtigungen der Betriebsqualität, da im Zuge der Arbeiten Langsamfahrstellen eingerichtet oder Streckenabschnitte gesperrt werden müssen.
- **Intensive Bautätigkeit:** Für die Instandhaltung und Modernisierung des Streckennetzes wurde auch 2025 viel gebaut. Dies führt zu Kapazitätseinschränkungen und teilweise kritischen Streckenauslastungen. V. a. kurzfristige Baubedarfe belasten die Betriebsqualität, da der zeitliche Vorlauf für die Bauplanungsprozesse nicht ausreicht, um seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) qualitativ robuste Verkehrskonzepte umzusetzen. Dies führt zu in einer hohen Anzahl von Zügen, die von Baumaßnahmen betroffen sind und folglich Verspätungen aufbauen.
- **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 (z. B. bei Fahrdienstleiter:innen und Triebfahrzeugführer:innen) wirken sich punktuelle Personalengpässe negativ auf die Betriebsqualität aus.
- **Weitere Ereignisse:** V. a. an großen Verkehrsknoten und Hauptrelationen können Einzelereignisse große negative Auswirkungen auf die betriebliche Stabilität im Gesamtnetz haben. Außerdem sind externe Einwirkungen relevant. Dazu gehörten 2025 u. a. die Kollision eines ICE-

Zuges mit einem Lkw-Anhänger südlich von Hamburg im Februar 2025, behördliche Einsätze wie bei der Entschärfung einer Weltkriegsbombe in Köln sowie der Messerattacke im Hamburger Hauptbahnhof, aber auch Fremdeinwirkungen auf den Bahnbetrieb wie z. B. durch den Großbrand bei einem Entsorgungsunternehmen in Wächtersbach im Mai 2025, den schweren Brand in einer Personenunterführung in Hirschaid auf der Strecke Bamberg–Forchheim Anfang Juli 2025 oder die Oberleitungsbeschädigungen durch Vogelflug u. a. im Knoten Hannover im Juni und Oktober 2025.

### Wesentliche Verbesserungsmaßnahmen

- **Knotenmaßnahmen:** Viele Verspätungen entstehen derzeit in den hochbelasteten Knoten. Um die Knoten zu entlasten, sind u. a. planmäßige Zugstarts und die Neutralisierung von Verspätungswirkungen aus den Knoten von hoher Bedeutung. Hier rücken der Bereitstellungsprozess und die Steigerung der Beginnplanmäßigkeit als Treiber für die Gesamtpünktlichkeit in den Fokus. Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung sind u. a. flexible Wendekonzepte und die Einführung von Flex-Abfahrten mit vorgezogener Kund:innenabfahrtszeit, die einen Resilienzpuffer in den Knoten schaffen.
- **Linienmaßnahmen** sollen Überlastungen im System verringern und zur betrieblichen Stabilität beitragen. Dies erfolgt durch dispositive und fahrplanerische Maßnahmen. Dazu zählen v. a. die Einführung einer Pufferminute, die Anhebung der Maximalgeschwindigkeit auf alten Schnellfahrstrecken in der ersten Stufe von 250 km/h auf 280 km/h sowie die Weiterentwicklung der Engpassdisposition und der reisendenzentrierten Steuerung.
- Durch eine Verjüngung und Modernisierung der Flotte im Schienenpersonenfernverkehr sowie den Ausbau von Instandhaltungswerken sollen die pünktlichkeitsrelevanten Fahrzeugstörungen reduziert und damit die Fahrzeugverfügbarkeit erhöht werden. Dies soll durch Digitalisierungs- und Fahrzeugprojekte sowie Maßnahmen in Flotten und Werken erzielt werden. Mit der strategischen Angebotsoptimierung im Flächennetz, im Ergänzzernetz sowie für mehr Resilienz im Kernnetz (Projekt StratoFER) soll u. a. die Widerstandsfähigkeit des Fernverkehrsangebots gegenüber Störfaktoren erhöht und das Angebotskonzept im gesamten Schienennetz vereinfacht werden. Das Projekt Nova-VL soll die Grundlage für die Disposition der Zukunft im Sinne einer End-to-End-Steuerung der Reisenden legen. Dazu wird die Arbeitsmethodik und Steuerungslogik der Verkehrsleitung neu aufgestellt, um bessere Dispositionsentscheidungen für die Mehrheit der Reisenden treffen zu können und diese konsequent zu steuern und zu informieren.

- Das neue Bewirtschaftungssystem Bauen im Takt (SB<sup>2</sup>) mit verbindlichen und vorausgeplanten Sperrzeiten ermöglicht eine frühzeitige Kommunikation der Bauphasen an die EVU. Gleichzeitig soll durch diese fokussierte Sanierung der Anlagenzustand verbessert und durch feste Instandhaltungsintervalle stabil gehalten werden. Durch eine gewerkeübergreifende Bündelung von Maßnahmen wird eine höhere Instandhaltungsmenge pro Sperrstunde erreicht. Gleichzeitig schaffen instandhaltungsfreie Zeiträume eine verbesserte Streckenverfügbarkeit und tragen damit zur Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit des Schienennetzes bei.
- Durch die schrittweise Durchführung von Korridorsanierungen auf dem Hochleistungsnetz soll die Schieneninfrastruktur leistungsfähiger, zuverlässiger und planbarer werden, wodurch sich auch unsere Pünktlichkeitswerte verbessern sollen.

Durch die DB-konzernweite Umsetzung der Maßnahmen erwartet die DB Fernverkehr AG spürbare Verbesserungen der Betriebsqualität und somit der Pünktlichkeit.

Die Reisendenpünktlichkeit<sup>1)</sup> der DB Fernverkehr AG lag 2025 mit 65,5% knapp unter dem Vorjahreswert (67,4%), jedoch weiterhin über der betrieblichen Pünktlichkeit<sup>2)</sup>, die 2025 mit 60,1% ebenfalls unter dem Vorjahreswert (62,5%) lag.

Belastungsbedingte Verspätungen (insbesondere Zugfolgekonflikte) waren auch 2025 die Hauptverspätungsursache. Wesentliche Treiber hierfür waren Kapazitätsengpässe infolge eines hohen Niveaus an Infrastrukturstörungen sowie die hohe Baubetroffenheit von Fernverkehrszügen. 2025 waren 62% aller Fahrten von mindestens einer Baumaßnahme betroffen.

Hinzu kamen gravierende Einzelereignisse bspw. durch Wettereinflüsse (z. B. ausgeprägte Hitzewelle in der ersten Juliwoche 2025) oder Störungen von besonders relevanten Infrastrukturanlagen (z. B. Stellwerksstörung in Siegburg/Bonn im Juni und Juli 2025). Belastungen ergaben sich zudem aus weiteren externen Ereignissen wie verschärften Grenzkontrollen, insbesondere in Kehl bei den Zügen von und nach Frankreich, oder der Brand in einer Unterführung in Hirschaid und die dadurch verursachte Sperrung der Schnellfahrstrecke Nürnberg—Erfurt.

Infolgedessen wurde die im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2024 abgegebene Prognose der Steigerung der betrieblichen Pünktlichkeit auf einen Korridor von 65% bis 70% mit einem Rückgang auf 60,1% deutlich verfehlt.

## KUNDENZUFRIEDENHEIT

Trotz gesunkener betrieblicher Pünktlichkeit verbesserte sich die Kundenzufriedenheit 2025 auf eine Schulnote von 2,6 (im Vorjahr: Schulnote von 2,7). Besonders positiv wurden die Themen Personal und Reisekomfort bewertet, etwa durch das neue Innendesign und die Sitze im ICE 3neo.

## Mitarbeitende

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Seit 2025 werden Praktikant:innen und Werkstudent:innen nicht mehr bei der Zählung der Mitarbeitenden berücksichtigt. Die Werte für 2024 bzw. per 31. Dezember 2024 wurden nicht angepasst. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Die Anzahl der Mitarbeitenden der DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2025 betrug 20.377 VZP (im Vorjahr 21.233 VZP). Das bedeutet einen Rückgang um 856 VZP.

Die Anzahl der Mitarbeitenden im Jahresdurchschnitt lag bei 20.899 VZP (im Vorjahr: 21.385 VZP). Das bedeutet einen Rückgang um 486 VZP.

Durch Effizienz- und Optimierungsmaßnahmen wurde der Personalbestand insbesondere in den administrativen Bereichen reduziert.

## ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG/TARIFVERHANDLUNGEN

Der DB-Konzern und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben am 16. Februar 2025 einen neuen Tarifabschluss erzielt. Er beinhaltet u. a. Entgelterhöhungen in mehreren Schritten i. H. v. insgesamt 6,5% (Tabellenerhöhungen um 2,0% ab Juli 2025 und 2,5% ab Juli 2026 sowie 2,0% tarifliches Zusatzgeld als jährliche Einmalzahlung ab Dezember 2027) und eine Einmalzahlung i. H. v. 200 € im April 2025. Darüber hinaus wird ab Dezember 2026 ein zusätzliches tarifliches Zusatzgeld für Mitarbeitende im Schichtdienst i. H. v. 2,6% als jährliche Einmalzahlung gezahlt (bei Erfüllung spezifischer Voraussetzungen wie z. B. mindestens fünf Jahren Betriebszugehörigkeit) mit der Möglichkeit der teilweisen Umwandlung in zwei freie Tage ab 2027.

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

<sup>1)</sup> Anteil Reisende mit < 15 Minuten Verspätung am Ende der geplanten Fernverkehrsreisekette (in %).

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



## Ökologie

### KLIMASCHUTZ

Der DB-Konzern will bis 2040 klimaneutral werden. Bei der Definition der Klimaneutralität hält sich der DB-Konzern an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi) und folgt damit einem 1,5-°C-Pfad, 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 ab 2040 entsprechend neutralisieren. Auf dem Weg zur Klimaneutralität wird auf vier zentrale Hebel gesetzt: die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien, den Ausstieg aus dem Diesel und der Elektrifizierung von Strecken, die Steigerung der Energieeffizienz sowie den Einsatz emissionsreduzierter Baustoffe. 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 wurde die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umgestellt. Seit Anfang 2025 erhalten alle Bahnhöfe, Instandhaltungswerke, Bürogebäude und stationären Anlagen in Deutschland, die von DB Energie versorgt werden, 100% Ökostrom. Dazu gehören auch Stellwerke, Weichenheizungen und Gleisfeldbeleuchtungen.
- Der DB-Konzern plant, bis 2038 seinen elektrifizierten Schienenverkehr vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien zu betreiben. Dies ist bei der DB Fernverkehr AG bereits jetzt der Fall.
- Auch bei der Wärmeerzeugung will der DB-Konzern auf erneuerbare Energien umsteigen (Wärmewende). Dafür wird an verschiedenen Maßnahmen gearbeitet. Erreichen z. B. Ölheizungen in Gebäuden das Ende ihres Lebenszyklus, werden sie durch klimafreundlichere Alternativen ersetzt.

Als Teil des DB-Konzerns leistet die DB Fernverkehr AG ihren Beitrag im Rahmen definierter Treibhausgasreduktionspfade zur Erreichung der DB-Klimaschutzziele, um das Gesamtziel des DB-Konzerns, Klimaneutralität bis 2040, zu realisieren. 2025 sind die absoluten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 auf –60,5% gesunken (im Vorjahr: –31,2%). Diese Verbesserung resultiert im Wesentlichen aus der vorgenannten Umstellung der Stromversorgung für Gebäude und stationäre Anlagen auf erneuerbare Energien.

## Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

### Umsatzentwicklung

2025 erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 6.407 Mio. € und lag damit 261 Mio. € (+4,2%) über dem Vorjahreswert (6.146 Mio. €).

Die positive Umsatzentwicklung resultierte u. a. aus einer höheren Verkehrsleistung (Pkm) und einer verbesserten Kapazitäts- und Auslastungssteuerung. Darüber hinaus gab es keine belastenden Streikeffekte wie im Vorjahr. Baubedingte Einschränkungen bei der Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur führten zu einer Verschlechterung der betrieblichen Pünktlichkeit und dämpften die Nachfrage deutlich.

Der BahnCard-Bestand per 31. Dezember 2025 lag mit 4,70 Millionen Karten auf dem Niveau des Vorjahresendes (+0,2%; per 31. Dezember 2024: 4,69 Millionen BahnCards). Um den Bestand stabil zu halten, war das Jahr von Vertriebsaktionen geprägt (v. a. Probe-BahnCard und BahnCard-50-Aktion). Zudem sind die Kündigungen im Vergleich zum Vorjahr stark gesunken.

Die Umsätze im Bereich Bordgastronomie stiegen u. a. infolge der höheren Verkehrsleistung um 8 Mio. € auf 119 Mio. € (im Vorjahr: 111 Mio. €).

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen 2025 344 Mio. € und lagen auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 341 Mio. €).

### Ergebnisentwicklung

Getrieben durch die Umsatzentwicklung, stieg die Gesamtleistung auf 6.426 Mio. € (+265 Mio. €; im Vorjahr: 6.161 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um 136 Mio. € auf 360 Mio. € (im Vorjahr: 224 Mio. €). 2025 erhielt die DB Fernverkehr AG eine staatliche Trassenpreisförderung i. H. v. 91 Mio. € (im Vorjahr: keine). Des Weiteren wirkten höhere Erträge aus Fahrzeugverkäufen positiv, geringere Erträge aus Schadenersatzzahlungen und Kostenerstattungen gegenläufig.

Der Materialaufwand erhöhte sich um 308 Mio. € auf 3.814 Mio. € (im Vorjahr: 3.506 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Faktorkosten für die Infrastrukturnutzung von Trassen und Stationshalten, für Energie sowie im Zusammenhang mit der Instandhaltung zurückzuführen. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten geringere Kosten für Provisionen, Schienenersatzverkehre, BahnCards und Digitalisierungsprojekte. Auch die Kosten für den Kund:innenservice gingen durch den Wegfall negativer Streikeffekte zurück.



Der Personalaufwand stieg um 45 Mio. € auf 1.594 Mio. € (im Vorjahr: 1.549 Mio. €), im Wesentlichen getrieben durch Tarifeffekte, die teilweise durch eine geringere Mitarbeiteranzahl kompensiert wurden.

Die Abschreibungen erhöhten sich um 13 Mio. € auf 709 Mio. € (im Vorjahr: 696 Mio. €). Dies resultierte überwiegend aus der Abnahme von 15 Hochgeschwindigkeitsverkehrs-(HGV-)Triebzügen ICE 3neo (Baureihe 408) sowie dem Zulauf von zwei IC-2-Doppelstockzügen. 14 der im Jahresverlauf beschafften ICE-3neo-Züge wurden zum Jahresende 2025 verkauft und im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Vereinbarung wieder angemietet.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich auf 814 Mio. € und lagen um 98 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 912 Mio. €). Dieser Rückgang resultierte v. a. aus Gegensteuerungsmaßnahmen insbesondere bei Beratungs- und IT-Leistungen sowie Forschungs- und Entwicklungskosten. Geringere Kosten bei der Betreuung von Reisenden infolge des Wegfalls negativer Streikeffekte im Vorjahr wirkten unterstützend.

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

Das Zinsergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 5 Mio. € auf – 145 Mio. € (im Vorjahr: – 150 Mio. €). Der Rückgang der Zinsaufwendungen ist im Wesentlichen auf die geringere unterjährige Inanspruchnahme der DB-konzerninternen Kreditlinie zurückzuführen.

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG 2025 ein Ergebnis nach Steuern von – 290 Mio. €, das um 137 Mio. € über dem Vorjahreswert lag (im Vorjahr: – 427 Mio. €). Das negative Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vom Anteilseigner, der DB AG, übernommen. Trotz deutlicher Verbesserung des Ergebnisses gegenüber 2024 schätzt der Vorstand der DB Fernverkehr AG den Geschäftsverlauf des Jahres 2025 sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft insgesamt noch nicht als zufriedenstellend ein.

## **ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE**

Der im Lagebericht 2024 der DB Fernverkehr AG prognostizierte deutliche Anstieg des Umsatzes in 2025 wurde nicht vollständig realisiert, da die betrieblichen Einschränkungen größer waren als erwartet. Das Ergebnis nach Steuern entwickelte sich infolge von eingeleiteten Gegensteuerungsmaßnahmen trotzdem grundsätzlich im Rahmen der Erwartungen. Es verbesserte sich deutlich um 137 Mio. € und blieb wie erwartet spürbar negativ.

## **Finanzlage**

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

Die DB Fernverkehr AG finanziert sich entsprechend maßgeblich über die DB-Konzernfinanzierung und ist auch in das bestehende DB-konzerninterne Cashpooling eingebunden. Der Cashpool-Vertrag ist formal kurzfristig kündbar, besteht aber seit vielen Jahren. Es ist kein Grund für eine Kündigung auf absehbare Zeit erkennbar. Auch für 2026 werden keine Änderungen daran erwartet. Der Vorstand der DB Fernverkehr AG geht entsprechend davon aus, dass auch der Finanzbedarf im Geschäftsjahr 2026 vollständig über die DB-Konzernfinanzierung abgedeckt werden kann.

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

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2025 über zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 700 Mio. €. Diese wurden per 31. Dezember 2025 nicht in Anspruch genommen.

2025 wurde kein weiteres Darlehen über die DB-Konzernfinanzierung aufgenommen.

Die langfristigen Verbindlichkeiten verringerten sich per 31. Dezember 2025 um 782 Mio. € auf 4.731 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 5.513 Mio. €). Dies ist insbesondere auf die planmäßigen Tilgungen von langfristigen Darlehen zurückzuführen. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen um 367 Mio. € auf 1.288 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 921 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich per 31. Dezember 2025 eine Bilanzverlängerung von insgesamt 281 Mio. € in den Positionen »Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau« bzw. »Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen«.

## Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug 2025 363 Mio. € und lag um 200 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 563 Mio. €). Wesentliche Treiber sind höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen infolge des Verkaufs von Fahrzeugen sowie höhere Ticketvorverkäufe.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit lag mit – 136 Mio. € um 695 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: – 831 Mio. €), u. a. aufgrund des Leasings von 14 Triebzügen ICE 3neo.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit sank um 495 Mio. € auf – 227 Mio. € (im Vorjahr: 268 Mio. €). Der Rückgang resultierte aus dem Wegfall einer Darlehensaufnahme im Vorjahr.

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2025 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

## Investitionen

2025 lagen die Brutto-Investitionen mit 801 Mio. € über dem Vorjahresniveau (705 Mio. €). Die Netto-Investitionen<sup>1)</sup> betragen 801 Mio. € (im Vorjahr: 705 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen, v. a. für 15 HGV-Triebzüge ICE 3neo (Baureihe 408), wovon 14 Triebzüge zum Jahresende verkauft und im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Vereinbarung wieder angemietet wurden. Zudem sind 2025 die ersten Wagenverbände des ICE L zugegangen sowie zwei weitere IC-2-Doppelstockzüge.

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

Das Bestellobligo für Investitionen hat sich per 31. Dezember 2025 auf 4.008 Mio. € reduziert (per 31. Dezember 2024: 5.258 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus der fortlaufenden Auslieferung von ICE-3neo-Zügen und der teilweisen Beendigung und somit Reduzierung des zweiten Abrufs von ICE-L-Zügen von 56 auf 37 Zugverbände. Gegenläufig wurde im dritten Abruf von ICE-3neo-Zügen die Erweiterung der Auslandszulassungen für Frankreich und Polen beauftragt und es erfolgten Bestellungen für die Werkeinfrastruktur (Neubau Dortmund-Hafen, Erweiterung Hannover und Berlin).

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

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wurde durch den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit finanziert. Zudem erfolgte die unterjährige Inanspruchnahme der Kreditlinie aus der DB-Konzernfinanzierung.

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

## Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme sank per 31. Dezember 2025 um 379 Mio. € auf 9.100 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 9.479 Mio. €).

Das Anlagevermögen sank deutlich um 551 Mio. € auf 8.055 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 8.606 Mio. €), insbesondere abschreibungsbedingt sowie infolge von sonstigen Abgängen (u. a. Verkauf von Fahrzeugen).

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen sank um 2,4 Prozentpunkte auf 88,5% (per 31. Dezember 2024: 90,8%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 149 Mio. € auf 1.022 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 873 Mio. €). Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um höhere Forderungen aus Umsatzsteuer infolge des Verkaufs von 14 ICE-3neo-Zügen im Rahmen der Sale-and-Leaseback-Vereinbarung im November und Dezember 2025. Zudem stiegen die sonstigen Vermögenswerte durch zum Verkauf gehaltene Fahrzeuge.

Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg in der Folge um 2,0 Prozentpunkte auf 11,2% (per 31. Dezember 2024: 9,2%).

Das Eigenkapital blieb unverändert bei 2.229 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 2.229 Mio. €). Die Eigenkapitalquote stieg um 0,9 Prozentpunkte auf 24,4% (per 31. Dezember 2024: 23,5%).

Die Rückstellungen erhöhten sich um 17 Mio. € auf 329 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 312 Mio. €) infolge gesteigerter BahnBonus-Rückstellung. Die Rückstellungen hatten per 31. Dezember 2025 einen Anteil von 3,6% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2024: 3,3%).

Die Verbindlichkeiten verringerten sich um 415 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2025 bei 6.019 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 6.434 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen geringere Verbindlichkeiten gegenüber dem DB-Konzern, insbesondere durch planmäßige Tilgung der Darlehensverbindlichkeiten. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme sank in der Folge um 1,7 Prozentpunkte auf 66,2% (per 31. Dezember 2024: 67,9%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen erhöhten sich um 19 Mio.€ auf 523 Mio.€ (per 31. Dezember 2024: 504 Mio.€) infolge gestiegener Ticket-Vorverkäufe. Der Anteil an der Bilanzsumme stieg um 0,5 Prozentpunkte auf 5,8% (per 31. Dezember 2024: 5,3%).

Bilanzstruktur per 31.12. / in % der Bilanzsumme	2025	2024
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen	88,5	90,8
Umlaufvermögen	11,2	9,2
Rechnungsabgrenzungsposten	0,3	0,0
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	24,4	23,5
Rückstellungen	3,6	3,3
Verbindlichkeiten	66,2	67,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	57,4	60,5
Rechnungsabgrenzungsposten	5,8	5,3
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>9.100</b>	<b>9.479</b>

## Strategie

### Mit Modernisierung zurück auf Kurs

Der DB-Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen, bekennt sich zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung und definiert seinen Beitrag zur Erreichung von zentralen verkehrs- und klimapolitischen Zielen.

Die operative und wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns entsprach in den letzten Jahren nicht den Erwartungen. Der Fokus lag daher 2025 auf einer strukturellen Sanierung des DB-Konzerns in den Bereichen Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit.

Als Bestandteil des Kerngeschäfts des DB-Konzerns leistet auch die DB Fernverkehr AG ihren Beitrag zur umfassenden Modernisierung des DB-Konzerns.

### Strategie und Märkte

Im Zentrum der langfristigen Strategie der DB Fernverkehr AG steht eine wachsende Verkehrsleistung mit dem Ziel, die Verkehrsverlagerung auf den klimafreundlicheren Schienenverkehr voranzutreiben. Der Fokus bei der Weiterentwicklung der Angebote liegt neben der Anbindung von Regionen auf dem Ausbau der internationalen Angebote sowie mehr Sprinter- und umsteigefreien Direktverbindungen in Deutschland.

Gleichzeitig haben sich die Rahmenbedingungen im Fernverkehrsmarkt durch steigende Kosten, Inflation sowie ein verändertes Reiseverhalten z. B. aufgrund von Homeoffice-Nutzung sowie der Einführung des Deutschland-Tickets deutlich verändert. 2025 war zudem von einer angespannten betrieblichen Lage geprägt, die insbesondere aus vielen Infrastrukturstörungen und einem hohen Baugeschehen resultierte. Um unter den veränderten Rahmenbedingungen auch zukünftig ein umfassendes und eigenwirtschaftlich tragfähiges Angebot sicherzustellen, setzt die DB Fernverkehr AG auf ein umfassendes Sanierungsprogramm. Im Fokus stehen die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sowie ein spürbar besseres Kund:innenerlebnis, u. a. durch eine verbesserte Sauberkeit an Bord der Züge sowie eine verlässlichere Bordgastronomie. Zur Stabilisierung des Betriebs sollen weitere neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen und resilientere Betriebskonzepte sollen zur Absicherung der Pünktlichkeit beitragen. Eine spürbare Verbesserung der Pünktlichkeit ist dabei jedoch wesentlich von einer leistungsfähigeren Infrastruktur abhängig.

2025 hat die DB Fernverkehr AG in folgenden Bereichen Fortschritte erzielt und setzt auf Modernisierung, Digitalisierung, Qualitätssicherung und Nachhaltigkeit.

Die DB Fernverkehr AG hat 2025 die gezielte Modernisierung und den Ausbau der Fahrzeugflotte weiter vorangetrieben: Mit dem Zulauf der ersten ICE-L-Züge im September 2025 und deren Einsatz seit Mitte Dezember 2025 wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht. Vom ICE 3neo wurden zudem 15 weitere Fahrzeuge abgenommen. Um das internationale Einsatzgebiet des ICE 3neo auszuweiten, sollen bis 2031 bis zu 32 Züge die technische Ausstattung erhalten, um zusätzlich zu Belgien und den Niederlanden auch nach Frankreich und Polen zu fahren. Parallel sollen die notwendigen Instandhaltungskapazitäten u. a. mit dem Ausbau der bestehenden Werke in Hannover, Hamburg und Berlin sowie dem Werkneubau in Dortmund-Hafen sichergestellt werden. In Dortmund wurde im Herbst 2025 mit dem Hochbau begonnen.

Durch verbesserte Prozesse sollen alle Fernverkehrszüge mit hoher Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitgestellt werden: Um die Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität weiter zu steigern, soll die Produktion weiter digitalisiert und optimiert werden, z. B. durch den Einsatz von Kamerabefundung; diese Methode dient der schnellen und effizienten Zustandsüberwachung der Fahrzeuge im Bahnbetrieb und trägt zur Optimierung der Instandhaltung bei. Zudem wurde 2025 die Arbeit an Projekten fortgesetzt, die langfristig die Prozesse in den Verkehrsleitungen und Instandhaltungswerken verbessern und somit zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie der Fahrzeugverfügbarkeit beitragen

sollen. Auch der Mitarbeitendenqualifizierung und -bindung in betriebs- und servicekritischen Positionen soll weiterhin eine wichtige Rolle zukommen.

Das Angebot wurde 2025 durch Taktverdichtungen, Reisezeitverkürzungen und Streckenausweitungen weiter optimiert: Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verbindet die DB Fernverkehr AG im Halbstundentakt 21 deutsche Städte. Auch die Sprinterfahrten und die internationalen Verbindungen wurden erweitert. Um das Reiseerlebnis kontinuierlich zu verbessern, wurden 2025 die Vertriebskanäle DB Navigator und www.bahn.de weiterentwickelt und barrierefrei gestaltet. Außerdem wurde mit dem Menübereich »Umgebung« im DB Navigator, der Mobilitätsangebote wie z. B. verfügbare E-Scooter oder Leihfahräder in der Nähe anzeigt, ein wichtiger Schritt für die integrierte Alltagsmobilität im DB Navigator getan. Parallel dazu ist die Modernisierung von Lounges und Reisezentren am Bahnhof weiter vorangeschritten. In Hamburg wurde 2025 das dritte Reisezentrum mit einem neuen, innovativen Konzept eröffnet. Weitere Standorte befinden sich im Umbau.

## Weitere Informationen

### Transformation in ein Hochleistungsnetz

#### KORRIDORSANIERUNGEN

Im September 2023 haben der Bund und der DB-Konzern auf dem Schienengipfel des BMV 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 Korridorsanierungen, bei denen im Rahmen einer mehrmonatigen Totalsperrung alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt, die Leistungsfähigkeit der Anlage gesteigert, Bahnhöfe ganzheitlich gestaltet und so im sanierten Abschnitt Baumaßnahmen für mehrere Jahre vermieden werden sollen.

Die verkehrlichen Einschränkungen sollen zukünftig auf ein Mindestmaß reduziert werden, um mehr Planbarkeit für Kunden des DB-Konzerns zu schaffen.

Seit dem 1. August 2025 läuft die Korridorsanierung Hamburg–Berlin. An insgesamt 27 Bahnhöfen werden dabei umfangreiche Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten

durchgeführt. Im Rahmen der Korridorsanierung werden u. a. 25 Bahnsteige, drei Personenunterführungen, 17 Anlagen der Höhenfördertechnik, zwei Bahnsteigdächer sowie vier Zuwegungen erneuert. Nach Abschluss der Arbeiten sollen im Zielbild entlang der Strecke 20 Bahnhöfe als Zukunftsbahnhöfe (ZKB) in neuem, modernem Erscheinungsbild zur Verfügung stehen und den Reisenden ein deutlich verbessertes und komfortableres Reiseerlebnis bieten.

Um den Reiseverkehr während der Bauzeit sicherzustellen, wurde im Falle der mehrmonatigen Vollsperrung aufgrund von Korridorsanierungen von Hochleistungskorridoren neben einem abgestimmten Schienenersatzkonzept auch ein Bus-Ersatzverkehr eingerichtet.

Für die DB Fernverkehr AG bedeuten die Korridorsanierungen zunächst operative und kommunikative Herausforderungen und zeitweise Angebotsverluste auf einzelnen wichtigen Strecken. Langfristig gehen damit aber deutlich größere Chancen für Angebotsqualität, Pünktlichkeit, Komfort und Wettbewerbsfähigkeit des Schienenpersonenfernverkehrs einher. Kurzfristig sind ein kund:innenorientiertes Ersatzangebot während der Sperrzeiten und eine aktive, transparente Kund:innenkommunikation entscheidend für den Erfolg der DB Fernverkehr AG.

### Trassenpreise für 2025

Mit Beschluss vom 22. März 2024 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2025 genehmigt. Aufgrund der Verschmelzung von DB Netz AG und DB Station&Service AG zur DB InfraGO AG sind ab dem TPS 2025 die Kosten der Personenbahnsteige im Mindestzugangspaket der Trassen integriert. Unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Entlastung im Stationspreissystem beträgt die Dynamisierung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) 17,7%, im Schienengüterverkehr (SGV) 16,2% und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 0,6%.

Gegen die Festlegung der Entgelte im SPNV haben private und DB-konzerninterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie die DB InfraGO AG Klage beim Verwaltungsgericht Köln eingelegt. Das Gericht hat die Frage nach der Rechtmäßigkeit der deutschen Vorschriften zur Entgeltbildung im SPNV an den Europäischen Gerichtshof weitergeleitet. Ein Urteil wird im Laufe des Jahres 2026 erwartet.

### Stationsentgelte für 2025

Am 6. September 2024 erfolgte die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2025 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2025 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 1,67 % (SPNV) und 7,40 % (SPFV) 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 SPNV-Preisdeckels erhoben.

## Nachtragsbericht

Nach Ende des Jahres 2025 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

## Chancen- und Risikobericht

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

Die Grundsätze des Risikomanagements werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Fernverkehr AG umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Fernverkehr AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende wesentliche 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 ( $\geq 20$  Mio. €) im RMS ausgewiesen. Eine Ausnahme gilt nur für Regulierungssachverhalte. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die Mittelfristplanung. Sie umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Nicht im RMS erfasst werden dementsprechend

die Themen, die bereits in die Mittelfristplanung einbezogen wurden. Als Teil des Planungsprozesses werden Prämissen definiert, bspw. zu Preis-, Nachfrage- oder Kostenentwicklungen. Zudem werden Gegenmaßnahmen definiert. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer gewissen Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit ( $> 70\%$ ) eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden nach einer Nettomethode bewertet. Hierbei werden die konkret implementierten Maßnahmen zur Risikosteuerung berücksichtigt. Für die Bewertung der Risiken werden die Ausprägungen »Eintrittswahrscheinlichkeit« und »Auswirkung« herangezogen.

Im DB-Konzern ist die DB AG mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig und operiert in enger Abstimmung mit der DB Fernverkehr AG. Dabei orientiert sich das DB-Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement [MaRisk], Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt. Dadurch werden möglicherweise bestehende Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken (z. B. aus Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom), sofern sie bei der DB Fernverkehr AG bestehen, gesteuert und begrenzt.

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

## Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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



## Chancen und Risiken in Kategorien

### ÜBERSICHT WESENTLICHER CHANCEN UND RISIKEN

Per 31. Dezember 2025 lagen die mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit<sup>1)</sup> zwischen 40% und 70% bewerteten wesentlichen Chancen und Risiken der DB Fernverkehr AG für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2026 in folgenden Bereichen (in absteigender Bedeutungsreihenfolge):

- **Wettbewerbsrisiko** (Kategorie: Entwicklung des Absatzmarktes), mit deutlich negativen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.
- **Umsatz- und Aufwandsrisiken aus Pünktlichkeit** (Kategorie: Entwicklung des Absatzmarktes), mit deutlich negativen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.
- **Erlösrisiken aufgrund von Bauaktivitäten in der Infrastruktur** (ohne Generalsanierung) (Kategorie: Produktion und Technik), mit deutlich negativen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.
- **Risiko aus Entfall direkte Trassenpreisförderung** (Kategorie: regulatorische Entwicklung), mit signifikant negativen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.
- **Risiko, dass keine Ausweitung der Anerkennung von Nahverkehrstickets in einigen Verbindungen des Fernverkehrs mit entsprechendem finanziellen Ausgleich realisiert werden kann** (Kategorie: Entwicklung des Absatzmarktes), mit deutlich negativen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.
- **Chance aus erfolgreicher Klage gegen den Bescheid zum Trassenpreissystem 2025** (Kategorie: regulatorische Entwicklung), mit signifikant positiven Auswirkungen auf den Materialaufwand und das Ergebnis nach Steuern.
- **Erlösrisiken und -chancen aufgrund konjunktureller Lage** (Kategorie: gesamtwirtschaftliche Entwicklung), mit deutlichen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition der DB Fernverkehr AG für den Prognosezeitraum leicht verbessert. Die langfristigen, strukturellen Risikoschwerpunkte der DB Fernverkehr AG liegen weiterhin in den Bereichen Entwicklung des Absatzmarktes, Produktion und Technik, regulatorische Entwicklung und gesamtwirtschaftliche Entwicklung.

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

### CHANCEN UND RISIKEN AUS DER ENTWICKLUNG DES ABSATZMARKTES

Die DB Fernverkehr AG steht in einem intensiven intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Dies wird v. a. getrieben durch die Entwicklung der Benzinpreise. Trotz des Ausbaus verschiedener Kooperationsmodelle mit der Lufthansa stellt das Flugzeug insbesondere auf internationalen Metropolverbindungen, aber auch im innerdeutschen Verkehr, weiterhin eine starke Konkurrenz dar. Zudem ist eine Verschärfung des intramodalen Wettbewerbs zu beobachten. FlixTrain und die österreichische WestBahn zeigen hier aktuell das dynamischste Wachstum und weitere ausländische Privatbahnen haben ihren Markteintritt angekündigt. Auch das Deutschland-Ticket hat weiterhin spürbare Auswirkungen auf den Fernverkehrsmarkt. Auf kürzeren Strecken zeigt sich eine deutliche Verschiebung der Nachfrageströme von DB Fernverkehr zu Nahverkehrsprodukten. Um die Position im Wettbewerb zu stärken, werden fortlaufend die Serviceleistungen verbessert. Auf der Angebotsseite optimiert die DB Fernverkehr AG die Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken kann die DB Fernverkehr AG nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch die Kund:innen versucht die DB Fernverkehr AG durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem werden mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukund:innen angesprochen. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt. Die DB Fernverkehr AG plant aktuell, die Kooperationen mit dem Nahverkehr auszuweiten. Da das Ergebnis der laufenden Verhandlungen noch ungesichert ist, könnte für die DB Fernverkehr AG ab 2027 möglicherweise ein Risiko entstehen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken wird derzeit als wahrscheinlich eingeschätzt. Die Risiken haben deutlich negative Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

### CHANCEN UND RISIKEN AUS PRODUKTION UND TECHNIK

Betriebsstörungen und daraus resultierende Verspätungen oder Zugausfälle haben eine erhebliche Auswirkung auf die von den Kund:innen wahrgenommene Leistungsqualität. Die Baustellenintensität und verlängerte Bauzeiten führen zu zusätzlichen Umsatzrisiken beim Fernverkehr. Die Zunahme kurzfristig ausgeplanter Baumaßnahmen erhöhen das Risiko zunehmend. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken wird derzeit als wahrscheinlich eingeschätzt. Die Risiken haben deutlich negative Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und

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

das Ergebnis nach Steuern. Diesem Risiko begegnet die DB Fernverkehr AG mit der systematischen Wartung der Fahrzeuge und technischen Einrichtungen und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse.

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

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

### **Digitalisierung (Risiken Produktion und Technik)**

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

Dem begegnet der DB-Konzern u. a. durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das Informationssicherheitsmanagement des DB-Konzerns folgt internationalen Standards gem. ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cyber Security Framework. Die DB Fernverkehr AG setzt zur Leistungserbringung komplexe IT-Systeme ein. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken wird als möglich eingeschätzt. Die Risiken haben bei Eintritt deutlich negative Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.

## **CHANCEN UND RISIKEN AUS DER REGULATORISCHEN ENTWICKLUNG**

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

## **CHANCEN UND RISIKEN AUS DER GESAMTWIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG**

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

## **CHANCEN UND RISIKEN AUS PROJEKTEN**

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

## CHANCEN UND RISIKEN AUS BESONDEREN EREIGNISSEN

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

## WEITERE CHANCEN UND RISIKEN

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

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

## Prognosebericht

Nach drei Jahren Stagnation wird für die deutsche Wirtschaft 2026 eine leicht positive Entwicklung erwartet. Neben positiven Impulsen aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) sollten auch steigende Verteidigungsausgaben sowie steuerliche Entlastungen zur Konjunkturbelebung beitragen. Die Industrieproduktion wird sich voraussichtlich weiterhin schwach entwickeln. Erhöhte Handelsbeschränkungen sowie die veränderte globale Produktions- und Nachfragestruktur, insbesondere infolge der sich in Transformation befindenden Rolle Chinas in der Weltwirtschaft, werden die deutsche Exportwirtschaft weiterhin zusätzlich belasten. Der private Konsum bleibt trotz einer normalisierten Inflationsrate verhalten, da die Beschäftigungsperspektiven gedämpft sind.

2026 sollte der CO<sub>2</sub>-Preis weiter auf mindestens 55 € pro Tonne und bis zu 68 € pro Tonne steigen; dies erhöht den Druck auf die Energiepreise weiter.

Die demografische Entwicklung wird auch 2026 die Entwicklung in vielen Branchen weiter belasten. 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 werden die Beiträge der umlagefinanzierten Sozialsysteme weiter steigen.

## Konjunkturelle Aussichten

Deutschland wird nach drei Jahren, die durch Rezession und Stagnation gekennzeichnet waren, 2026 voraussichtlich wieder ein leichtes Wirtschaftswachstum verzeichnen. Eine deutliche Trendwende dürfte allerdings ausbleiben. Es wird erwartet, dass die Industrieproduktion auf einem niedrigen Niveau verbleibt. Zusätzliche Belastungen für die deutsche Exportwirtschaft ergeben sich voraussichtlich aus zunehmenden Handelshemmnissen sowie aus strukturellen Veränderungen der globalen Produktions- und Nachfragestruktur, insbesondere vor dem Hintergrund der geänderten Rolle Chinas in der Weltwirtschaft. Trotz einer sich normalisierenden Inflationsrate wird erwartet, dass vom privaten Konsum keine Wachstumsimpulse ausgehen, da die Beschäftigungsaussichten weiterhin gedämpft sind. Vor dem Hintergrund zunehmender protektionistischer Tendenzen dürfte sich das Wachstum des internationalen Warenhandels spürbar verlangsamen.

## Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehrsmarkt in Deutschland wird 2026 mit einem Verkehrsleistungszuwachs im Nah- und Fernverkehr gerechnet. Der Schienenpersonenfernverkehr dürfte dabei v. a. von Angebotsmaßnahmen profitieren. Der Schienenpersonennahverkehr sollte trotz der weiteren Preiserhöhung beim Deutschland-Ticket sein hohes Niveau bestätigen und ggf. leicht wachsen.

Die angekündigte Senkung der Luftverkehrsteuer zum 1. Juli 2026 sollte dafür sorgen, dass Standortnachteile zumindest teilweise reduziert werden. Dies könnte im Markt positive Wachstumsimpulse auf niedrigem Niveau auslösen.

## Beschaffungsmärkte

2026 sind stärkere Lohnsteigerungen zu erwarten. Getrieben durch den Anstieg des Mindestlohns, wird von einer durchschnittlichen Steigerung über alle Lohngruppen in Deutschland i. H. v. mindestens 3% ausgegangen.

Die Erzeugerpreise sollten weiter sinken, was die steigenden Lohnkosten teilweise kompensieren sollte. Auf dem Energiemarkt wird von einer stabilen Entwicklung ausgegangen, sofern externe Schocks wie z. B. geopolitische Ereignisse ausbleiben.

In den Bereichen Bau und Transport wird mit einer gegenläufigen Preisentwicklung gerechnet. Belastungen könnten aus dem hohen Bauvolumen und den Herausforderungen im Rahmen der Modernisierung der Schieneninfrastruktur resultieren, die eine marktsegmentspezifische Marktknappheit verursachen könnten. Insgesamt gehen wir von einer Preisentwicklung auf dem Niveau der Inflation aus.

## Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere in Deutschland und Europa. Für 2026 wird eine leicht positive wirtschaftliche Entwicklung prognostiziert.

Für die Entwicklung des politischen Umfelds in Deutschland wird der Ausgang der fünf Landtagswahlen 2026 von großer Bedeutung sein. Dabei werden teilweise schwierige Regierungsbildungen erwartet. Zudem könnten sich die Mehrheitsverhältnisse im Bundesrat deutlich verändern und damit Gesetzesvorhaben erschweren.

## Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2026

Auch unter erschwerten Rahmenbedingungen sollen im Geschäftsjahr 2026 zahlreiche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Sanierungskonzept zur Verbesserung der Angebotsqualität konsequent und fokussiert umgesetzt werden, um ein langfristiges Wachstum als Voraussetzung für eine Verkehrswende sicherzustellen.

– **Pünktlichkeit:** Für 2026 liegt das Pünktlichkeitsziel der DB Fernverkehr AG bei 60%. Die DB Fernverkehr AG plant, durch die Erhöhung der Fahrzeugqualität und -verfügbarkeit und die Mitwirkung an Verbundprozessen sowie mit dem Ausbau von Instandhaltungskapazitäten zur

Stabilisierung und Zielerreichung der Pünktlichkeit beizutragen. Maßgeblich für die Pünktlichkeit bleiben jedoch der Zustand und die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur.

- **Betriebsleistung:** Die DB Fernverkehr AG geht für 2026 von einer leicht<sup>1)</sup> höheren Betriebsleistung aus. Für die Verkehrsleistung erwartet die DB Fernverkehr AG aufgrund von Optimierungen beim Zugverbindungsangebot, weniger kurzfristigen Einschränkungen durch Baustellen und einer verbesserten Auslastungssteuerung einen leichten<sup>1)</sup> Anstieg im Vergleich zu 2025. Es wird auch eine leichte<sup>1)</sup> Steigerung der Anzahl der beförderten Personen erwartet.
- **Umsatz:** Für 2026 strebt die DB Fernverkehr AG basierend auf der erwarteten Leistungsentwicklung eine leichte<sup>1)</sup> Umsatzsteigerung an.
- **Ergebnis:** Auf Basis der prognostizierten Leistungs- und Umsatzentwicklung sowie der mit dem Fahrplanwechsel bekannt gegebenen Entlastung bei den Trassenpreisen erwartet die DB Fernverkehr AG für 2026 ein gegenüber 2025 deutlich<sup>2)</sup> verbessertes Ergebnis nach Steuern, trotz voraussichtlich leicht<sup>1)</sup> höherer Aufwendungen z. B. für Instandhaltung und Personal.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

### Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

<sup>1)</sup> Als »leicht« wird eine Entwicklung im Korridor von + 1% bis + 5% bezeichnet.

<sup>2)</sup> Als »deutlich« wird eine Entwicklung im Korridor ab + 5% bis + 15% bezeichnet.

# Jahresabschluss



## Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
Umsatzerlöse	(14)	6.407	6.146
Erhöhung oder Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		8	-2
Andere aktivierte Eigenleistungen		11	17
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	360	224
Materialaufwand	(16)	-3.814	-3.506
Personalaufwand	(17)	-1.594	-1.549
Abschreibungen	(18)	-709	-696
Sonstige betriebliche Aufwendungen <sup>1)</sup>	(19)	-814	-912
Beteiligungsergebnis	(20)	0	1
Zinsergebnis	(21)	-145	-150
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	0	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-290</b>	<b>-427</b>
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	290	427
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1)</sup> 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.

## Bilanz

### Aktiva

Per 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
<b>A. Anlagevermögen</b>			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		211	222
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		541	545
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		453	456
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		21	22
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		111	112
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		6.091	6.784
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		87	88
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		64	69
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		921	757
	(2)	<b>7.815</b>	<b>8.355</b>
III. Finanzanlagen	(2)	29	29
		<b>8.055</b>	<b>8.606</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(3)	249	253
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	773	619
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		0	1
		<b>1.022</b>	<b>873</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(5)	23	0
		<b>9.100</b>	<b>9.479</b>

### Passiva

Per 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklage	(7)	1.713	1.713
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		<b>2.229</b>	<b>2.229</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(9)	329	312
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(10)	6.019	6.434
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(11)	523	504
		<b>9.100</b>	<b>9.479</b>



# Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
Periodenergebnis (vor Verlustübernahme/Gewinnabführung und Ertragsteuern)		-290	-427
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		709	696
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schulbeitritt)		2	4
Cashflow vor Steuern		421	273
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		17	11
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-262	91
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		125	54
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		-83	-15
Zinsaufwendungen/Zinserträge		145	150
Sonstige Beteiligungserträge		0	-1
Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung		91	-
Einzahlungen von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung		-91	-
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>363</b>	<b>563</b>
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-14	-22
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		682	41
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-747	-831
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand		1	-
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-3	-4
Veränderung der Forderung aus Cashpooling		-56	-17
Erhaltene Zinsen		1	1
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		0	1
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-136</b>	<b>-831</b>
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		-	700
Auszahlung aus der Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		-506	-471
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling		-	-33
Gezahlte Zinsen		-148	-152
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		427	224
Ein-/Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schulbeitritt)		0	0
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-227</b>	<b>268</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>		<b>-1</b>	<b>0</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode <sup>2)</sup>		1	1
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode <sup>3)</sup></b>	<b>(23)</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

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

<sup>2)</sup> Inkl. Zahlungsmitteln zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 753 Tsd. € (im Vorjahr: 559 Tsd. €).

<sup>3)</sup> Inkl. Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 24 Tsd. € (im Vorjahr: 753 Tsd. €).



## Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		
	Stand per 01.01. 2025	Zugänge <sup>1)</sup>	Umbuchungen	Abgänge <sup>1)</sup>	Stand per 31.12. 2025	Stand per 01.01. 2025	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2024	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	87	14	-	-	101	-26	-5	-	-	-31	70	61
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	32	14	-	-	46	-	-	-	-	-	46	32
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	195	0	-	0	195	-34	-20	-	0	-54	141	161
	<b>282</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>296</b>	<b>-60</b>	<b>-25</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-85</b>	<b>211</b>	<b>222</b>
<b>Sachanlagen</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	67	0	-	0	67	0	-	-	-	0	67	67
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	819	8	15	-1	841	-363	-25	0	0	-388	453	456
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	27	0	-	-	27	-5	-1	-	-	-6	21	22
	<b>913</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>-1</b>	<b>935</b>	<b>-368</b>	<b>-26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-394</b>	<b>541</b>	<b>545</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	178	2	4	-	184	-66	-7	-	-	-73	111	112
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	13.614	504	11	-1.028	13.101	-6.830	-623	-	443	-7.010	6.091	6.784
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	268	7	7	-6	276	-180	-15	0	6	-189	87	88
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	194	6	2	-3	199	-125	-13	0	3	-135	64	69
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>2)</sup>	757	260	-39	-57	921	-	-	-	-	-	921	757
	<b>15.924</b>	<b>787</b>	<b>-</b>	<b>-1.095</b>	<b>15.616</b>	<b>-7.569</b>	<b>-684</b>	<b>-</b>	<b>452</b>	<b>-7.801</b>	<b>7.815</b>	<b>8.355</b>
<b>Finanzanlagen</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	29	-	-	-	-	-	29	29
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29</b>	<b>29</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>16.235</b>	<b>801</b>	<b>-</b>	<b>-1.095</b>	<b>15.941</b>	<b>-7.629</b>	<b>-709</b>	<b>-</b>	<b>452</b>	<b>-7.886</b>	<b>8.055</b>	<b>8.606</b>

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

<sup>2)</sup> Inkl. Zu- und Abgängen für Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos.

## Anhang

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

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

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main (DB Fernverkehr 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. Die DB Fernverkehr AG ist zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 eine große Kapitalgesellschaft i. S. d. § 267 Abs. 3 HGB. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert.

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

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

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

Im Übrigen wird auch auf die [Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung](#) 42 ff. verwiesen.

### (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software im Einzelwert bis 2.000 €, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt.



Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

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

In Höhe des aktivierten Betrags (70 Mio. €; im Vorjahr: 61 Mio. €) besteht gem. §268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre. Die Beträge sind bei den Gewinnrücklagen erläutert.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden, soweit erforderlich, vorgenommen. Insofern die Gründe für die Wertminderung entfallen sind, wird eine Zuschreibung vorgenommen, höchstens jedoch bis zu den 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.

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

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

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

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

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

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

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

Geringwertige Anlagegegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellkosten bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagengitter als Zugang und Abgang ausgewiesen.

2025 wurde die Nutzungsdauer für Lokomotiven von bisher 20 Jahren auf 30 Jahre angepasst, wobei je nach Beanspruchung und Einsatz individuell kürzere Nutzungsdauern festgelegt werden können.

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe [Erläuterungen zum Anlagevermögen](#) § 34). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt. Es wird verlustfrei bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2025 für die zum Geschäftsfeld DB Fernverkehr gehörende DB Fernverkehr AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,0% für überfällige Forderungen und 0,0% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,14%.

Zur Weiterveräußerung vorgesehene Gegenstände des Anlagevermögens werden unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

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

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

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

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



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

Die DB Fernverkehr AG hat (darüber hinaus) langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den über eine Treuhandstruktur verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Es handelt sich um mit wertpapierbezogenen Altersversorgungsverpflichtungen vergleichbare längerfristige Verpflichtungen, deren Bewertung gem. § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB erfolgt. Es entstehen keine ausschüttungsgesperrten Erträge, da der die Anschaffungskosten übersteigende Betrag durch den passivierten Erfüllungsbetrag neutralisiert wird.

Das gezeichnete Kapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen bewertet sowie gem. § 253 Abs. 2 HGB mit dem von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren i. H. v. 2,06% abgezinst.

Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich zum 31. Dezember 2025 ein Unterschiedsbetrag von – 131 Tsd. € (im Vorjahr: – 58 Tsd. €). Wir verweisen auf die entsprechenden Erläuterungen bei den Gewinnrücklagen.

Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die weiteren wesentlichen zum 31. Dezember 2025 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Per 31.12. / in %	2025
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rententwicklung (je nach Personengruppe)	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,45

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

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

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

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

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden gebildet, wenn nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung mehr Gründe für als gegen das Be- oder Entstehen einer Verbindlichkeit und eine künftige Inanspruchnahme sprechen.

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

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

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Die Tätigkeit der zugewiesenen 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 Fernverkehr AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmer:in beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt:innen aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise als 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 [Anlagenspiegel](#) **32** zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 30 Mio. € (im Vorjahr: 29 Mio. €), von denen 14 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Geschäftsjahr wurden 1 Mio. € Zuschüsse (im Vorjahr: keine) von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Für eine höhere Flexibilität hinsichtlich der Fahrzeugflotte und zur Verringerung der Verschuldung wurde im Geschäftsjahr 2025 eine Sale-and-Leaseback-Vereinbarung über 25 ICE-3neo-Triebzüge für den Zeitraum von zehn Jahren geschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung wurden im Berichtsjahr 14 neu beschaffte ICE-3neo-Triebzüge verkauft und für zehn Jahre zurückgeleast.

### (3) VORRÄTE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Hilfs- und Betriebsstoffe	245	249
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2	2
Waren	2	2
<b>Insgesamt</b>	<b>249</b>	<b>253</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 57 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 60 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 11 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) verschrottet.

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	davon Restlaufzeit über 1 Jahr		2024	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
		2025	2024		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	151	1	26	0	
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	506	-	566	-	
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	0	-	
Sonstige Vermögensgegenstände	116	15	27	19	
<b>Insgesamt</b>	<b>773</b>	<b>16</b>	<b>619</b>	<b>19</b>	
davon zinspflichtig	73	-	17	-	

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 3 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 4 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 363 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 445 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren v. a. aus Forderungen aus dem Verlustausgleich mit 290 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 427 Mio. €) sowie aus Forderungen aus der Cashpool-Finanzierung i. H. v. 73 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 17 Mio. €). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i. H. v. 142 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 122 Mio. €).

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen sind per 31. Dezember 2025 Schienenfahrzeuge i. H. v. 74 Mio. € ausgewiesen, die nur vorübergehend im Bestand der DB Fernverkehr AG sind.

### (5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Miete im Rahmen von internationalen Kooperationen ausgewiesen.

### (6) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital der DB Fernverkehr AG beträgt 512 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 512.000.000 auf die Inhaberin lautende nennwertlose Stückaktien mit einem rechnerischen Wert von 1 € je Aktie. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

### (7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2025 einen Betrag i. H. v. 1.713 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.713 Mio. €) aus. Sie betrifft mit 1.713 Mio. € eine Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

In die Kapitalrücklage wurde im Wesentlichen 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 überstieg hat.

### (8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2025 einen Betrag i. H. v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 4 Mio. €) aus.

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

Potenziell abführungsgesperrter Betrag per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	70	61
<b>Insgesamt</b>	<b>70</b>	<b>61</b>

### (9) RÜCKSTELLUNGEN

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	10	10
Steuerrückstellungen	3	4
Sonstige Rückstellungen	316	298
<b>Insgesamt</b>	<b>329</b>	<b>312</b>

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 0 Mio. € zugeführt (per 31. Dezember 2024: 1 Mio. €).

Im Berichtsjahr erfolgten Übertragungen im Rahmen von Personalübergängen von anderen DB-Konzerngesellschaften i. H. v. 10 Tsd. € (per 31. Dezember 2024: 283 Tsd. € an andere DB-Konzerngesellschaften).

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Fernverkehr AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Fernverkehr AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (11 Mio. €; im Vorjahr: 12 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (1 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 3 Mio. €).

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Fernverkehr AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (2 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 5 Mio. €).



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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird i. H. v. 22 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 26 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (22 Mio. €) verrechnet.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 10 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 9 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Verpflichtungen im Personalbereich	125	129
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	7	2
Unterlassene Instandhaltung	67	63
Übrige Risiken	117	104
<b>Insgesamt</b>	<b>316</b>	<b>298</b>

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt unter Berücksichtigung der zum Bilanzstichtag verfügbaren Informationen, nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung und unter Anwendung anerkannter Schätzverfahren. Wesentliche Annahmen und Bewertungsparameter werden regelmäßig auf Basis aktueller Daten und Erkenntnisse überprüft und angepasst.

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

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

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

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 78 Mio. € [per 31. Dezember 2024: 70 Mio. €]; Anschaffungskosten: 69 Mio. € [per 31. Dezember 2024: 62 Mio. €]) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (78 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 70 Mio. €) verrechnet.

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. Für die Höhe von Rückstellungen aus Zeitwertkonten ist durch die Spezialvorschrift des § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB wegen der (einer wertpapiergebundenen Altersversorgungsverpflichtung vergleichbaren) längerfristigen Verpflichtung der beizulegende Zeitwert von den Wertpapieren i. S. d. § 266 Abs. 2 Buchstabe A Nr. III 5 HGB zu berücksichtigen.

## (10) VERBINDLICHKEITEN

Per 31.12. / in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	2025	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	6	6	-	-	1	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	475	447	28	0	481	177	304	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.500	799	4.701	2.677	5.927	720	5.207	3.183
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	38	36	2	1	25	23	2	2
davon aus Steuern	24	24	-	-	12	12	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>6.019</b>	<b>1.288</b>	<b>4.731</b>	<b>2.678</b>	<b>6.434</b>	<b>921</b>	<b>5.513</b>	<b>3.185</b>
davon zinspflichtig	5.226	525	4.701	2.677	5.734	527	5.207	3.183

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 5.350 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 5.780 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren v. a. aus Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organisationsform mit 108 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 29 Mio. €) sowie aus Darlehensverbindlichkeiten einschließlich der daraus resultierenden Zinsverbindlichkeiten i. H. v. 5.226 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 5.734 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i. H. v. 166 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 163 Mio. €).

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldneranerkennnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 281 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

## (11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Erlösabgrenzungen	523	504
<b>Insgesamt</b>	<b>523</b>	<b>504</b>

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2026 zu erbringen sind.

## (12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	333	338
<b>Insgesamt</b>	<b>333</b>	<b>338</b>

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 333 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 338 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 2 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.

Außerdem haftet die DB AG im Rahmen ihres Schuldbeitritts für durch die DB Fernverkehr AG begebene abstrakte Schuldanerkenntnisse i. H. v. 281 Mio. €.

### (13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Bestellobligo für Investitionen	4.008	4.894
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	4.792	4.880
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	3.830	4.058
<b>Insgesamt</b>	<b>8.800</b>	<b>9.774</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. €	2025	2024
fällig bis 1 Jahr	3.638	3.637
fällig 1 bis 5 Jahre	557	695
fällig über 5 Jahre	597	548
<b>Insgesamt</b>	<b>4.792</b>	<b>4.880</b>

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (14) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2025	2024
Erlöse aus dem Personenverkehr	5.867	5.621
DB-konzerninterne Provisionserlöse	11	10
Provisionserlöse mit Dritten	65	56
Leasing, Vermietung und Verpachtung	84	69
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	225	234
Sonstige Umsatzerlöse	155	156
<b>Insgesamt</b>	<b>6.407</b>	<b>6.146</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Beförderungsleistungen i. H. v. 38 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 35 Mio. €).

### (15) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2025	2024
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	88	116
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	91	0
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	91	0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	92	41
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	16	10
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	73	57
davon sonstige übrige Erträge	73	57
<b>Insgesamt</b>	<b>360</b>	<b>224</b>
davon periodenfremd	118	59

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 92 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Schadenersatz (2 Mio. €), aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen sowie Finanzanlagen (92 Mio. €) und aus der Auflösung von Rückstellungen (16 Mio. €).

Übrige staatliche Zuschüsse beinhalten u. a. Erträge im Zusammenhang mit der Förderung des Schienenpersonenfernverkehrs (91 Mio. €).

In den übrigen Erträgen sind Ausgleichszahlungen für Kosten im Zusammenhang mit Fahrgastrechten i. H. v. 46 Mio. € enthalten.

### (16) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	599	554
davon Aufwendungen für Energie	494	448
davon Strom	447	400
davon Stromsteuer	30	31
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	10	10
davon sonstige Energien	7	7
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	104	101
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	1	5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.413	2.202
davon eingekaufte Leistungen Transport	160	141
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	122	124
davon Provisionen	269	276
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1.732	1.472
davon Nutzung Trassen	1.591	1.315
davon Nutzung Stationen	141	157
davon sonstige bezogene Leistungen	130	189
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	802	750
<b>Insgesamt</b>	<b>3.814</b>	<b>3.506</b>

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

### (17) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2025	2024
Löhne und Gehälter	1.279	1.249
davon für Arbeitnehmende	1.241	1.207
davon für zugewiesene Beamte:innen	38	42
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	36	39
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	2	3
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung <sup>1)</sup>	315	300
davon für Arbeitnehmende	305	290
davon für zugewiesene Beamte:innen	10	10
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	10	10
davon für Altersversorgung	54	53
<b>Insgesamt</b>	<b>1.594</b>	<b>1.549</b>

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

### (18) ABSCHREIBUNGEN

Dieser Posten enthält ausschließlich Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen.

## (19) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	92	90
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	23	31
Gebühren und Beiträge	17	17
Aufwendungen aus Versicherungen	0	1
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	49	49
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	6	7
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	34	32
Forschungs- und Entwicklungskosten	14	17
Sonstige bezogene Dienstleistungen	482	539
davon bezogene IT-Leistungen	287	315
davon sonstige Kommunikationsdienste	13	11
davon sonstige Serviceleistungen	182	213
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzeleistungen	1	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	10	26
Sonstige betriebliche Steuern	2	1
Übrige Aufwendungen	83	100
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	40	45
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	43	55
<b>Insgesamt</b>	<b>814</b>	<b>912</b>
davon periodenfremd	12	27

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen im Wesentlichen aus Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen i. H. v. 10 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €) enthalten.

## (20) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2025	2024
Erträge aus Beteiligungen	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	-	1
<b>Insgesamt</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

## (21) ZINSENERGEBNIS

in Mio. €	2025	2024
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-146	-151
davon an verbundene Unternehmen	-146	-149
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>-145</b>	<b>-150</b>

## (22) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag i. H. v. 27 Tsd. € (im Vorjahr: 30 Tsd. €) betreffen ausländische Ertragsteuern. Darin sind periodenfremde Aufwendungen von 7 Tsd. € enthalten.

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

In der [Kapitalflussrechnung](#) [31](#) sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen.

## (23) FINANZMITTELFONDS

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

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

## Sonstige Angaben

### (24) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

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

### (25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

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

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

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

### (26) ANTEILSBESITZ

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

### (27) BESCHÄFTIGTE

	2025		2024	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen (VZP)				
Arbeitnehmende <sup>1)</sup>	20.256	19.773	20.656	20.550
Zugewiesene Beamt:innen	643	604	729	683
<b>Mitarbeitende <sup>1)</sup></b>	<b>20.899</b>	<b>20.377</b>	<b>21.385</b>	<b>21.233</b>
Nachwuchskräfte <sup>1), 2)</sup>	1.184	1.338	1.075	1.219
<b>Insgesamt</b>	<b>22.083</b>	<b>21.715</b>	<b>22.460</b>	<b>22.452</b>

<sup>1)</sup> Seit 2025 werden Praktikant:innen und Werkstudent:innen nicht mehr bei der Zählung der Arbeitnehmenden, sondern bei der Zählung der Nachwuchskräfte berücksichtigt. Die Anzahl der Praktikant:innen per 31. Dezember 2025 betrug 29 VZP (per 31. Dezember 2024: 9 VZP). Die Anzahl der Werkstudent:innen per 31. Dezember 2025 betrug 8 VZP (per 31. Dezember 2024: 14 VZP).

<sup>2)</sup> Seit 2025 werden Teilnehmende des ChancePlus-Programms als Nachwuchskräfte gezählt. Die Anzahl der ChancePlus-Teilnehmenden per 31. Dezember 2025 betrug 25 VZP (per 31. Dezember 2024: 29 VZP) und im Jahresdurchschnitt 2025 24 VZP (im Jahresdurchschnitt 2024: 28 VZP).

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



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

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

### **Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2025 an:**

#### **DR. MICHAEL PETERSON\***

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

#### **STEFANIE BERK (BIS 31. DEZEMBER 2025)**

Ressort Marketing und Vertrieb,  
Oberursel

#### **WILKEN BORMANN**

Ressort Finanzen/Controlling,  
Frankfurt am Main

#### **MARTIN JENDE**

Ressort Personal,  
Berlin

#### **ANJA SCHÖLLMANN**

Ressort Produktion,  
Weinheim

\* Kein Anstellungsvertrag mit der Gesellschaft.

### **Als Aufsichtsrat waren bestellt:**

#### **DR. RICHARD LUTZ (BIS 30. SEPTEMBER 2025)**

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

#### **MARTIN SEILER (SEIT 14. OKTOBER 2025; BIS 5. FEBRUAR 2026)**

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 27. Oktober 2025; bis 5. Februar 2026),  
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### **KARIN DOHM (SEIT 9. FEBRUAR 2026)**

Vorsitzende des Aufsichtsrats (seit 11. Februar 2026),  
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Kronberg im Taunus

#### **FRANK SKORZUS\***

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,  
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Neumarkt

#### **BETTINA BOOS (SEIT 26. JANUAR 2026)**

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

#### **GUDRUN BRÜKER-GASPERS**

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

#### **DR. MILENA BRÜTTING (BIS 30. SEPTEMBER 2025)**

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

#### **CHRISTIAN DECKERT\* (SEIT 11. JUNI 2025)**

Stellvertretender Bundesvorsitzender Gewerkschaft  
Deutscher Lokomotivführer,  
Reichshof

#### **MICHAEL FISCHER\* (BIS 11. JUNI 2025)**

Leiter Bilanzen der DB Fernverkehr AG,  
Langen (Hessen)

#### **KATRIN HABENSCHADEN**

Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt der Deutschen Bahn AG,  
München

#### **KARSTEN HANSEN-REIFENSTEIN (BIS 31. AUGUST 2025)**

Leiter des Referats »Förderangelegenheiten« im  
Bundesministerium für Verkehr,  
Dallgow-Döberitz

#### **JEROEN HANSMANN (SEIT 16. FEBRUAR 2026)**

Mitglied der Geschäftsführung der DB Engineering&Consulting GmbH,  
Berlin

#### **CHRISTINA KEINDORF (SEIT 1. OKTOBER 2025)**

Leiterin Konzerncontrolling der Deutschen Bahn AG,  
Schildow

#### **DR. MICHAEL ALEXANDER KÖHLER (SEIT 15. SEPTEMBER 2025)**

Leiter der Zentralabteilung im Bundesministerium für Verkehr,  
Berlin

#### **CHRISTINE KURZ\* (SEIT 11. JUNI 2025)**

Zugchefin Bordservice Stuttgart Gruppe 2/Mitglied des  
Betriebsrats Stuttgart der DB Fernverkehr AG,  
Stuttgart

#### **NICOLE MOMMSEN (BIS 31. OKTOBER 2025)**

Leiterin Kommunikation und Marketing der Deutschen Bahn AG,  
Wiesbaden

#### **DR. MEIKE NIEDBAL (BIS 31. DEZEMBER 2025)**

Leiterin Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,  
Potsdam

#### **MANUELA NORBECK\***

Vorsitzende des Betriebsrats Wahlbetrieb Hamburg  
der DB Fernverkehr AG,  
Glückstadt



**PETER OPPERMANN\* (SEIT 11. JUNI 2025)**

Leiter Triebfahrzeugführer Zugfahrt und Bereitstellung Frankfurt am Main der DB Fernverkehr AG, Bad Vilbel

**JAN PROSCHMANN\* (BIS 11. JUNI 2025)**

Mitglied des Betriebsrats Berlin F.I.7, Hohen Neuendorf

**FRANK RIEGLER\***

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

**HEIKO SANN\***

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

**DR. HELLA SCHMIDT-NASCHKE**

Leiterin Steuern der Deutschen Bahn AG, Berlin

**MANFRED SCHOLZE\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG, Ebersbach-Neugersdorf

**LUTZ SCHREIBER\* (BIS 11. JUNI 2025)**

Fachreferent Energiemanagement der DB InfraGO AG, Haste

**OLIVER TERHAAG (BIS 15. FEBRUAR 2026)**

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

**JENS-OLIVER VOSS (SEIT 17. NOVEMBER 2025)**

Leiter Kommunikation und Marketing der Deutschen Bahn AG, Berlin

**KERSTIN WAGNER**

Leiterin Personalgewinnung der Deutschen Bahn AG, München

**CORNELIA WITTMANN\***

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Berlin

**ELISABETH WLASCHITZ\***

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

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2025	2024
Gesamtbezüge des Vorstands	2.141	1.905
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	151	149
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	81	109
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	103	102

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. 1.536 Tsd. € (im Vorjahr: 1.520 Tsd. €), einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 529 Tsd. € (im Vorjahr: 322 Tsd. €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Die Bezüge von einem im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitglied werden der Gesellschaft in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Darüber hinaus werden die Bezüge von vier im Berichtsjahr tätigen Vorstandsmitgliedern direkt durch die DB Fernverkehr AG vergütet. Die mittelbar sowie unmittelbar gewährten Organbezüge sind in ihrer Gesamtheit in der vorstehenden Tabelle ausgewiesen.

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

**(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

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

**(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

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

**(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

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

Frankfurt am Main, den 24. Februar 2026

DB Fernverkehr AG  
Der Vorstand

## Anteilsbesitzliste

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>Vollkonsolidiert</b>		
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	34.784	100,00
<b>At Equity</b>		
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>2), 3)</sup>	48	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main <sup>2), 4)</sup>	480	50,00
<b>Fair Value</b>		
Eurail B.V., Utrecht/Niederlande <sup>2), 4)</sup>	19.613	26,37
Eurail Group G.I.E., Luxemburg/Luxemburg <sup>2), 4)</sup>	0	25,99

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

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

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

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2024.





## Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung

### der Bereiche Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen gem. §12 Abs. 2 ERegG

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

#### Definition der Bereiche

Die DB Fernverkehr AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

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

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

#### Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

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

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

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

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

## Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

### ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die [getrennten Anlagenspiegel](#) 45f.).

Im Geschäftsjahr wurden 1 Mio. € Zuschüsse (im Vorjahr: keine) in den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen im Bereich Verkehr abgesetzt.

### VORRÄTE

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

### FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen und den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 0 Mio. €); diese sind vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 15 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 19 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet.

Im Bereich Service werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (75 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 70 Mio. €). In den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen des Bereichs Service sind keine Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (60 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 2 Mio. €). Davon entfallen im Bereich Verkehr 142 Mio. € auf die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen.

### EIGENKAPITAL

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

Die Position Zugeordnetes Eigenkapital hat sich in den Folgejahren im Bereich Verkehr verändert. Im Geschäftsjahr 2020 wurden Anteile an einem verbundenen Unternehmen auf eine andere Gesellschaft des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) verschmolzen. Infolge des Anlagenabgangs wurde die Position Zugeordnetes Eigenkapital gemindert. Im Geschäftsjahr 2023 hat die DB Vertrieb GmbH das Ressort Vertrieb Fernverkehr als Gesamtheit im Wege der Abspaltung zur Aufnahme gem. §123 Abs. 2 Nr. 1 Umwandlungsgesetz (UmwG) auf die DB Fernverkehr AG übertragen. Infolge des Anlagenzugangs erhöhte sich die Position Zugeordnetes Eigenkapital.



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

## RÜCKSTELLUNGEN

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

## VERBINDLICHKEITEN

Die zum 31. Dezember 2025 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (75 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 70 Mio. €). Davon betreffen 166 Mio. € die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen.

Im Bereich Service werden die Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (60 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 2 Mio. €). In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind zudem keine Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

Per 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	2025	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	2024	2025	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	2024
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	6	6	1	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	462	438	452	13	9	29
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.575	874	5.994	60	60	5
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	33	31	20	5	5	5
davon aus Steuern	21	21	10	3	3	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>6.076</b>	<b>1.349</b>	<b>6.467</b>	<b>78</b>	<b>74</b>	<b>39</b>
davon zinspflichtig	5.226	525	5.732	-	-	2

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 28 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 304 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 0 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 0 Mio. €) eine Restlaufzeit größer fünf Jahre.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 281 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen; diese sind dem Bereich Verkehr zugeordnet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 4.701 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 5.207 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 2.677 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 3.183 Mio. €) eine Restlaufzeit größer fünf Jahre.

## HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG i. H. v. 333 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 338 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr i. H. v. 261 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 267 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 72 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 71 Mio. €).

## Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

### UMSATZERLÖSE

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

Die Umsatzerlöse im Bereich Service setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (29 Mio. €; im Vorjahr: 39 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (11 Mio. €; im Vorjahr: 16 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (865 Mio. €; im Vorjahr: 806 Mio. €), übrige Dienstleistungen für den Bereich Verkehr (21 Mio. €; im Vorjahr: 17 Mio. €) sowie zusätzlich aus Materialverkäufen gegen konzernverbundene Unternehmen (40 Mio. €; im Vorjahr: 34 Mio. €).

### SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 201 Tsd. € (im Vorjahr: 189 Tsd. €) enthalten, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

### MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (865 Mio. €; im Vorjahr: 806 Mio. €) werden in der GuV im Bereich Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

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

### PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 41 Mio. € (im Vorjahr: 41 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 13 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €).



## SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Bereichs Verkehr sind Aufwendungen für übrige Dienstleistungen des Bereichs Service (21 Mio. €; im Vorjahr: 17 Mio. €) enthalten.

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

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr i. H. v. 1 Mio. € (im Vorjahr: 812 Tsd. €) und im Bereich Service i. H. v. 603 Tsd. € (im Vorjahr: 413 Tsd. €) angefallen. Darüber hinaus sind 36 Tsd. € (im Vorjahr: 68 Tsd. €) für Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

## ZINSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2025	2024	2025	2024
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	1	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	1	0	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	-	-	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	-	-	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	-	-	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-146	-149	-0	-2
davon an verbundene Unternehmen	-145	-147	-0	-2
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0	0	0
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>-145</b>	<b>-148</b>	<b>-0</b>	<b>-2</b>

## BEHERRSCHUNGS- UND GEWINN- ABFÜHRUNGSVERTRAG

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



## Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

### AKTIVA

Per 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2025	2024	2025	2024
<b>A. Anlagevermögen</b>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	211	222	0	0
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	58	60	483	485
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	46	48	407	408
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	21	22
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	31	32	80	80
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	6.091	6.784	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	5	4	82	84
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16	19	48	50
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	467	456	454	301
	<b>6.668</b>	<b>7.355</b>	<b>1.147</b>	<b>1.000</b>
III. Finanzanlagen	29	29	-	-
	<b>6.908</b>	<b>7.606</b>	<b>1.147</b>	<b>1.000</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
I. Vorräte				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-	245	250
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2	1	0	0
3. Waren	2	2	-	-
	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>245</b>	<b>250</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	151	24	0	2
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	556	566	85	72
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	0	-	-
4. Sonstige Vermögensgegenstände	116	27	0	0
	<b>823</b>	<b>617</b>	<b>85</b>	<b>74</b>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	0	1	-	-
	<b>827</b>	<b>621</b>	<b>330</b>	<b>324</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	23	0	0	0
	<b>7.758</b>	<b>8.227</b>	<b>1.477</b>	<b>1.324</b>

### PASSIVA

Per 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2025	2024	2025	2024
<b>A. Eigenkapital</b>				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.610	1.610	619	619
Ausgleichsposten	-748	-629	748	629
	<b>862</b>	<b>981</b>	<b>1.367</b>	<b>1.248</b>
<b>B. Rückstellungen</b>				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8	8	2	2
Steuerrückstellungen	3	3	1	1
Sonstige Rückstellungen	286	264	29	34
	<b>297</b>	<b>275</b>	<b>32</b>	<b>37</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	6	1	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	462	452	13	29
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.575	5.994	60	5
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	33	20	5	5
	<b>6.076</b>	<b>6.467</b>	<b>78</b>	<b>39</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	523	504	-	-
	<b>7.758</b>	<b>8.227</b>	<b>1.477</b>	<b>1.324</b>



## Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Stand per 01.01. 2025	Zugänge <sup>1)</sup>	Umbuchungen <sup>2)</sup>	Abgänge <sup>1)</sup>	Stand per 31.12. 2025	Stand per 01.01. 2025	Abschreibungen	Umbuchungen <sup>2)</sup>	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2024
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	85	14	-	-	99	-24	-5	-	-	-29	70	61
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	32	14	-	-	46	-	-	-	-	-	46	32
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	195	-	-	-	195	-34	-20	-	-	-54	141	161
	<b>280</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>294</b>	<b>-58</b>	<b>-25</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-83</b>	<b>211</b>	<b>222</b>
<b>Sachanlagen</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	12	-	-	-	12	0	-	-	-	0	12	12
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	70	1	-	-	71	-22	-3	-	-	-25	46	48
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
	<b>82</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>83</b>	<b>-22</b>	<b>-3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-25</b>	<b>58</b>	<b>60</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	47	-	-	-	47	-15	-1	-	-	-16	31	32
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	13.614	504	11	-1.028	13.101	-6.830	-623	-	443	-7.010	6.091	6.784
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	10	-	2	-1	11	-6	-1	-	1	-6	5	4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	61	2	-	-1	62	-42	-5	-	1	-46	16	19
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>3)</sup>	456	76	-16	-49	467	-	-	-	-	-	467	456
	<b>14.270</b>	<b>583</b>	<b>-3</b>	<b>-1.079</b>	<b>13.771</b>	<b>-6.915</b>	<b>-633</b>	<b>-</b>	<b>445</b>	<b>-7.103</b>	<b>6.668</b>	<b>7.355</b>
<b>Finanzanlagen</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	29	-	-	-	-	-	29	29
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29</b>	<b>29</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>14.579</b>	<b>597</b>	<b>-3</b>	<b>-1.079</b>	<b>14.094</b>	<b>-6.973</b>	<b>-658</b>	<b>-</b>	<b>445</b>	<b>-7.186</b>	<b>6.908</b>	<b>7.606</b>

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

<sup>2)</sup> Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

<sup>3)</sup> Inkl. Zu- und Abgängen für Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos.





## BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Stand per 01.01. 2025	Zugänge <sup>1)</sup>	Umb- chungen <sup>2)</sup>	Abgänge <sup>1)</sup>	Stand per 31.12. 2025	Stand per 01.01. 2025	Abschrei- bungen	Umb- chungen <sup>2)</sup>	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2024
	<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	-	-	-	2	-2	-	-	-	-2	0	0
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sachanlagen</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	55	0	-	0	55	-	-	-	-	-	55	55
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	749	7	15	-1	770	-341	-22	0	0	-363	407	408
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	27	0	-	-	27	-5	-1	-	-	-6	21	22
	<b>831</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>-1</b>	<b>852</b>	<b>-346</b>	<b>-23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-369</b>	<b>483</b>	<b>485</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	131	2	4	-	137	-51	-6	-	-	-57	80	80
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	258	7	5	-5	265	-174	-14	-	5	-183	82	84
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	133	4	2	-2	137	-83	-8	0	2	-89	48	50
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	301	184	-23	-8	454	-	-	-	-	-	454	301
	<b>1.654</b>	<b>204</b>	<b>3</b>	<b>-16</b>	<b>1.845</b>	<b>-654</b>	<b>-51</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>-698</b>	<b>1.147</b>	<b>1.000</b>
<b>Finanzanlagen</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>1.656</b>	<b>204</b>	<b>3</b>	<b>-16</b>	<b>1.847</b>	<b>-656</b>	<b>-51</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>-700</b>	<b>1.147</b>	<b>1.000</b>

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

<sup>2)</sup> Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen.



## Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	6.337	6.072
Erhöhung oder Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	0	-7
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	1
Gesamtleistung	6.337	6.066
Sonstige betriebliche Erträge	358	219
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-524	-483
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-2.357	-2.143
Instandhaltungsaufwand	-1.405	-1.290
	-4.286	-3.916
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-971	-960
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-239	-230
	-1.210	-1.190
Abschreibungen	-658	-646
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-746	-815
	-205	-282
Beteiligungsergebnis	0	1
Zinsergebnis	-145	-148
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-350</b>	<b>-429</b>
Erträge aus Verlustübernahme	350	429
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-	-
<b>Jahresergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### BEREICH SERVICE

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	966	912
Erhöhung oder Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	8	5
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	0
Gesamtleistung	974	917
Sonstige betriebliche Erträge	2	5
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-281	-275
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-55	-59
Instandhaltungsaufwand	-56	-62
	-392	-396
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-308	-289
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-76	-70
	-384	-359
Abschreibungen	-51	-50
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-89	-113
	60	4
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	0	-2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>60</b>	<b>2</b>
Erträge aus Verlustübernahme	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-60	-2
<b>Jahresergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

## Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

## Grundlage für die Prüfungsurteile

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

## Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

## Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die

bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Berlin, den 24. Februar 2026

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Marquardt  
Wirtschaftsprüfer

Schulze  
Wirtschaftsprüfer

# Kontaktinformationen

## DB FERNVERKEHR AG

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

## INVESTOR RELATIONS, FINANCIAL AND ESG DISCLOSURES

Deutsche Bahn AG  
Investor Relations, Financial and ESG Disclosures  
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: 24. Februar 2026), der Geschäftsbericht 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)



## DB-SERVICENUMMER

Der DB-Konzern erteilt seinen Kund:innen im Personenverkehr in Deutschland sämtliche telefonischen Auskünfte zum Ortstarif. Eine Hotline bündelt Auskünfte über Fahrpläne, Tickets und die BahnCard und navigiert Reisende gezielt zu den Servicemitarbeitenden.

- DB-Service Nummer: 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- Mobilitätsservice-Zentrale: 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- Servicecenter Fahrgastrechte: 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreiserstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteverordnung.
- Fundservice: 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof.
- Unter [www.bahn.de/hilfe](http://www.bahn.de/hilfe) finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



## DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

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



## IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Financial and ESG Disclosures, Berlin  
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz  
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf  
Lithografie: Die Lithografen GmbH, Darmstadt

## BILDNACHWEIS

Titel/Umschlag DB AG/Oliver Lang  
 1 DB AG/Hans-Christian Plambeck



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

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