

A close-up photograph of a railway worker wearing a blue uniform and orange safety vest, using a red and black jackhammer on a metal rail. The worker's hands are in worn, brown leather gloves. The background shows other workers in similar attire and a blurred railway track.

DB InfraGO AG
Geschäftsbericht 2025

Inhaltsverzeichnis

- 1 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 3 Bericht des Aufsichtsrats
- 7 Lagebericht
- 32 Jahresabschluss
- 48 Weitere Informationen

Entwicklungen im Berichtsjahr

Betriebsleistung auf dem Netz / in Mrd. Trkm ¹⁾



↗ 2025 zu 2024: + 0,5 %

Stationshalte ²⁾ / in Mio.



↘ 2025 zu 2024: - 0,4 %

Umsatzstruktur / in %

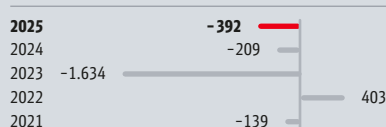


Umsatzerlöse ³⁾ / in Mio. €



↗ 2025 zu 2024: + 7,5 %

Ergebnis nach Steuern ⁴⁾ / in Mio. €



↘ 2025 zu 2024: - 183 Mio. €

Ausgewählte Kennzahlen	2025	2024	Veränderung	
			absolut	%
Finanzkennzahlen in Mio. €				
Umsatz	8.987	8.360	+ 627	+ 7,5
Ergebnis nach Steuern ⁴⁾	-392	-209	-183	+ 87,6
Bilanzsumme per 31.12.	46.303	35.595	+ 10.708	+ 30,1
Anlagevermögen per 31.12.	43.735	33.975	+ 9.760	+ 28,7
Eigenkapital per 31.12.	28.196	19.867	+ 8.329	+ 41,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	12.856	11.240	+ 1.616	+ 14,4
Brutto-Investitionen	18.341	15.179	+ 3.162	+ 20,8
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen ⁵⁾	2.706	3.141	-435	-13,8
Mitarbeitende per 31.12. ⁶⁾ in VZP	68.074	63.403	+ 4.671	+ 7,4
Leistungskennzahlen				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.093	1.088	+ 5	+ 0,5
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören	453,4	447,2	+ 6,2	+ 1,4
Stationshalte in Mio. ²⁾	155,5	156,1	-0,6	-0,4
Betriebslänge in km	33.389	33.365	+ 24	+ 0,1
Anzahl der Bahnhöfe	5.411	5.401	+ 10	+ 0,2

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

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

²⁾ 2023 einschließlich Stationshalten der DB Station&Service AG von Januar bis April (Verschmelzung mit Wirkung zum 1. Mai 2023 auf die DB Netz AG, jetzt DB InfraGO AG). 2021 und 2022 Stationshalte der DB Station&Service AG.

³⁾ Bis 2022 DB Netz AG.

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

⁵⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten sowie abzüglich zusätzlicher Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung. Die Eigenkapitalerhöhungen wurden durch den Bund bei der Deutschen Bahn AG durchgeführt und unverzüglich an die DB InfraGO AG durchgereicht.

⁶⁾ Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 wurde nicht angepasst.

Vorwort des Vorstands- vorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

zwei Jahre DB InfraGO AG liegen hinter uns – zwei Jahre, in denen das Engagement für die Schiene klarer, konsequenter und stärker als je zuvor ist. Die vom Bund bereitgestellten Mittel sind erneut deutlich gestiegen und unterstreichen das gemeinsame Ziel, die Schieneninfrastruktur in Deutschland nachhaltig zu stärken. So konnten 2025 mehr als 18 Milliarden Euro in eine bessere Infrastruktur investiert werden. Trotz erheblicher Preissteigerungen infolge der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs ist es gelungen, das Bauvolumen weiter zu erhöhen. Die Investitionen erreichen damit Größenordnungen, die es in dieser Höhe bislang nicht gegeben hat. Wenn der Bund die Zuschüsse für Investitionen in das Bestandsnetz auf diesem Niveau dauerhaft fortführt, wird die Eisenbahninfrastruktur stetig besser.

Unsere zentrale, fortwährende Aufgabe ist es, Fahren und Bauen in Einklang zu bringen. Seit dem Fahrplanwechsel 2025 setzten wir daher konsequent auf das Programm »Bauen im Takt«. Dabei werden Baumaßnahmen in räumlich und zeitlich klar definierte Bauabschnitte (Container) gebündelt. Die Instandhaltungs-Container wurden bereits erfolgreich eingeführt: Auf besonders stark ausgelasteten Netzbereichen finden Instandhaltungsarbeiten nun im Vier-Wochen-Takt statt. Sogenannte Investitions-Container werden erstmalig im Fahrplanjahr 2027 eingesetzt.



Dr. Philipp Nagl

Vorstandsvorsitzender
der DB InfraGO AG

Dank dieser strukturierten Bauplanung hielt die Betriebsleistung 2025 trotz rund 26.000 Baustellen mit über einer Milliarde Trassenkilometern ein konstant hohes Niveau. Ende 2025 nutzten 530 Eisenbahnunternehmen, Operateure und Verlader die Infrastruktur – ein Rekordwert, der die anhaltend hohe Nachfrage nach der Schiene eindrucksvoll belegt.

In personellen Engpassbereichen erhöhten zusätzliche Maßnahmen die Kapazitäten deutlich. 3.600 neue Kolleg:innen stärkten besonders die Hauptberufsgruppen mit Fachkräfteengpässen – Bauprojektmanagement, Bauüberwachung und Fahrweginstandhaltung – nachhaltig. Gleichzeitig erweiterte der Betrieb die Qualifizierungskapazitäten: 2.100 neue Fachkräfte begannen ihre Ausbildung als Zugverkehrssteuerer:in. Damit erreichte die leistungswirksame Personalbedarfsdeckungsquote in den Stellwerken 99,2 Prozent.

Diese personellen und strukturellen Verbesserungen sowie die erheblich verbesserte finanzielle Ausstattung der DB InfraGO AG infolge der Beschlüsse im Bundeshaushalt und zusätzlicher Zuwendungen aus dem Sondervermögen ermöglichten sowohl große Infrastrukturprojekte als auch zahlreiche Maßnahmen zur Modernisierung und Instandhaltung. Dabei ist die Priorität eindeutig: Der größte Teil der zur Verfügung stehenden Mittel fließt in die Modernisierung des bestehenden Schienennetzes.

Zu den bedeutendsten Vorhaben zählen die Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin sowie die Inbetriebnahme der Dresdner Bahn. Seit Dezember 2025 rollt der Verkehr von Berlin Richtung Süden wieder über die neue Streckenführung. Auch die Anhalter Bahn zwischen Berlin- Südkreuz und Bitterfeld wurde umfassend instand gesetzt, vollständig erneuert und saniert. Ein besonderes Zeichen der Zuversicht ist die Ahrthalbahn: Die 2021 durch die Flut zerstörte 29 Kilometer lange Strecke zwischen Remagen und Ahrbrück ist wieder durchgängig befahrbar.

Im Aus- und Neubau wurden weitere wichtige Fortschritte erzielt. Mit dem Abschluss des viergleisigen Ausbaus der Strecke Nürnberg–Bamberg konnten wesentliche Meilensteine erreicht werden. Der Abschnitt ist Teil der Schnellfahrstrecke München–Berlin und zählt mit durchschnittlich 350 Zügen pro Tag zu den meistbefahrenen Strecken Deutschlands. Im Projekt Karlsruhe–Basel konnte zudem der Neubauabschnitt zwischen Müllheim und Auggen fertiggestellt werden.

Darüber hinaus wurden 2025 weitere 124 Bahnhöfe zu Zukunftsbahnhöfen umgestaltet und modernisiert. Die Sanierung erfolgte nach klaren, einheitlichen Qualitätsstandards aus einem Guss. Damit haben wir den Übergang vom kleinteiligen Stückwerk hin zu einer serienmäßigen Umsetzung mit gleichbleibend hohem Qualitätsniveau für attraktive und kundenfreundliche Stationen vollzogen. Ergänzend dazu haben wir mit einer bundesweiten Frühjahrsputz-Offensive an rund 700 Bahnhöfen umfassende Grundreinigungen durchgeführt.

Mit unserer Digitalisierungsstrategie verfolgten wir 2025 einen integrierten Ansatz, der die Einführung des Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS), die Modernisierung der Stellwerkstechnik sowie den Ausbau digitaler Steuer- und Technikzentralen konsequent zusammendenkt. Digitalisierung beginnt u.a. mit der Ablösung veralteter Stellwerke und der Schaffung der Voraussetzungen für eine durchgängige Anbindung an digitale Systeme. Mit Inbetriebnahmen wie im Abschnitt Linker Rhein und München Ost haben wir 2025 wichtige Fortschritte erzielt. Insgesamt wurden 60 neue Stellwerke in Betrieb genommen – deutlich mehr als in den Vorjahren. Parallel dazu haben wir den Ausbau von ETCS vorangetrieben: 2025 wurden weitere über 150 Kilometer Strecke mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ausgerüstet. Damit erhöhte sich die insgesamt mit ETCS ausgestattete Streckenlänge auf 683 Kilometer.

Zugleich bereiten wir die nächste technologische Entwicklungsstufe vor. Zugfunk und ETCS müssen perspektivisch auf das 5G-basierte Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) umgestellt werden. Dabei setzen wir konsequent auf Standardisierung und Plattformlösungen, um die Komplexität einer historisch gewachsenen, heterogenen Techniklandschaft mit zahlreichen herstellereigenen Anwendungen und Schnittstellen nachhaltig zu reduzieren.

Neben der technologischen Weiterentwicklung grenzüberschreitender Strecken kommt auch der betrieblichen IT eine zentrale Rolle zu. Mit der Inbetriebnahme des Programms Re-Design Informations-Systeme Betrieb und Modernisierung Architektur (PRISMA) im Juni 2025 wurde ein neues Dispositions- und Leitsystem eingeführt. Rund 20.000 Mitarbeitende der Zugdisposition profitieren seither von einer modernen IT-Infrastruktur mit Gesamtnetzsicht und optimierten Abläufen.

Aus dem im September 2025 abgeschlossenen internen Untersuchungsbericht zum tragischen Unfall von Burgrain im Juni 2022 haben wir umfassende Lehren gezogen und diese vollständig umgesetzt. Ein Schwelleninspektions- und Austauschprogramm wurde bereits vor 2025 gestartet. Es wurden seitdem über zwei Millionen Betonschwellen ersetzt. Darüber hinaus haben wir organisatorische, prozessuale und kulturelle Veränderungen angestoßen und realisiert. So wurden unter anderem die Richtlinien zur Erkennung und Bewertung schadhafter Schwellen verschärft sowie Sicherheits- und Risikoprozesse weiterentwickelt und dauerhaft organisatorisch verankert.

Mit der Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene hat das Bundesministerium für Verkehr 2025 wichtige Impulse gesetzt. Das Eckpunktepapier bestätigt die zentralen strategischen Handlungsfelder. Zugleich schärft es den Rahmen, in dem wir unsere Strategie weiterentwickeln sowie Organisation und Steuerung gezielt anpassen.

Denn unverändert stehen wir vor großen Herausforderungen: Der Zustand der Infrastruktur entspricht noch nicht den Erwartungen unserer Kund:innen und Geschäftspartner. Zuverlässigkeit und Qualität bleiben das Ergebnis harter, konsequenter Arbeit. Insbesondere im Netz ist die Instabilität weiterhin hoch – hier müssen und werden wir weiter entschlossen gegensteuern.

Die DB InfraGO AG kann insgesamt auf weitere zwölf Monate mit wichtigen Fortschritten für die Zukunft und wichtigen Meilensteinen bei den Personenbahnhöfen und dem Fahrweg zurückblicken. Nach den ersten gemeinsamen zwei Jahren setzen wir auch in 2026 alles daran, die Eisenbahninfrastruktur Deutschlands resilienter, planbarer, zukunftsorientierter und robuster zu machen. Damit leisten wir einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele unserer Strategie und der Ziele aus der Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene.

Herzliche Grüße

Dr. Philipp Nagl

Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO AG

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu sieben Sitzungen zusammen, davon eine konstituierende Sitzung sowie drei außerordentliche Sitzungen. Dem Aufsichtsrat wurden darüber hinaus in zwei Informationsveranstaltungen die Planung sowie die Zielvorschläge für den Vorstand für 2026 in Vorbereitung der Beschlussfassung in seiner Sitzung am 3. Dezember 2025 bzw. in einem schriftlichen Verfahren vorgestellt. Im Berichtszeitraum wurden zudem Beschlüsse im Rahmen von vier schriftlichen Verfahren herbeigeführt. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen. Kein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.



Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu sechs 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 bzw. die Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden, und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Der gem. § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz eingerichtete Vermittlungsausschuss musste 2025 nicht zusammentreten.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner außerordentlichen Sitzung am 24. Februar 2025 befasste sich der Aufsichtsrat ausschließlich mit Angelegenheiten des Vorstands.

In seiner Sitzung am 19. März 2025 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 und der aktuellen Lage der DB InfraGO AG sowie mit Angelegenheiten des Vorstands befasst.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 23. April 2025 behandelte der Aufsichtsrat ausschließlich Angelegenheiten des Vorstands.

In seiner konstituierenden Sitzung am 11. Juli 2025 hat der Aufsichtsrat seinen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die Mitglieder des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz und die Mitglieder des Präsidialausschusses gewählt. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit der Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB InfraGO AG befasst. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat über die wesentlichen Erkenntnisse der unabhängigen internen Untersuchung zu dem Zugunfall bei Burgrain am 3. Juni 2022 informiert. Auf Basis dessen hat der Aufsichtsrat sich mit der möglichen Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen auseinandergesetzt.

In seiner Sitzung am 11. September 2025 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der aktuellen Lage der DB InfraGO AG und Fragen zur bestehenden Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung) im DB-Konzern.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 17. November 2025 hat der Aufsichtsrat seine Vorsitzende sowie ein neues Mitglied des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz und des Präsidialausschusses gewählt. Ferner wurden dem Aufsichtsrat die Auswirkungen der Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene auf die DB InfraGO AG des Bundesministeriums für Verkehr vorgestellt.

In seiner Sitzung am 3. Dezember 2025 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der Neuorganisation der DB InfraGO AG sowie mit der damit verbundenen Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB InfraGO AG befasst. Ferner behandelte der Aufsichtsrat Angelegenheiten des Vorstands. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat sich mit der Budgetplanung 2026 und der Projekt- und Investitionsplanung 2026–2030 der DB InfraGO AG befasst. Auf die Vorlage einer mittelfristigen Budgetplanung für die Jahre 2026–2030 wurde verzichtet, da eine solche aufgrund der Kurzfristigkeit die Berücksichtigung der Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene des Bundesministeriums für Verkehr und die darin formulierten Maßnahmen und Vorgaben nicht hätte abbilden können. Ebenfalls wurde der Aufsichtsrat über die aktuelle Lage der DB InfraGO AG informiert.

Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat 2025 kontinuierlich über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen bei der Gesellschaft informiert. So wurde der Aufsichtsrat u. a. über die mit der Branche abgestimmte Reihung der geplanten Sanierung der Hochleistungskorridore sowie die Umsetzung der

Zukunftsbahnhöfe unterrichtet. Ferner erhielt der Aufsichtsrat fortlaufend Informationen zu den in Umsetzung befindlichen Sanierungen der Hochleistungskorridore. Der Aufsichtsrat wurde kontinuierlich über den Sachstand der internen Untersuchung anlässlich des Zugunfalls bei Burgrain am 3. Juni 2022 sowie über die Erkenntnisse hieraus unterrichtet. Ferner wurde der Aufsichtsrat laufend über die Entwicklung des Trassenpreissystems sowie über geplante organisatorische Veränderungen der Gesellschaft in Kenntnis gesetzt. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat fortlaufend über die Kennzahlenentwicklung des S3-Programms des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) unterrichtet.

Ferner verfolgte der Aufsichtsrat regelmäßig die Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und es erfolgte ein fortlaufender Bericht zur Umsetzung der Strategie Starke Schiene der Gesellschaft, zum aktuellen Stand ausgewählter Großprojekte und zur Infrastrukturfinanzierung. Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand des Projekts Stuttgart 21 schriftlich berichtet. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

2025 wurde der Aufsichtsrat zudem über elf Maßnahmen der Gesellschaft, die der Zustimmung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DBAG) bedurften, inklusive der Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat der DBAG, unterrichtet.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüferin gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 12. März 2026 in Gegenwart der Wirtschaftsprüferinnen, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüferinnen berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen. Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2025 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Stefan Francke wurde mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 7. April 2025 mit sofortiger Wirkung als neues Aufsichtsratsmitglied bestellt und folgte damit auf Herrn Thomas Brandt, der sein Mandat mit Ablauf des 25. März 2025 niedergelegt hat.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 11. Juli 2025 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Die Wahl der Arbeitnehmendenvertreter:innen für den Aufsichtsrat erfolgte am 12. März 2025. Frau Petra Orschowski und Frau Katrin Dornheim schieden aus dem Aufsichtsrat aus. Als neue Mitglieder wurden Frau Helgard Schulze-Ritter sowie Herr Fabian Stieb als Aufsichtsräte berufen. Frau Nina Blumenthal, Frau Michelle-Denise Pollmann sowie die Herren Harald Born, Stefan Francke, Ronny Gabbert, Berthold Hillebrand, Dr. Kristian Lorocho und Holger Miksch wurden erneut bestätigt.

Als Nachfolger für die ausgeschiedenen Mitglieder der Anteilseignervertreter:innen wählte die Hauptversammlung am 11. Juli 2025 erneut Frau Birgit Carlstaedt, Frau Karin Dannheisig-Lehr sowie die Herren Markus Becker, Dr. Tobias Heinemann, Berthold Huber, Dr. Markus Ksohl und Prof. Dr. Tom Reinhold zu Mitgliedern des Aufsichtsrats. Frau Nicole Nübling sowie die Herren Dr. Michael Alexander Köhler und Andreas Gehlhaar wurden als Vertreter:innen der Anteilseignerseite für die mit Ablauf ihrer Amtszeit ausgeschiedenen Vertreter:innen der Anteilseignerseite Frau Anja Troff-Schaffarzyk sowie der Herren Matthias Gastel und Torsten Herbst in den Aufsichtsrat gewählt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 11. Juli 2025 wählte der Aufsichtsrat erneut Herrn Berthold Huber für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herrn Dr. Kristian Lorocho für die Dauer seiner Amtsperiode zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Frau Karin Dannheisig-Lehr als Vertreterin der Anteilseigner und Herr Berthold Hillebrand als Vertreter der Arbeitnehmenden

wurden in den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (Vermittlungsausschuss) gewählt. Gem. der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB InfraGO AG gehören der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter dem Vermittlungsausschuss ebenfalls an. In gleicher Zusammensetzung wurde der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats besetzt.

Herr Benedict Janich wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 10. September 2025 mit sofortiger Wirkung als Nachfolger von Herrn Andreas Gehlhaar, der sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 11. Juli 2025 niedergelegt hat, gewählt.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 14. November 2025 wurden Frau Evelyn Palla, Frau Prof. Dr. Birgit Milius, Frau Anja Troff-Schaffarzyk, Frau Dr. Tamara Zieschang sowie die Herren Michael Donth, Enak Ferlemann und Florian Oßner als Vertreter:innen der Anteilseignerseite mit Wirkung zum 17. November 2025 in den Aufsichtsrat gewählt und folgen damit auf Frau Karin Dannheisig-Lehr, Frau Nicole Nübling sowie auf die Herren Berthold Huber, Dr. Tobias Heinemann, Dr. Markus Ksohl und Dr. Michael Alexander Köhler, die ihre Aufsichtsratsmandate mit Ablauf des 16. November 2025 niedergelegt haben, sowie auf Herrn Prof. Dr. Tom Reinhold, der mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. November 2025 mit sofortiger Wirkung abberufen wurde. Die Annahme des Mandats durch Frau Dr. Tamara Zieschang erfolgte am 17. Dezember 2025.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 17. November 2025 wählte der Aufsichtsrat Frau Evelyn Palla für die Dauer ihrer Amtsperiode zur Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Mit der Wahl zur Aufsichtsratsvorsitzenden wurde Frau Palla gleichzeitig auch Vorsitzende des Vermittlungs- sowie des Präsidialausschusses gem. der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB InfraGO AG. Herr Benedict Janich wurde ebenfalls am 17. November 2025 als Nachfolger von Frau Karin Dannheisig-Lehr als Vertreter der Anteilseigner in den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (Vermittlungsausschuss) und in den Präsidialausschuss gewählt.

In seiner Sitzung am 3. Dezember 2025 hat der Aufsichtsrat Herrn Gerd-Dietrich Bolte für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2028 (drei Jahre) zum Mitglied des Vorstands der DB InfraGO AG, zuständig für das Ressort Infrastrukturplanung und -projekte, bestellt. Herr Bolte folgt Frau Ingrid Felipe, die ihr Vorstandsmandat mit Ablauf des 15. Juli 2025 niedergelegt hat.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 3. Dezember 2025 ferner der Übertragung des Ressorts Personal im Rahmen seiner aktuellen Bestellperiode als Vorstand der DB InfraGO AG an Herrn Ralf Thieme mit Wirkung zum 1. Januar 2026 zugestimmt. Er folgt damit auf Herrn Heinz Siegmund, dessen Mandat als Vorstand der DB InfraGO AG, zuständig für das Ressort Personal, regulär mit Ablauf des 31. Dezember 2025 endete.

Frau Dr. Katja Hüske wurde in der Aufsichtsratssitzung am 3. Dezember 2025 für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2028 (drei Jahre) zum Mitglied des Vorstands der DB InfraGO AG, zuständig für das Ressort Personenbahnhöfe, bestellt.

Frau Dr. Imke Kellner wurde für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2028 (drei Jahre) zum Mitglied des Vorstands der DB InfraGO AG, zuständig für das durch Zusammenführung der bisherigen Vorstandsressorts Anlagen- und Instandhaltungsmanagement sowie Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement neu eingerichtete Ressort Fahrweg, bestellt. Mit Ablauf des 31. Dezember 2025 endete das Mandat von Frau Heike Junge-Latz als Mitglied des Vorstands der DB InfraGO AG, zuständig für das Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement, regulär. Herr Dr. Christian Gruß hat mit Ablauf des 31. Dezember 2025 sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB InfraGO AG, zuständig für das Ressort Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement, niedergelegt.

Ferner hat Herr Klaus Müller sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB InfraGO AG, zuständig für das zum 1. Januar 2026 entfallene Ressort Digitale Infrastruktur und Kommunikationstechnik, mit Ablauf des 31. Dezember 2025 niedergelegt.

Der Aufsichtsrat spricht den 2025 ausgeschiedenen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

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

Frankfurt am Main, im März 2026

Für den Aufsichtsrat

Evelyn Palla
Aufsichtsratsvorsitzende
der DB InfraGO AG

Lagebericht

Überblick

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

NEUAUFSTELLUNG DES DB-KONZERNS AB 2026

Mitte Dezember 2025 hat der Deutsche Bahn Konzern (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.

Im Rahmen des 2024 entwickelten Leitbilds 2030 von DB InfraGO wurden 2025 organisatorische Anpassungen umgesetzt, die dazu beitragen sollen, die Sanierung der Infrastruktur durch eine deutliche Erhöhung der Schlagkraft und Geschwindigkeit noch effizienter umzusetzen:

- Am 30. Mai 2025 wurde mit Eintragung in das Handelsregister die DB Kommunikationstechnik GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2025 auf die DB InfraGO AG verschmolzen.
- Ebenfalls am 30. Mai 2025 wurde die Abspaltung der sog. Prüfstelle der DB Engineering&Consulting GmbH auf die DB InfraGO im Handelsregister eingetragen. Auch dies wurde mit wirtschaftlicher Rückwirkung auf den 1. Januar 2025 vereinbart.
- Zusätzlich erwarb die DB InfraGO am 1. September 2025 das Immobilien-Assetmanagement sowie das Altlasten- und Entsorgungsmanagement von der DB AG.

WEITERENTWICKLUNG 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.

ENTWICKLUNG BEI DER BUNDESFINANZIERUNG

Mit dem Bundeshaushalt 2025 und 2026 sowie dem Errichtungsgesetz zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) werden für die Schieneninfrastruktur wesentlich mehr Mittel als bisher bereitgestellt. Auch in den Folgejahren soll die Finanzierung durch die Bundesrepublik Deutschland (Bund) auf hohem Niveau fortgesetzt werden. Insgesamt sind in den Jahren 2025 bis 2029 Investitionen i. H. v. 107 Mrd. € in die Bundesschienenwege vorgesehen.

TARIFABSCHLUSS MIT DER 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.

Angaben zur Gesellschaft

EINORDNUNG IN DEN DB-KONZERN

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

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo werden jeweils in einem eigenen Vorstandsressort der DB AG geführt (Personenfernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr). Die Geschäftsfelder DB InfraGO und DB Energie wurden bis zum 31. Dezember 2025 durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Seit dem 1. Januar 2026 wird das Geschäftsfeld DB InfraGO mit im Ressort der Vorstandsvorsitzenden und das Geschäftsfeld DB Energie mit im Vorstandsressort Finanzen geführt.

GESCHÄFTSZWECK DER GESELLSCHAFT

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

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe betreibt bundesweit rund 5.400 Personenbahnhöfe und zählt damit zu den größten Bahnbetreibern Europas. Kern des Geschäfts sind die Entwicklung und der Betrieb von Personenbahnhöfen und das Angebot mobilitätsorientierter Serviceleistungen

rund um den Bahnhof an Reisende und EVU. Mit der flächendeckenden Präsenz wird für Millionen Reisende pro Tag der Zugang zum System Bahn abgesichert.

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

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

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

Das Ergebnis nach Steuern der DB InfraGO AG verschlechterte sich deutlich gegenüber dem Vorjahr von – 209 Mio. € auf – 392 Mio. € (– 183 Mio. € bzw. – 88%). Die Prognose im Vorjahresbericht ging von einem positiven Ergebnis aus, das jedoch aufgrund von zusätzlichen Belastungen auf der Kostenseite in Form eines gestiegenen Personalaufwands, höheren Abschreibungen, Rückstellungszuführungen und eines gestiegenen Instandhaltungsaufwands nicht erreicht wurde.

Entsprechenserklärung zum Public Corporate Governance Kodex¹⁾

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

Angaben zur Unternehmensführung

Die DB InfraGO AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB InfraGO AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng

¹⁾ Der Abschnitt beinhaltet freiwillige lageberichts-fremde Angaben bzw. Querverweise und wurde nicht geprüft.

voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörte per 31. Dezember 2025 eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Vertreter:innen der Anteilseignerin und zehn Vertreter:innen der Arbeitnehmenden sind. Die Vertreter:innen der Anteilseignerin werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2025 acht Frauen an.

	2024	2025	2029
Frauenanteil per 31.12. / in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	28,6	14,3	37,5
Aufsichtsrat	35,0	40,0	50,0
Erste Führungsebene	28,1	29,5	36,0
Zweite Führungsebene	29,5	29,6	35,6

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 der Personenbeförderung auf der Schiene insgesamt bei. Die hohe Bauaktivität und die schwierige betriebliche Lage auf der Schiene wirkten weiterhin dämpfend.

Im deutschen Schienengüterverkehr (SGV) sank die Verkehrsleistung 2025 zum dritten Mal in Folge deutlich. Die Transportnachfrage lag im Jahresverlauf durchgehend unter dem Vorjahresniveau. Belastend wirkten weiterhin fehlende konjunkturelle Impulse sowie handelspolitische Unsicherheiten für die exportorientierte Industrie, insbesondere in schienenaffinen Branchen wie der Chemie-, Stahl- und Automobilindustrie. Die Industrieproduktion erreichte 2025 einen neuen Tiefpunkt seit 2020. Zudem beeinträchtigten umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland die Entwicklung im SGV erheblich.

Die deutsche Wirtschaft stagnierte 2025 weiterhin, obwohl die rückläufige 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 von Menschen, die Ruhestandsbezüge erhalten, 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.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Struktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die teils über die europäischen Mindestvorgaben hinausgehende Umsetzung in deutsches Recht im Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) und die strenge Regulierungspraxis der Bundesnetzagentur (BNetzA) tragen – gemeinsam mit den gesetzlichen Entflechtungsregeln und den DB-konzerninternen Verhaltensregeln – dazu bei, die Unabhängigkeit und die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur zu gewährleisten.

TRASSENNACHFRAGE GESTIEGEN

Der Absatz der DB InfraGO AG lag 2025 bei 1.093 Mio. Trassenkilometer (Trkm), dies entspricht einer Erhöhung von + 5 Mio. Trkm (+ 0,5%).

Der leichte Anstieg der Trassennachfrage ist auf den Wegfall der Effekte aus Sonderereignissen 2024 (Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer [GDL] und Starkregentief Radha) zurückzuführen. Positiv wirkten darüber hinaus Nachfragesteigerungen im SPNV. Im SGV wurde die Absatzentwicklung jedoch aufgrund der konjunkturellen

Entwicklung gedämpft. Der altersbedingte Zustand der Infrastruktur und ein damit verbundenes hohes Bauvolumen (z. B. Generalsanierung des Hochleistungskorridors Hamburg–Berlin) führten zu Belastungen, besonders im SPFV.

Der Marktanteil der DB-konzernexternen Kunden ist 2025 um +0,4 Prozentpunkte gestiegen, die Trassennachfrage lag bei 453 Mio. Trkm (+6 Mio. Trkm). Die Trassennachfrage DB-konzerninterner Kunden verzeichnete dagegen einen Rückgang um –1 Mio. Trkm auf 640 Mio. Trkm. Die Ursachen hierfür liegen u. a. in Verkehrsverschiebungen im SPNV wie auch im SGV.

Von der Gesamtnachfrage entfielen unverändert rund 77% auf den Personen- und rund 23% auf den Güterverkehr, inkl. Bauverkehren.

Die Entwicklung der Trassennachfrage 2025 entsprach der im Lagebericht der DB InfraGO AG zum Geschäftsjahr 2024 abgegebenen Prognose für die Entwicklung in 2025.

ANZAHL DER STATIONSHALTE LEICHT RÜCKLÄUFIG

Von den rund 156 Mio. Stationshalten entfielen 2025 rund 46 Mio. Stationshalte (30%) auf DB-konzernexterne EVU. 2025 zählte der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe insgesamt 130 EVU zu seinen Kunden, davon 122 DB-konzernexterne EVU. Entgegen dem langjährigen Trend ist der Marktanteil der DB-konzernexternen Bahnen rückläufig. Wegen der anhaltend hohen Bautätigkeit im Schienennetz ist die Zahl der Stationshalte 2025 im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0,6 Mio. gesunken.

Die im Vorjahr abgegebene Prognose, dass sich die Anzahl der Stationshalte in 2025 leicht erhöhen wird, ist nicht eingetreten. Ursächlich waren ein hohes Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur, eine insgesamt herausfordernde betriebliche Situation sowie außergewöhnliche infrastrukturelle Beeinträchtigungen, so z. B. die hohe Anzahl von Baustellen oder der Abriss der Ringbahnbrücke in Berlin, durch den der S-Bahn-Verkehr in Berlin beeinträchtigt war.

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 wuchs auch 2025 moderat. Die Verkehrsleistung stieg weiter an.
- Der Schienenpersonenverkehrsmarkt verzeichnete 2025 einen weiteren Verkehrsleistungszuwachs. Der Marktanteil der Schiene am Personenverkehrsmarkt blieb stabil.

- Die Nachfrage im SPNV legte auf hohem Vorjahresniveau weiter zu, maßgeblich gestützt durch die trotz der Preiserhöhung anhaltend hohe Nachfrage nach dem Deutschland-Ticket.
- Der SPFV 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.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Die Nachfrage im deutschen Güterverkehr ging auch 2025 zurück – alle Verkehrsträger waren von Rückgängen betroffen. Getrieben wurde die Entwicklung durch einen weiteren Rückgang der Industrieproduktion in Deutschland insbesondere im Maschinenbau. Im Bereich der Chemietransporte belasteten globale Unsicherheit, Überkapazitäten und hohe Energiekosten weiterhin die Entwicklung der Branche. Die Entwicklung der Pharmaindustrie wurde durch Preis- und Kostendruck sowie zusätzliche Zölle im wichtigen amerikanischen Markt belastet. Die Stahltransporte gingen infolge einer anhaltend rückläufigen Produktion weiter zurück. Transporte von Konsumgütern, insbesondere von Lebensmitteln, nahmen zu und wirkten damit leicht kompensierend.

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 personelle, rechtliche wie 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.
- Für DB Cargo soll geprüft werden, wie die Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann.
- In der Energie- und Klimapolitik will die Koalition die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß senken und die Strom-Netzentgelte deckeln.

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.

GRUNDGESETZÄNDERUNG FÜR ZUSÄTZ- LICHEN VERSCHULDUNGSSPIELRAUM

Bundestag und Bundesrat haben im März 2025 eine Grundgesetzänderung für zusätzlichen Verschuldungsspielraum beschlossen. Das Gesetz trat am 25. März 2025 in Kraft. Die Änderungen betreffen drei zentrale Punkte:

- Erstens unterliegen zukünftig Verteidigungsausgaben, die Ausgaben des Bundes für den Zivil- und Bevölkerungsschutz sowie für die Nachrichtendienste, für den Schutz

der informationstechnischen Systeme und für die Hilfe für völkerrechtswidrig angegriffene Staaten nicht mehr der Schuldenbremse, soweit sie die Höhe von 1% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) übersteigen.

- Zweitens wird den Bundesländern künftig ein jährlicher Verschuldungsspielraum von 0,35% des BIP eingeräumt.
- Drittens wird die Möglichkeit zur Errichtung eines von der Schuldenbremse ausgenommenen Sondervermögens »für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2045« mit einem Volumen von bis zu 500 Mrd. € und einer Laufzeit von zwölf Jahren geschaffen. 100 Mrd. € davon sollen den Bundesländern für Investitionen zur Verfügung gestellt werden. Weitere 100 Mrd. € sollen in den Klima- und Transformationsfonds (KTF) fließen. Die konkrete Ausgestaltung und Errichtung des Sondervermögens erfolgen über ein separates Gesetz.

ENTWICKLUNGEN DER BUNDESHAUSHALTS- MITTEL FÜR DIE SCHIENE

Bundeshaushalt 2025 und Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität

Nach Beschlüssen von Bundestag und Bundesrat Ende September 2025 konnten der Bundeshaushalt 2025 und das Errichtungsgesetz zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) Anfang Oktober 2025 rückwirkend zum 1. Januar 2025 in Kraft treten. Damit endete zugleich die vorläufige Haushaltsführung für 2025. Für die Schiene haben sich für 2025 folgende Mittelansätze ergeben:

- Für Investitionen in die Bundesschienenwege wurden für 2025 Mittel i. H. v. 21,8 Mrd. € dotiert. Die Ansätze für das Bestandsnetz (7,6 Mrd. €) und die Digitalisierung (1,6 Mrd. €) wurden vollständig aus dem SVIK finanziert und die bisher im Etat des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) enthaltenen Mittel in das SVIK übertragen. Als weitere neue Finanzierungsquelle dient der Verteidigungshaushalt, in dem 0,1 Mrd. € für verteidigungsrelevante Bedarfsplanmaßnahmen enthalten waren. Im Etat des BMV waren für Bedarfsplanmaßnahmen weitere knapp 0,5 Mrd. € dotiert. Teil der Investitionen für die Bundesschienenwege waren zudem Eigenkapitalerhöhungen i. H. v. 8,3 Mrd. € für die DB InfraGO AG und das bereits im ersten Regierungsentwurf enthaltene Darlehen von 3 Mrd. €.
- Die Förderung des Schienenverkehrs betrug 2025 0,8 Mrd. €, im Wesentlichen 300 Mio. € für die Förderung des Einzelwagenverkehrs, 275 Mio. € für die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr und 105 Mio. € für die Trassenpreisförderung im Fernverkehr.

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. Von dieser Summe werden knapp 18,8 Mrd. € aus dem SVIK für das Bestandsnetz (16,3 Mrd. €) und die Digitalisierung (2,5 Mrd. €) finanziert. Größter Posten im Verkehrsetat ist die Finanzierung des Bedarfsplans mit 1,8 Mrd. €. Hierfür sind aus dem Verteidigungsetat weitere Mittel von knapp 0,6 Mrd. € geplant. Eigenkapitalerhöhungen und Darlehen sind im Bundeshaushalt 2026 nicht mehr vorgesehen.
- Die Fördermittel für den Schienenverkehr betragen 2026 0,9 Mrd. €. Die Trassenpreisförderung für den Fernverkehr ist mit 200 Mio. € dotiert. Beim Güterverkehr beträgt die Trassenpreisförderung 265 Mio. €. Die Trassenpreisförderungen können im Haushaltsvollzug durch Verwendung von Pönalezahlungen der DB InfraGO AG erhöht werden. Für die Einzelwagenverkehrsförderung sind 300 Mio. € vorgesehen, die Anlagenpreisförderung entfällt. Der Haushaltstitel zum Bundesprogramm Schienengüterverkehr wird um eine Förderung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) erweitert (16 Mio. €) und in »Innovationen im Schienengüterverkehr« umbenannt.

Mit den Dotierungen im Bundeshaushalt und SVIK sind die notwendigen Bedarfe für die Schieneninfrastruktur 2026 größtenteils gedeckt.

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. Damit sind noch nicht alle vorgesehenen Bedarfe für die Infrastruktur abgedeckt. In Summe ergeben sich für 2025 bis 2029 Investitionsmittel für die Bundesschienenwege i. H. v. 107 Mrd. €, davon sollen rund 81 Mrd. € aus dem SVIK finanziert werden.

UMSETZUNG MASSNAHMEN BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Ende 2022 legte die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) ihren Abschlussbericht mit konkreten Empfehlungen an die Bundesregierung und die Branche vor. Anfang April 2025 wurde das Monitoring durch einen Umsetzungsbericht des BMV zur BKS abgeschlossen. Von 73 vorgeschlagenen Maßnahmen waren zu diesem Zeitpunkt 42 in der Umsetzung oder bereits vollständig umgesetzt. Weitere 28 Maßnahmen sind – teils aufgrund des vorzeitigen Endes der letzten Legislaturperiode – in Vorbereitung. Die Empfehlungen zum Notfallma-

nagement, zur Vereinfachung der Infrastrukturinbetriebnahme sowie von Artenschutzstandards sollen durch Verordnungen oder Verwaltungsvorschriften umgesetzt werden.

Als Teil der Maßnahmen für Bürokratierückbau hat die Bundesregierung am 17. Dezember 2025 den Entwurf für ein Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) bestimmt. Mit diesem Gesetz sollen Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten weiter beschleunigt werden.

GESETZENTWURF ZUR VERGABEBESCHLEUNIGUNG BESCHLOSSEN

Die Bundesregierung hat am 6. August 2025 den Entwurf für ein Gesetz zur Beschleunigung der Vergabe öffentlicher Aufträge (»Vergabebeschleunigungsgesetz«) beschlossen. Der Entwurf beinhaltet u. a. erhöhte Wertgrenzen für Direktaufträge bei Vergaben des Bundes, reduzierte Nachweis- und Dokumentationspflichten, digitalisierte Vergabe- und Nachprüfungsverfahren sowie eine beschränkte Lockerung des Losgrundsatzes bei Investitionen mit den Mitteln des zeitlich befristeten SVIK. Zudem sieht der Entwurf eine Verordnungsermächtigung für den Bund vor, um in einem separaten Vorhaben die vergaberechtlichen Vorgaben zur Beschaffung von klimafreundlichen Produkten zu entwickeln.

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.

ENTWURF BUNDESPOLIZEIGESETZ ANGEPASST

Mit der von der Bundesregierung im Kabinett am 8. Oktober 2025 beschlossenen Novellierung des Bundespolizeigesetzes soll die Bundespolizei gestärkt und das Gesetz an technische Entwicklungen sowie neue Gefahrenlagen angepasst werden. Die Bundespolizei ist zentraler Bestandteil der Sicherheitsarchitektur an Bahnhöfen.

NEUFASSUNG DES GESETZES ÜBER INTELLIGENTE VERKEHRSSYSTEME

Die Bundesregierung hat am 29. Oktober 2025 den Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVSG) beschlossen. Mit der Neufassung sollen die EU-rechtlichen Verpflichtungen zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten umgesetzt

werden. Darüber hinaus integriert der Gesetzesentwurf Vorgaben aus dem Mobilitätsdatengesetz der letzten Legislatur, hierunter die Bereitstellung von dynamischen Auslastungsdaten im Schienenpersonenverkehr als offene Daten.

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.

ÄNDERUNG AN §23 ALLGEMEINES EISENBAHNGESETZ

Die Regelung zur Freistellung eines Grundstücks vom Bahnbetriebszweck in §23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wurde erneut angepasst. Eine entsprechende Änderung ist nach Beschluss von Bundestag und Bundesrat Ende Juli 2025 in Kraft getreten. Durch die Gesetzesänderung sind Freistellungen zugunsten anderer Nutzungen wieder leichter möglich.

ÄNDERUNG AM EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZ 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.

STÄRKUNG KRITISCHER INFRASTRUKTUREN

Es gibt zwei EU-Richtlinien zur Stärkung der Resilienz, die in nationales Recht umgesetzt werden müssen: die CER-Richtlinie (Critical Entities Resilience Directive) zum physischen Schutz kritischer Infrastrukturen und die NIS2-Richtlinie zur Stärkung der Cybersicherheit. Die Bundesregierung hat hierfür Gesetzesentwürfe vorgelegt. Beide Vorhaben bedeuten für den DB-Konzern steigende Anforderungen und Pflichten wie Registrierungs-, Risikobewertungs-, Nachweis- und Meldepflichten.

– **KRITIS-Dachgesetz:** Das Gesetz zur Stärkung der physischen Resilienz kritischer Anlagen soll die physische Sicherheit und Resilienz von Betreibern stärken. Es basiert auf einem sog. Allgefahrenansatz, der dazu beiträgt, die Versorgungssicherheit und öffentliche Sicherheit auch unter extremen Bedingungen zu gewährleisten. Das Gesetz wurde am 29. Januar 2026 vom Bundestag beschlossen und soll voraussichtlich im ersten Quartal 2026 in Kraft treten.

– **NIS2-Umsetzungsgesetz:** Das Gesetz zur Umsetzung der EU-NIS2-Richtlinie und Stärkung der Cybersicherheit (NIS2UmsuCG) überführt die EU-weiten Mindeststandards für Cybersecurity in nationales Recht, ändert das bisherige Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI-Gesetz) umfassend und erhöht die Anzahl der regulierten Unternehmen. Nach Zustimmung von Bundestag und Bundesrat im November 2025 ist das Gesetz Anfang Dezember 2025 in Kraft getreten.

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90% reduziert werden. Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission am 11. Juli 2023 ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgelegt. Für den Schienenverkehr sind folgende Vorschläge mit unmittelbarer Relevanz enthalten:

- ein effizienteres Kapazitätsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr,
- die Überarbeitung der Richtlinie zu höchstzulässigen Maßen und Gewichten im Straßengüterverkehr sowie
- ein Vorschlag zur einheitlichen Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen.

Die Gesetzgebungsvorschläge der Europäischen Kommission werden noch weiter im Rat und im Europäischen Parlament behandelt. Die Verkehrsminister:innen haben im Verkehrsrat am 5. Dezember 2025 eine allgemeine Ausrichtung zu der Überarbeitung der Richtlinie zu höchstzulässigen Maßen und Gewichten angenommen. Mit Blick auf die Kapazitätsverordnung haben der europäische Rat und das EU-Parlament eine vorläufige Einigung erzielt.

Nichtfinanzielle Kennzahlen

Nachhaltigkeit

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 Starke Schiene leisten wird.

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

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

Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu §289 Abs. 3 Handelsgesetzbuch (HGB; Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen¹⁾.

Der Geschäftsbericht des DB-Konzerns behandelt ebenfalls relevante Themen im Kontext der Menschenrechte. Darüber hinaus berichtete die DB AG 2025 aus DB-konzernübergreifender Perspektive an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über die Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten in 2024 nach Maßgabe des seit 2023 auf sie anwendbaren Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG).

Die DB InfraGO AG unterliegt seit 2023 den Pflichten des LkSG. Der gesellschaftsspezifische Bericht über die Erfüllung der Pflichten nach dem LkSG für das Geschäftsjahr 2024 wurde 2025 beim BAFA eingereicht.

¹⁾ Der Abschnitt beinhaltet freiwillige lageberichtsfremde Angaben bzw. Querverweise und wurde nicht geprüft.

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 EVU qualitativ robuste Verkehrskonzepte umzusetzen. Dies führt zu 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.
- **Personallengpässe:** In einigen betrieblichen Schlüssel-funktionen (z. B. bei Fahrdienstleiter:innen und Triebfahrzeugführer:innen) wirken sich punktuelle Personallengpässe 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 die reisendenzentrierte 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: Flächennetz, Ergänzungsnetz, Resilienz (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« (SB²) 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.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Kundenzufriedenheit im Geschäftsbereich Fahrweg ging 2025 leicht zurück und erreichte 44 Zufriedenheitsindexpunkte (ZI-Punkte), was einer Schulnote von 3,8 entspricht (im Vorjahr: 45 ZI-Punkte bzw. Schulnote von 3,7). Besonders kritisch beurteilt wurden weiterhin die Bereiche Baumaßnahmen sowie die Infrastrukturverfügbarkeit, sowohl von Trassen als auch von Serviceeinrichtungen. Positiv hervorgehoben wurde weiterhin das Engagement der Mitarbeitenden.

Zur Stabilisierung der Betriebsqualität und Verbesserung der Kundenzufriedenheit werden Maßnahmen zur Erhöhung der Verlässlichkeit und Planbarkeit konsequent weitergeführt. Ein zentraler Ansatz ist u. a. die verstärkte Integration von Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen in den Fahrplan (»Bauen im Takt«). Ergänzend zielen weitere Initiativen auf eine bessere Koordination und Kommunikation von Baumaßnahmen. Perspektivisch wird eine Verbesserung der Kundenzufriedenheit durch eine langfristig gesicherte Finanzierung der Infrastruktur, erfolgreich umgesetzte General-sanierungen sowie eine verlässlichere Leistungsbereitstellung angestrebt.

Für den Geschäftsbereich Personenbahnhöfe werden sowohl die Geschäftskunden (EVU/Aufgabenträger/Bundesländer sowie Mieter) im Rahmen jährlicher Online-Interviews als auch die Reisenden und Besucher:innen im Rahmen von quartalsweisen Erhebungen an Bahnhöfen befragt. Die Bewertung der Reisenden und Besucher:innen in Schulnoten hat sich im Jahr 2025 leicht verbessert und erreichte die Note 2,5 (im Vorjahr: 2,6). Nach zuletzt leicht rückläufiger Entwicklung konnte die Kundenzufriedenheit der Mieter bezüglich der Leistungen des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe 2025 wieder gesteigert werden und lag mit einer Schulnote von 2,1 (im Vorjahr: 2,3) weiterhin auf einem hohen Niveau. Die Bewertung der EVU, Aufgabenträger und Bundesländer sank gegenüber dem Vorjahresergebnis und lag 2025 bei einer Schulnote von 2,9 (im Vorjahr: 2,7)

Mitarbeitende

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt. Seit 2025 werden Praktikant:innen und Werkstudent:innen nicht mehr bei der Zählung der Mitarbeitenden berücksichtigt. Die Werte für 2024 (453 Praktikant:innen/Werkstudent:innen) bzw. per 31. Dezember 2024 (587 Praktikant:innen/Werkstudent:innen) wurden nicht angepasst.

Die DB InfraGO AG beschäftigte per 31. Dezember 2025 68.073 Mitarbeitende. Das entspricht einem Anstieg von 4.670 Mitarbeitenden im Vergleich zum Vorjahresende.

Den größten Beschäftigungsbereich bildet der Eisenbahnbetrieb, in dem rund 29% der Mitarbeitenden beschäftigt sind (per 31. Dezember 2024: 30%). Weitere rund 25% sind im Bereich der Instandhaltung beschäftigt.

Das Durchschnittsalter der Mitarbeitenden lag per 31. Dezember 2025 bei 42,7 Jahren (per 31. Dezember 2024: 42,3 Jahre). Infolge der Altersstruktur wird es in den nächsten Jahren weiter signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommt einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitenden eine entscheidende Bedeutung zu. Mit einem professionellen Rekrutierungs- und Bewerbungsmanagement stellen sich der DB-Konzern und die DB InfraGO AG diesen Herausforderungen. Die Zahl der Neueinstellungen lag bei der DB InfraGO AG 2025 auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Insgesamt wurden 10.289 Mitarbeitende neu eingestellt, von denen 1.106 Mitarbeitende zuvor Auszubildende oder dual Studierende waren, die nach erfolgreicher Abschlussprüfung in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen wurden. Dem standen 2025 5.619 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge und Wechsel innerhalb des DB-Konzerns einschließlich Abgängen in den erweiterten Personalbestand, z. B. aufgrund einer Langzeiterkrankung, Inanspruchnahme von Elternzeit oder eines Sabbaticals, entgegen.

Um die weiterhin großen Herausforderungen des Arbeitsmarktes und der steigenden Bedarfe bewältigen zu können, wurden gemeinsam mit der Personalgewinnung verschiedene Maßnahmen im Personalmarketing und in der Rekrutierung ergriffen (z. B. Kampagnen für die Einstellung im Bereich der Zugverkehrssteuerung, geschäftsfeldspezifische Kampagne »DB Gaming«, neuer Podcast »Schienenhelden« für die Zielgruppe Kinder und Jugendliche).

Für das Onboarding der neuen Mitarbeitenden (inkl. der neuen Mitarbeitenden im Rahmen von Betriebsübergängen) besteht das etablierte Format Ankommen@InfraGO. Zusätzlich wurde 2025 eine Onboarding-App für die fachliche Einarbeitung ausgewählter Funktionen konzipiert, die sich aktuell in der Pilotierung befindet.

NACHWUCHSKRÄFTEGEWINNUNG UND -FÖRDERUNG

Die Rekrutierungszahlen im Nachwuchskräftebereich sind 2025 nochmals leicht um 83 Mitarbeitende gestiegen und lagen weiterhin auf einem hohen Niveau. Die Einstellung und Ausbildung von Nachwuchskräften ist im Hinblick auf die Herausforderungen des demografischen Wandels ein wesentlicher Zuführungsweg für Personal für die DB InfraGO AG.

Einstellungen Auszubildende und dual Studierende / in VZP	2025	2024
Auszubildende	2.014	1.907
Dual Studierende	289	335
Insgesamt	2.303	2.242

Es besteht grundsätzlich ein Übernahmeangebot für alle Nachwuchskräfte nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung bzw. des dualen Studiums.

Neben den diversen Maßnahmen im Personalmarketing und in der Rekrutierung, um die Einstellung der Nachwuchskräfte zu realisieren, lag 2025 ein weiterer Schwerpunkt auf der Sicherstellung einer hochwertigen Ausbildung bzw. eines hochwertigen dualen Studiums.

- Es wurden neue Kooperationsverträge mit Hochschulen abgeschlossen (z. B. Technische Hochschule Würzburg-Schweinfurt, Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm) und bestehende Kooperationsverträge mit der Fachhochschule Erfurt und der Hochschule Zittau/Görlitz aktualisiert.
- 2025 wurde begonnen, das Rollenkonzept zur Betreuung von Auszubildenden der DB InfraGO AG zu aktualisieren, insbesondere mit dem Ziel, die Konzepte der verschmolzenen DB Kommunikationstechnik GmbH und der DB Station&Service AG zu integrieren.
- Start der Pilotierung des digitalen Ausbildungsmanagementtools AMATO mit dem Ziel, in der Erstausbildung datenschutzkonform, modern und schlagkräftig zu werden.
- Die bereits in den Vorjahren initiierten Maßnahmen zur Vermittlung der Ausbildungsinhalte bzw. zur Verbesserung der Bestehensquoten bei den Abschlussprüfungen wurden auch 2025 fortgeführt, z. B. Nutzung der Simulationssoftware »Lernen und Ueben Interaktiv für die Stellwerks-Ausbildung« (LUISA), von Unterstützungsprogrammen für Auszubildende zu Eisenbahner:innen in der Zugver-



kehrsteuerung (Eib ZVS) und in der gewerblich-technischen Berufsausbildung (GTBA) Fahrweg sowie des »Lerncheckers« für Auszubildende zum/zur Kaufmann/-frau für Verkehrsservice.

ENTWICKLUNG UND BINDUNG VON MITARBEITENDEN

Zur Bindung der Mitarbeitenden, insbesondere in den operativen Bereichen, wurde mit dem Strategiebaustein »Starke Führung, Starke Teams.« die Führungsarbeit gezielt gestärkt. Dadurch erhielten betriebliche Führungskräfte mehr Zeit für Führung sowie für persönliche Gespräche und den Dialog über individuelle Wünsche und Entwicklungsmöglichkeiten.

Für Schlüsselfunktionen wurden maßgeschneiderte Entwicklungsprogramme aufgesetzt, wie z. B. »next STEP« (SchlüsselTalenteEntwicklungsProgramm), mit Programmstart im April 2025 für Fachbeauftragte im konstruktiven Ingenieurbau/Tunnel und Erdbauwerke sowie im Mai 2025 für Plan- und Abnahmeprüfer:innen.

Ergänzend wird die selbst gesteuerte Entwicklung aller Mitarbeitenden durch Angebote auf der Lernstation und die Entwicklungswegweiser unterstützt.

Neben tariflichen Veränderungen ab 2026, die insbesondere die Bedeutung der Schichtarbeit für das System Bahn stärker honorieren, wurden 2025 Gesamtbetriebsvereinbarungen für operativ tätige Mitarbeitende abgeschlossen.

Für Mitarbeitende und Führungskräfte der DB InfraGO AG wurden zudem Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsplatzgestaltung und der Gesundheitsförderung umgesetzt. Dazu zählen Ergonomieanalysen als Regelanalysetool zur Ableitung gezielter Maßnahmen, die Erprobung und der Einsatz von Exoskeletten in Bereichen mit hoher körperlicher Belastung sowie die Weiterentwicklung von Beratungs- und Unterstützungsangeboten. Die Workshopreihe »Gesund führen« für betriebliche Führungskräfte wurde fortgesetzt und 2025 in 27 Netzen durchgeführt.

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.

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 setzt der DB-Konzern auf vier zentrale Hebel: die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien im DB-Konzern, 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 des DB-Konzerns 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.
- Auch bei der Wärmeerzeugung will der DB-Konzern auf erneuerbare Energien umsteigen (Wärmewende). Dafür arbeitet der DB-Konzern an verschiedenen Maßnahmen. Erreichen z. B. Ölheizungen in Gebäuden des DB-Konzerns in Deutschland das Ende ihres Lebenszyklus, werden sie durch klimafreundlichere Alternativen ersetzt.

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

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die von der DB InfraGO AG 2025 erzielten Umsatzerlöse i. H. v. 8.987 Mio. € lagen um 627 Mio. € (+ 7,5%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 8.360 Mio. €). Die Trassenerlöse verzeichneten einen Anstieg durch Preisanpassungen zum Fahrplanwechsel und Nachfragesteigerungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Hierdurch konnten die durch die konjunkturelle Entwicklung bedingten Leistungsrückgänge im Schienengüterverkehr (SGV) kompensiert werden.

Seit 2025 werden aufgrund regulatorischer Anpassungen die Kosten der Personenbahnsteige (Stationspreise) nicht mehr über ein separates Stationspreissystem festgelegt, sondern mit im Trassenpreissystem berücksichtigt. Die Vergleichbarkeit der Umsätze aus Stationsentgelten und Trassenentgelten mit dem Vorjahr ist dadurch eingeschränkt. Aus diesem Sachverhalt ergab sich im Vorjahr ein Betrag von 260 Mio. €, der unter den Umsätzen aus Stationsentgelten ausgewiesen wurde.

Mit 84% (im Vorjahr: 85%) entfiel 2025 der ganz überwiegende Teil des Umsatzes auf Trassen- und Stationsentgelte. Weitere 4% (im Vorjahr: 4%) resultierten aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Der verbleibende Umsatz entfiel auf Vermietung und Verpachtung von Immobilien und sonstigen Anlagen, den Verkauf von Material und Energie sowie auf sonstige Leistungen.

Der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, belief sich 2025 auf 3.367 € (im Vorjahr: 3.296 Mio. €). Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 38% (im Vorjahr: 39%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag 2025 bei 5.620 Mio. € (im Vorjahr: 5.063 Mio. €).

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die anderen aktivierten Eigenleistungen haben sich maßgeblich aufgrund der weiter gestiegenen Bauprojektaktivitäten um 370 Mio. € auf 2.417 Mio. € erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 4.066 Mio. € um 468 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3.598 Mio. €). Ursächlich hierfür waren insbesondere Erträge i. H. v. 3.067 Mio. € (im Vorjahr: 2.756 Mio. €) aufgrund von Aufwandszuschüssen des Bundes für Instandhaltungsleistungen.

Der Materialaufwand lag mit 5.340 Mio. € um 196 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.144 Mio. €). Diese Abweichung ist maßgeblich auf höhere Aufwendungen für Instandhaltungen (+ 186 Mio. €) zurückzuführen.

Der Personalaufwand stieg um 16% bzw. 776 Mio. € auf 5.603 Mio. € und resultierte aus der gestiegenen Zahl von Mitarbeitenden, u. a. infolge der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH, sowie aus Tarifsteigerungen.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 26% bzw. 258 Mio. € auf 1.236 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme von Teilen des Infrastruktur Großprojekts Stuttgart 21 (insbesondere Tunnel), der Riedbahn und der Strecke Hamburg–Berlin zurückzuführen. Die erhöhten Abschreibungen resultieren auch aus dem Effekt, dass der Bund seit 2024 Infrastrukturmaßnahmen nicht mehr ausschließlich mit Baukostenzuschüssen finanziert, die von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abgesetzt werden, sondern in einem nennenswerten Umfang auch mit Eigenkapitalzuführungen.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um 403 Mio. € auf 3.500 Mio. € zu verzeichnen. Diese Abweichung resultierte v. a. aus höheren Zuführungen zu Rückstellungen aus Rückzahlungsrisiken (380 Mio. €) und Prozessrisiken (35 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich um 9 Mio. € auf 83 Mio. €, im Wesentlichen getragen durch die DB Fahrwegdienste GmbH.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 83 Mio. € auf – 280 Mio. €. Die Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes (8.314 Mio. €) wirkten positiv auf die kurzfristige zinspflichtige Verschuldung, wodurch sich die Zinslast vorübergehend verringert hat.

Das negative Ergebnis nach Steuern von – 392 Mio. € (im Vorjahr: – 209 Mio. €) hat sich insbesondere wegen gestiegener Personalkosten, höherer Zuführungen zu Rückstellungen, gestiegener Instandhaltungsmaßnahmen und höherer investitionsbedingter Abschreibungen verschlechtert und wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DB AG ausgeglichen.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Umsatzentwicklung lag 2025 im Rahmen der im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 abgegebenen Prognose. Das Ergebnis nach Steuern der DB InfraGO AG hat sich mit – 392 Mio. € (im Vorjahr: – 209 Mio. €) deutlich schlechter entwickelt als prognostiziert. In der im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 abgegebenen Prognose wurde für 2025 ein leicht positives Ergebnis nach Steuern erwartet. Die Abweichung resultierte u. a. aus erhöhten Schadenersatzleistungen, deutlich höheren Instandhaltungsaufwendungen und

ungeplanten negativen Effekten im Zusammenhang mit der Bildung von Rückstellungen für eventuelle Rückzahlungsverpflichtungen von Bundeszuschüssen.

Finanzlage

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

Die DB InfraGO AG finanziert sich entsprechend maßgeblich über die DB-Konzernfinanzierung und ist auch in das bestehende DB-konzerninterne Cashpooling eingebunden. Auch für das Geschäftsjahr 2026 werden keine Änderungen hierzu erwartet. Der Vorstand der DB InfraGO AG geht dementsprechend davon aus, dass der Finanzbedarf auch im Geschäftsjahr 2026 vollständig über die DB-Konzernfinanzierung abgedeckt werden kann.

Per 31. Dezember 2025 finanzierte sich die DB InfraGO AG über langfristige Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der DBAG i. H. v. 9.856 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 10.380 Mio. €). Gegenläufig war zum Stichtag eine kurzfristige Cashpool-Forderung i. H. v. 748 Mio. € (per 31. Dezember 2024: Cashpool-Verbindlichkeit: – 860 Mio. €) vorhanden. Der Cashpool-Vertrag ist formal kurzfristig kündbar, besteht aber seit vielen Jahren; es ist kein Grund für eine Kündigung auf absehbare Zeit erkennbar. Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung besteht per 31. Dezember 2025 eine kurzfristige DB-konzerninterne Kreditlinie i. H. v. 3.000 Mio. € für die DB InfraGO AG. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB InfraGO AG 2025 nicht wesentlich verändert. 2025 erhielt die DB InfraGO AG ein langfristiges Darlehen i. H. v. 3.000 Mio. € vom Bund, das im Vergleich zum Marktniveau mit vergünstigten Zinskonditionen gewährt wurde.

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 InfraGO AG. Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DBAG angesiedelt. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Die Kreditwürdigkeit der DBAG wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Moody's hat 2025 keine Veränderungen

der Rating-Einschätzungen und des Ausblicks der DBAG vorgenommen. S&P hat 2025 das langfristige Emittenten-Rating der DBAG um zwei Notches von »AA-« auf »AA+« angehoben. Dies resultiert aus Sicht von S&P im Wesentlichen aus einer gestiegenen Nähe der DBAG zum Bund. Der Rating-Ausblick wird jetzt wieder mit »stabil« (vorher »positiv«) ausgewiesen. Die übrigen Rating-Einschätzungen, u. a. Stand-alone-Rating (»bbb«) und Kurzfrist-Rating (»A-1+«), blieben unverändert.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit belief sich 2025 auf 2.119 Mio. € und lag damit um 1.162 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Hierfür waren v. a. geringere Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen ausschlaggebend. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich in 2025 um 4.787 Mio. € auf 10.987 Mio. €, was sich aus einem deutlich angestiegenen Netto-Investitionsvolumen ergab. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich um 5.951 Mio. € auf 8.870 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Einzahlungen der DBAG in die Kapitalrücklage (+ 2.810 Mio. €) und durch das Darlehen des Bundes i. H. v. 3.000 Mio. €. Per 31. Dezember 2025 verfügte die DB InfraGO AG über einen Bestand an flüssigen Mitteln von 6 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 4 Mio. €).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB InfraGO AG beliefen sich 2025 auf 18.341 Mio. € und lagen damit um rund 21% über dem Vorjahreswert von 15.179 Mio. €. Die Steigerung des Investitionsvolumens resultierte v. a. aus Zuwächsen im Bestandsnetz, wobei auch die Investitionen im Bedarfsplan gegenüber dem Vorjahr stiegen.

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen 2025 bei 11.020 Mio. € und damit deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 6.226 Mio. €). Der Anstieg der Netto-Investitionen resultierte insbesondere aus einem Anstieg der Mittel zur Infrastrukturfinanzierung aus Eigenkapitalerhöhungen des Bundes. Seit dem Vorjahr setzt der Bund auch Eigenkapitalerhöhungen zur Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur ein.

Die Entwicklung der Brutto- und Netto-Investitionen entsprach der Prognose aus dem Vorjahresbericht.

Der Fokus der Investitionstätigkeit der DB InfraGO AG lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus (4.598 Mio. €), Investitionen in Leit- und Sicherungstechnik (1.966 Mio. €) sowie in Brücken (1.624 Mio. €).

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE

Neben den Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen (2025: 8.314 Mio. €; im Vorjahr: 3.085 Mio. €) sind Zuschüsse im Wesentlichen vom Bund sowie von Ländern und Gemeinden die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur. Die DB InfraGO AG erhielt 2025 Zuschüsse i. H. v. 11.293 Mio. € (im Vorjahr: 12.548 Mio. €); davon wurden 7.321 Mio. € mit dem Anlagevermögen verrechnet (im Vorjahr: 8.953 Mio. €).

Wesentliche Basis dafür sind die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und das Bundesschienenwegebauausgesetz (BSWAG).

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes sowie zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS) gewährt.

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

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

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

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

Neben Investitionszuschüssen für die Infrastruktur erhält die DB InfraGO AG auch ertragswirksame Zuschüsse für Projektaufwendungen. Zusätzlich werden seit 2024, infolge von Änderungen des BSWAG und der LuFV, auch Aufwendungen für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur durch den Bund bezuschusst. Die ertragswirksamen Zuschüsse stiegen durch den Anstieg der Instandhaltungsmaßnahmen 2025 deutlich.

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

Analyse der Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Vorjahresende um 10.708 Mio. € auf 46.303 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen ist per 31. Dezember 2025 um 9.759 Mio. € auf 43.734 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2024: 33.975 Mio. €). Ursächlich hierfür war v. a. die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen durch den Bund, die 2025 in wesentlichem Umfang über Zuzahlungen in die Kapitalrücklage erfolgte. Diese Zahlungen des Bundes wurden nicht als Zuschüsse vom Anlagevermögen abgesetzt. Darüber hinaus wirkte das ausgeweitete Investitionsprogramm, aus dem Brutto-Investitionen resultierten, die mit 18.341 Mio. € um rund 21% über dem Vorjahreswert lagen. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme lag unverändert bei 95% und die Anlagendeckung durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital bei rund 93% (per 31. Dezember 2024: rund 90%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB InfraGO AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2025 um 951 Mio. € auf 2.563 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2024: 1.612 Mio. €). Die Abweichung resultierte im Wesentlichen aus höheren Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen, aus einer Forderung aus dem DB-konzerninternen Cashpool (748 Mio. €; per 31. Dezember 2024: Cashpool-Verbindlichkeit: – 860 Mio. €) und der um 183 Mio. € höheren Forderung aus der Verlustübernahme gegenüber der DB AG (per 31. Dezember 2024: 209 Mio. €). Die Reduzierung der sonstigen Vermögensgegenstände von 294 Mio. € auf 158 Mio. € ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Forderungen im Zusammenhang mit einem Großprojekt (i. H. v. 38 Mio. €) zurückzuführen. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen lag unverändert bei rund 5%.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten verringerten sich auf 6 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 8 Mio. €).

Das Eigenkapital erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2024: 19.867 Mio. €) um 8.329 Mio. € auf 28.196 Mio. €. Die Zuzahlungen in die Kapitalrücklage durch die DB AG i. H. v. 8.314 Mio. € resultierten aus der veränderten Struktur der Bundesfinanzierung. Weitere 15 Mio. € resultierten aus der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH und der Abspaltung der Prüfstelle der DB Engineering&Consulting GmbH auf die InfraGO AG. Die Eigenkapitalquote stieg in der Folge auf rund 61% (per 31. Dezember 2024: rund 56%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2025 an der Bilanzsumme einen Anteil von rund 27% (per 31. Dezember 2024: rund



30%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassten rund 12% (per 31. Dezember 2024: rund 14%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 2.283 Mio. € um rund 17% über dem Vorjahresendwert. Wesentliche Erhöhungen zu Rückstellungen entfielen auf Rückstellungen für Rückforderungen des Bundes (+ 443 Mio. €), für den Personalbereich (+ 69 Mio. €) sowie für noch nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen (+ 33 Mio. €). Gegenläufig verringerten sich Rückstellungen im Zusammenhang mit Prozessrisiken (- 120 Mio. €), für Risiken aus Großprojekten (67 Mio. €) sowie unterlassener Instandhaltung (- 58 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um 167 Mio. € auf 1.167 Mio. €, was im Wesentlichen aus dem gestiegenen Bauvolumen resultierte. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sanken um 1.420 Mio. € auf 10.292 Mio. €, hauptsächlich durch den Abbau der zinspflichtigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG. Die Summe der zinspflichtigen Verbindlichkeiten hat sich aufgrund eines vom Bund gewährten zinsvergünstigten Darlehens i. H. v. 3.000 Mio. € erhöht. Insgesamt erhöhten sich die zinspflichtigen Verbindlichkeiten um 1.616 Mio. € auf 12.856 Mio. €. Davon resultierten 9.856 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 11.240 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG. Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der DB AG werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringerte sich per 31. Dezember 2025 auf 28% (per 31. Dezember 2024: 32%). Die sonstigen Verbindlichkeiten erhöhten sich bedingt durch einen Anstieg vorab gewährter Zuschüsse um 263 Mio. € auf 1.046 Mio. €.

Die Vermögenslage entwickelte sich 2025 insgesamt positiv, was insbesondere auf die Eigenkapitalerhöhungen der Gesellschafterin DB AG zurückzuführen ist.

Bilanzstruktur per 31.12. / in % der Bilanzsumme	2025	2024
Aktiva		
Anlagevermögen	94,5	95,4
Umlaufvermögen	5,5	4,6
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
Passiva		
Eigenkapital	60,9	55,9
Rückstellungen	4,9	5,5
Verbindlichkeiten	33,5	37,8
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	27,8	31,6
Rechnungsabgrenzungsposten	0,7	0,8
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	46.303	35.595

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. Mit der Strategie Starke Schiene bekennt sich der DB-Konzern 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 InfraGO AG ihren Beitrag zur umfassenden Modernisierung des DB-Konzerns.

GESCHÄFTSFELDSTRATEGIE

Die DB InfraGO AG gestaltet die Zukunft der deutschen Eisenbahninfrastruktur (Fahrwege und Personenbahnhöfe) und verfolgt das Ziel, diese aus einer Hand zu einem leistungsfähigen und attraktiven System zu entwickeln. Dabei legt die DB InfraGO AG ihren strategischen Schwerpunkt auf Themen, die das Bestandsnetz hochverfügbar und digital verdichtet sowie für alle zugänglich machen. Zudem treibt sie die gezielte Erweiterung der Schieneninfrastruktur voran.

Im Fokus liegt die schnelle Bestandssanierung. Zentrales Element ist dabei die Entwicklung eines Hochleistungsnetzes, das neben der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auch das Kund:innenerlebnis und die Planbarkeit zukünftiger Maßnahmen steigern soll. So ist es das erklärte Ziel, über eine Generalsanierung der wichtigsten Schienenkorridore das hochbelastete Netz zum Hochleistungsnetz und damit zu einem Stabilitätsanker für das System Schiene zu entwickeln. Hierbei sind mehrere Elemente neu und entscheidend. So sollen die Baumaßnahmen jeweils gebündelt werden, um eine Strecke nach einmaliger Sperrung über mehrere Jahre hinweg nahezu frei von großen Baumaßnahmen zu halten. Um dabei die Einschränkungen zu minimieren, werden hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren implementiert. Optimale Layoutstandards sollen die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erhöhen. Damit die Strecken auch nach der Sanierung zuverlässig bleiben, setzt die DB InfraGO AG auf Prävention. Ziel ist es, Störungen zu erkennen und zu beseitigen, noch bevor sie auftreten oder eine Beeinträchtigung im Betrieb hervorrufen. Darüber hinaus soll die Gesamtleistungsfähigkeit des Hochleistungsnetzes durch eine Verbesserung der Zuverlässigkeit und Kapazität

in den Verkehrsknoten sichergestellt werden. Kurzfristige operative Maßnahmen sollen die Beginnpünktlichkeit in den wichtigsten Knoten in Deutschland erhöhen.

Neben der Modernisierung der hochbelasteten Strecken im Hochleistungsnetz ist der Bestandserhalt der gesamten Infrastruktur die Basis für eine hohe Leistungsfähigkeit der gesamten Eisenbahn. Entsprechend muss auch das Flächenetz als Basis leistungsfähig betreibbar bleiben bzw. werden. Dafür wird ein bedarfsorientierter Modernisierungsansatz verfolgt, um die Infrastrukturplanung zu optimieren und Bauvorhaben sinnvoll zu bündeln. Mit der Umsetzung von kleinen und mittleren Kapazitätsmaßnahmen im Bestandsnetz soll die schnelle Kapazitätserweiterung ermöglicht werden. Dazu zählen infrastrukturelle Projekte wie zusätzliche Überleitmöglichkeiten, Signale, Gleiswechselbetriebe oder neue Bahnsteige.

Darüber hinaus will die DB InfraGO AG mit der Digitalisierung des Schienennetzes die Modernisierung der Schieneninfrastruktur vorantreiben. Moderne Telekommunikation, Stellwerke und Bediensysteme mit upgradefähigen Techniken sollen in Zukunft die Grundlage für einen störungsfreien Betrieb bilden. Außerdem soll die sukzessive Ausrüstung einzelner Streckenabschnitte mit dem Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) für mehr Interoperabilität und Netzleistungsfähigkeit sorgen.

Zudem will die DB InfraGO AG auch den Zugang zum System Schiene verbessern. Die DB InfraGO AG verfolgt das strategische Ziel, ihre Personenbahnhöfe ganzheitlich zu Zukunftsbahnhöfen (ZKB) zu entwickeln und entsprechend zu betreiben. Ein Bahnhof wird dann zum ZKB, wenn er die definierten Soll-Standards erfüllt. Diese wurden mit dem Bundesministerium für Verkehr und dem Eisenbahn-Bundesamt gemeinsam entwickelt und Ende 2024 als Handbuch ZKB verabschiedet. Klare Definitionen sollen für ein einheitliches Verständnis der Leistungen sorgen, die unseren Kund:innen und den Reisenden künftig an den Bahnhöfen zur Verfügung stehen sollen. Ganzheitliche Entwicklung bedeutet, dass der Bahnhof von der Verkehrsstation über das Empfangsgebäude bis hin zum Vorplatz betrachtet und modernisiert wird. Dazu gehören dann z. B. ein barrierefreier Zugang, eine moderne Reisendeninformation und Wegeleitung, ansprechende Aufenthaltsbereiche mit ausreichend Sitzmöglichkeiten sowie ein gutes Serviceangebot.

Um auch die Vorplätze und die Anbindung zu verbessern, wurde im vergangenen Jahr die Kompetenzstelle Vorplatz und Anschlussmobilität ins Leben gerufen. Ein Team aus Landschaftsplaner:innen, Architekt:innen und Bahnexpert:innen begleitet Kommunen sowie Länder bei der gemeinsamen Entwicklung der Bahnhofsumfelder zu sicheren und einladenden Orten im Quartier sowie insbesondere auch beim

Ausbau von Fahrradabstellanlagen und Angeboten der Mikromobilität. Sie sind konsequent aus den Bedürfnissen unserer Kund:innen und weiteren Anforderungen (z. B. Sicherheit) abgeleitet und beziehen sich bspw. auf Aspekte der Kapazität, Barrierefreiheit, Reisendeninformation, des Erscheinungsbilds und der Ausstattung des Empfangsgebäudes, des Service, der Reisendenversorgung sowie des Bahnhofsumfelds.

Weiterhin will die DB InfraGO AG die Schieneninfrastruktur gezielt durch Aus- und Neubau erweitern sowie immer mehr Strecken elektrifizieren. So werden die erforderlichen Kapazitäten für die Umsetzung des Deutschland-Takts geschaffen.

Ziel ist es außerdem, den Bahnbetrieb zu stabilisieren. Die bisherigen Prozesse waren auf geringere Bauvolumina ausgelegt, daher sind grundsätzliche Änderungen und Verbesserungen erforderlich. Der Hauptansatz ist hierbei die Implementierung einer Logik für verbindliche und vorausgreifend getaktete Bauzeiten für Instandhaltung und Investitionen. Durch gebündeltes und getaktetes Bauen soll das System Bahn stabilisiert werden und EVU sollen weit im Voraus zu Abweichungen informiert werden und diese verbindlich an ihre Kund:innen kommunizieren.

Um die genannten Projekte umzusetzen und die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, sollen die entsprechenden Fachkräfte gezielt rekrutiert und qualifiziert werden. Dies beinhaltet auch Maßnahmen zur modernen Gestaltung der Arbeit und Arbeitsmittel sowie zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität.

Im Rahmen der grünen Transformation und sozialen Verantwortung definiert die DB InfraGO AG zentrale Hebel im Bereich der Infrastruktur auf dem Weg zu einer klimaneutralen und nachhaltigeren Zukunft. Die DB InfraGO AG will die Grundlagen schaffen, um CO₂-Emissionen im Bau zu reduzieren, und entwickelt Ressourcenschutzkonzepte weiter. So sollen die Recyclinganteile des Schienenstahls, Gleisschotters und der Betonschwellen weiter erhöht werden. Zur Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks der Bahnhöfe werden u. a. die Verringerung der CO₂-Emissionen, die Reduzierung des Materialverbrauchs im Einklang mit der Kreislaufwirtschaft sowie eine Aufwertung der Vegetation an den Bahnhöfen angestrebt. Zudem soll an den Bahnhöfen die Energieeffizienz durch energetische Sanierung weiter erhöht und der Einsatz von Ökostrom weiter ausgebaut werden. Zur Erhöhung der Klimaresilienz werden Maßnahmen umgesetzt, die Bahnhöfe vor Klimawandelfolgen schützen. Im Bereich Soziales will die DB InfraGO AG den Ausbau der Barrierefreiheit der Bahnhöfe weiter vorantreiben und die Lärmbelastung für Anwohner:innen durch den Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Gleise weiter reduzieren. Gemeinsam mit der Bahnhofsmision sowie den Kommunen setzen wir uns zudem dafür ein, die Bahnhöfe als sichere



Sozialräume zu stärken. Diese unterschiedlichen Maßnahmen zeigen deutlich, dass Nachhaltigkeit handlungsleitend und fester Bestandteil der DNA der DB InfraGO AG ist. Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Geschäftsbericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen.¹⁾

Die Erreichung der Ziele schafft die DB InfraGO AG nur gemeinsam, weshalb sie intensiv mit Branche und Industrie zusammenarbeitet.

WEITERE STRATEGISCHE WEICHENSTELLUNGEN 2025

Das klare politische Bekenntnis zur Schiene ist weiterhin vorhanden. Mit den von der Bundesregierung angestrebten hohen Investitionen in die Schiene werden die Grundlagen für die angestrebte Verkehrswende gelegt.

Am 22. September 2025 hat das Bundesministerium für Verkehr seine »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene – Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn« vorgestellt. Die Eckpunkte der Agenda sind anschlussfähig zum bestehenden Maßnahmenportfolio der Infrastruktur, die Inhalte manifestieren dabei die Ansprüche sowie Erwartungen des Bundesministers für Verkehr an den DB-Konzern und somit auch an die DB InfraGO AG. Mit der Geschäftsfeldstrategie leistet die DB InfraGO AG ihren Beitrag zur Erfüllung der Agenda-Ziele und hat die strategischen Weichen dafür bereits 2025 gestellt.

Weitere Informationen

Transformation in ein Hochleistungsnetz

KORRIDORSANIERUNGEN

Im September 2023 haben der Bund und der DB-Konzern auf dem Schienengipfel des Bundesministeriums für Verkehr (BMV; vormals Bundesministerium für Digitales und Verkehr [BMDV]) ein großes Infrastrukturprogramm für das Schienennetz und die Personenbahnhöfe 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:

- Störungsresistente Anlagen sollen für eine zuverlässigere Infrastruktur sorgen und somit die Pünktlichkeit für Kunden des DB-Konzerns erhöhen.
- Eine optimale, standardisierte Streckenausrüstung soll die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erhöhen.
- Ein verbessertes Kundenerlebnis soll durch ganzheitlich entwickelte, attraktive und barrierefreie Bahnhöfe erreicht werden.
- Die verkehrlichen Einschränkungen sollen zukünftig auf ein Mindestmaß reduziert werden, um mehr Planbarkeit für Kunden des DB-Konzerns zu schaffen.

Das Pilotprojekt für die Korridorsanierung hochbelasteter Streckenabschnitte war 2024 die Riedbahn, die Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim. 2025 sind die Korridorsanierungen Emmerich–Oberhausen und Hamburg–Berlin gestartet.

Im ersten Quartal 2025 hat DB InfraGO die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Riedbahn zunächst intern ausgewertet und diese Auswertung in mehreren Workshops um Rückmeldungen der Branche ergänzt. Kern der Diskussion war die Frage der maximalen zeitlichen Parallelität von Korridorsanierungen und damit die zeitliche Abfolge des Programms. In Abstimmung mit dem BMV hat DB InfraGO daraufhin im Juni/Juli 2025 einen Branchendialog zu den geplanten Korridorsanierungen durchgeführt. Basierend auf diesen Erkenntnissen wurde ein Roll-out-Szenario entwickelt, das eine zeitliche Anpassung an das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) vorsieht und die Korridorsanierungen bis 2036 streckt, sodass nun maximal vier Korridorsanierungen pro Jahr vorgesehen sind.

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 in neuem, modernem Erscheinungsbild zur Verfügung stehen und den Reisenden ein deutlich verbessertes und komfortableres Reiseerlebnis bieten.

Ziel des DB-Konzerns ist es, alle Bahnhöfe im Rahmen der Korridorsanierungen zu Zukunftsbahnhöfen auszubauen. Das bedeutet, dass diese Bahnhöfe nach etablierten Standards modernisiert werden, um den Fahrgästen ein komfortables und sicheres Erlebnis mit regionalem Wiedererkennungswert zu bieten. Maßnahmen, die nicht während der Sperrpause erfolgen können oder müssen, werden nachlaufend zur Inbetriebnahme des Korridors umgesetzt.

¹⁾ Der Abschnitt beinhaltet freiwillige lageberichtsfremde Angaben bzw. Querverweise und wurde nicht geprüft.

Um den Reiseverkehr während der Bauzeit sicherzustellen, wurde im Falle der mehrmonatigen Vollsperrung aufgrund von Korridorsanierungen von Hochleistungskorridoren neben einem abgestimmten Schienenersatzkonzept auch ein qualitativ hochwertiger Bus-Ersatzverkehr eingerichtet. Teil des Ersatzverkehr-Konzepts ist die Ausstattung der Ersatzhaltestellen. Dabei wird – im Unterschied zum Basis-Ersatzverkehr – besonderes Augenmerk auf eine komfortable Ausstattung gelegt, um den Reisenden während der monatelangen Sperrung der Bahnhöfe eine möglichst gleichwertige Aufenthaltsqualität zu bieten. Eine durchgängige Wegeleitung soll sicherstellen, dass die Reisenden zuverlässig zu ihren Ersatzhaltestellen geleitet werden.

HOCHLEISTUNGSINSTANDHALTUNG

Mit der Hochleistungsinstandhaltung entwickelt DB InfraGO seine Instandhaltungsstrategie weiter, um das generalsanierte Hochleistungsnetz robuster und zuverlässiger zu machen. Die Strategie basiert auf drei zentralen Säulen: nachhaltige Prävention, digitale Instandhaltung und schnelle Entstörung. Ziel ist es, technische Störungen zu reduzieren und deren Auswirkungen für die Kunden im Personen- sowie Güterverkehr spürbar zu minimieren. Von 2024 bis 2033 steht hierfür ein zusätzliches Instandhaltungsbudget von rund 2 Mrd. € bereit.

2025 hat DB InfraGO die schrittweise Implementierung der Strategie vorangetrieben:

- Für eine nachhaltige Prävention wurden die Lebenszyklusmodelle weiter konkretisiert und die vorausschauende, zum Teil periodische Instandhaltung in ersten Abschnitten des Hochleistungsnetzes erfolgreich implementiert.
- Für eine digitale Instandhaltung wurde die infrastrukturgebundene Sensorik, etwa in Stellwerken, erweitert. Gleichzeitig werden mithilfe fahrzeuggebundener Systeme zur Überwachung der Gleislage (Continuous Track Monitoring) zunehmend mehr Streckenabschnitte digital erfasst und analysiert.
- Für eine schnelle Entstörung wurden die lokale Einlagerung von Weichenherzstücken sowie die personelle Bereitschaft an Bahnübergängen auf weitere hochbelastete Abschnitte ausgeweitet. Ziel dieser kurzfristig verfügbaren Ressourcen ist es, im Störfall schneller reagieren zu können, damit der Zugverkehr rascher wieder anlaufen kann.

Ab 2026 wird die Hochleistungsinstandhaltung auf weitere Abschnitte des Hochleistungsnetzes ausgeweitet.

Stuttgart 21

PROJEKTSTATUS

Im künftigen Durchgangsbahnhof sind die Arbeiten an den Lichtaugen abgeschlossen. Die ersten zwei Gitterschalen, die die Eingänge zur Bahnsteighalle bilden, sind fertiggestellt. Der Einbau der Fahrtreppen und Aufzüge ist weit fortgeschritten. Im Oktober 2025 fand das Richtfest am historischen Bonatzbau statt. Im Mai 2025 erfolgten die ersten sog. Hochtastrfahrten mit bis zu 275 km/h im Bereich Fildern bis Wendlingen. Der DB-Konzern hat die Stuttgart-21-Projektpartner am 15. Dezember 2025 im Lenkungskreis darüber informiert, dass das Projekt aufgrund neuer Erkenntnisse und Prüfungen beim Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart (DKS) nicht wie bisher angestrebt von Dezember 2026 an stufenweise in Betrieb gehen kann. Die Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH ist damit beauftragt, bis spätestens Mitte 2026 ein neues Inbetriebnahmekonzept zu erarbeiten und mit allen Projektpartnern verbindlich abzustimmen. Dabei hat oberste Priorität, von Beginn an einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb mit verlässlichen Fahrplänen zu gewährleisten. Voraussetzung dafür ist auch eine ausreichend lange Testphase.

VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGSBEITRÄGE

Der DB-Konzern hat zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Das Gericht hat die Klage am 7. Mai 2024 abgewiesen. Der DB-Konzern hält die Urteilsbegründung nicht für tragfähig und hat daher am 25. Oktober 2024 die Zulassung der Berufung beantragt. Das Gericht hat den Berufungszulassungsantrag mit Beschluss vom 1. August 2025 abgelehnt. Der Beschluss ist unanfechtbar. Der DB-Konzern hat entschieden, auf weitere Rechtsmittel zu verzichten.

Erstellung Fahrplan 2026

Für den Netzfahrplan 2026 sind rund 106.000 Trassenanmeldungen eingegangen (+18,1%). Dabei gab es auch Anmeldekonflikte, weil mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) denselben Zeitslot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Die Anzahl der Entscheidungsverfahren hat sich gegenüber 2024 in etwa verdreifacht, auf insgesamt 347. Die Anzahl der Kapazitätskonflikte ist um knapp 150% auf insgesamt 294 gestiegen. Ein Kapazitätskonflikt entsteht im

Rahmen baubedingter Einschränkungen, für die im Vorfeld die Kapazität auf die Verkehrsarten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV) verteilt wurde. Bei einem Kapazitätskonflikt werden für eine Verkehrsart mehr Trassen angemeldet, als Kapazität vorhanden ist. Der Großteil der Kapazitätskonflikte im Fahrplan 2026 ist durch die beiden Korridorsanierungen der Strecken Regensburg–Passau und linker Rhein und durch Baumaßnahmen im Elbtal zwischen Dresden und Tschechien entstanden. In der Folge mussten dadurch mehr Trassenanfragen abgelehnt oder eingekürzt werden als im Vorjahr.

Der Fahrplanprozess unterliegt einem eindeutigen regulatorischen Rahmen und wird von der Bundesnetzagentur (BNetzA) überwacht. Der Netzfahrplan für 2025/2026 ist im November 2025 fristgerecht fertiggestellt worden.

Inspektion und Austausch von Betonschwellen

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

Der DB-Konzern tauschte seitdem bis Ende 2025 über 2,3 Millionen Schwellen aus. Das Schwellenprogramm wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt, um schadhafte Schwellen entsprechend dem weiterentwickelten Regelwerk frühzeitig auszutauschen. Zudem hat der DB-Konzern die Regularien zur Überwachung von Betonschwellen mehrfach verschärft. Erkenntnisse aus Inspektionen und Untersuchungen hat der DB-Konzern zum Anlass genommen, um die bereits hohen Standards der bestehenden Inspektions- und Instandhaltungsprozesse auszuweiten. Es gelten nun strengere Kriterien zur Klassifizierung schadhafter Schwellen.

Den betroffenen EVU ersetzt DB InfraGO den tatsächlich eingetretenen Schaden, soweit die Baumaßnahme nicht im Rahmen des Fristenregimes ordnungsgemäß eingetaktet werden konnte. Die Schäden sind vom EVU darzulegen und mit Nachweisen zu belegen.

Abschlussbericht zum Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen

Die unabhängige interne Untersuchung, die DB InfraGO im Nachgang des tragischen Zugunfalls am 3. Juni 2022 in Garmisch-Partenkirchen mit fünf Toten und 72 Verletzten, beauftragt hat, ist abgeschlossen. Damals entgleiste ein Regio-

nalexpress zwischen den Bahnhöfen Garmisch-Partenkirchen und Farchant auf der Höhe von Burgrain. Unfallursächlich waren schadhafte Betonschwellen. Die Betonschwellen wiesen aufgrund von chemischen Reaktionen keine ausreichende Tragfähigkeit mehr auf.

Die vom Vorstand der DB InfraGO AG beauftragte Anwaltskanzlei Gleiss Lutz hat am 1. September 2025 einen Abschlussbericht vorgelegt. Gleiss Lutz kommt zu dem Ergebnis, dass der Zugunfall vermeidbar war. Der Unfall war die unmittelbare Folge regel- und pflichtwidrigen Verhaltens des vor Ort tätigen betrieblichen Personals. Gleichzeitig hat die DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) nur unzureichend auf die auf mehreren Ebenen in der Organisation vorliegenden umfangreichen Erkenntnisse zu geschädigten Betonschwellen reagiert und den Unfall hierdurch ermöglicht. Dies schließt damals ressortverantwortliche Vorstandsmitglieder ein.

DB InfraGO hat umfangreiche Konsequenzen aus dem Unfall gezogen. Dazu gehören die Einleitung von Maßnahmen gegen alle Personen, die pflichtwidrig gehandelt haben, sowie Vorkehrungen zur Verhinderung von künftigem Fehlverhalten auf allen Ebenen. Darüber hinaus wird DB InfraGO Ersatzansprüche gegen ehemalige Vorstandsmitglieder geltend machen.

Für das weitere sog. Remediationsprogramm hat Gleiss Lutz in einem strukturierten Verfahren die tiefer liegenden systemischen Ursachen analysiert, die zu dem Unfall geführt haben. Dies umfasst insbesondere organisatorische, prozessuale und kulturelle Defizite. Daraus abgeleitet hat DB InfraGO ein umfassendes Projekt aufgesetzt, um diese systematisch und nachhaltig abzuarbeiten. Das Projekt soll bis Ende 2027 abgeschlossen sein. Es umfasst insbesondere:

- Organisatorische Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheitsarchitektur (Berichtslinien, Kontrollkonzepte),
- Weiterentwicklung von Prozessen, Richtlinien und Unterstützungssystemen einschließlich Wissensmanagement und Informationsfluss mit dem Ziel einer ganzheitlichen Risikosteuerung sowie
- Kultur- und Sensibilisierungsmaßnahmen zur Stärkung der Sicherheitskultur.

Die Maßnahmen sind nicht auf den Bereich der Betonschwellen beschränkt, sondern grundsätzlich gewerkeübergreifend. Gleiss Lutz wird im Rahmen eines freiwilligen Monitorings die Umsetzung der sog. Remediationsmaßnahmen begleiten, um die Beseitigung der festgestellten Defizite sicherzustellen.

Trassenpreise für 2025

Mit Beschluss vom 22. März 2024 hat die 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 Trassenpreissystem 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 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.

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Im September 2017 wurde zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt vereinbart, ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit durchzuführen. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und eines Vorschlags des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung an, damit ist nicht vor Ende 2026 zu rechnen. Der frühere Havariebereich ist mittlerweile als Tunnel mit Rechteckquerschnitt fertiggestellt. Damit ist die havarierte Maschine restlos beseitigt. In der Oströhre sind Schienen und Schwellen verlegt. Die ausrüstungstechnischen Arbeiten haben begonnen. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen EVU wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Vergleiche geschlossen.

Nachtragsbericht

Anpassung Zeitplan Korridormodernisierung Berlin – Hamburg

DB InfraGO hat gemeinsam mit seinen Baupartnern Mitte Februar 2026 den Zeitplan für die laufende Sanierung des Bahnkorridors Hamburg–Berlin neu bewertet. Durch die anhaltend kalte Witterung mit Schnee und Eis war u. a. die erforderliche Verlegung von insgesamt 740 km Kabel für die Leit- und Sicherungstechnik über viele Wochen technisch nicht möglich. Die zeitlichen Puffer im Projekt sind aufgebraucht. Ziel ist es nun, mit zusätzlichen Ressourcen schnellstmöglich alle Arbeiten nachzuholen, die sich seit Jahresbeginn 2026 witterungsbedingt aufgestaut haben. Am 13. März 2026 will DB InfraGO ein angepasstes Inbetriebnahmekonzept und in der Folge eine ggf. angepasste Kostenprognose vorlegen. Das Inbetriebnahmekonzept soll vorab auch mit EVU und Aufgabenträgern abgestimmt werden.

Chancen- und Risikobericht

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

Die Grundsätze des Risikomanagements werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB InfraGO AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB InfraGO AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende 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 (≥ 20 Mio. €/Beteiligungsgesellschaften $\geq 2,5$ Mio. €) im RMS der DB InfraGO AG (und ihre Tochtergesellschaften) ausgewiesen. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die Mittelfristplanung. Sie umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Nicht im RMS erfasst werden dementsprechend die Themen, die bereits in die Mittelfristplanung einbezogen wurden. Als Teil des Planungsprozesses werden Prämissen definiert, bspw. zu Preis-, Nachfrage- oder Kostenentwicklungen. Zudem werden Gegenmaßnahmen definiert. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer gewissen Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit ($>70\%$) eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit.

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

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Chancen und Risiken in Kategorien

ÜBERSICHT WESENTLICHER RISIKEN

Per 31. Dezember 2025 lagen die wesentlichen Risiken der DB InfraGO AG für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2026 in folgenden Bereichen (in absteigender Bedeutungsreihenfolge):

- Rückzahlungsrisiken aus Instandhaltungsförderung auf Basis der LuFV III für 2023 bis 2025, die wir unter dem Punkt »Finanzierung Bundeshaushalt« näher erläutert haben.
- Klagen vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) gegen die Höhe der Infrastrukturentgelte. Gegenstand ist die Frage der differenzierten Trassenpreissteigerungen der verschiedenen Kundenkategorien. Dies haben wir unter dem Punkt »Regulierungsrisiken« näher erläutert.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition 2025 deutlich erhöht.

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

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

Durch den Haushaltsbeschluss des Bundes für 2026 sowie den Abschluss des dritten Nachtrags zur LuFV III entfallen für das Geschäftsjahr 2026 die wesentlichen ergebnisrelevanten Finanzierungsrisiken.

- **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den EVU verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

ZUSÄTZLICH EXISTIEREN FÜR DIE DB INFRAGO AG DIE FOLGENDEN, NICHT KONKRET BEWERTBAREN RISIKEN, IN ABSTIEGENDER BEDEUTUNGSREIHENFOLGE

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

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.

- **Risiken aus Projekten:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-

Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

- **Risiken im Zusammenhang mit dem Absatzmarkt:** Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, d. h. über Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage.
- **Risiken aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB InfraGO AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich Entwicklung des Preisniveaus aus schwankenden staatlichen Ausgaben und Investitionen) von Bedeutung.
- **Risiken aus Recht und Verträgen:** Risiken entstehen u. a. aus Schadenersatzansprüchen wegen Nichteinhaltung bzw. Bereitstellung der vertraglich vereinbarten Trasseninfrastruktur. Ein erhöhtes Bauvolumen sowie nicht durchgängig gewährleistete Stabilität der termingetreuen Kommunikation und Anmeldung der Baumaßnahmen führen zu Verfristungen von Baufahrplandokumenten mit der Folge, dass Verkehre verspätet, umgeleitet oder gar nicht durchgeführt werden können. Infolgedessen werden insbesondere durch den Schienenpersonenverkehr Kostenersatzforderungen bei der DB InfraGO AG geltend gemacht. Darüber hinaus können sich auch Risiken aus anderen vertraglichen Beziehungen ergeben. Dies betrifft bspw. Rückforderungen des Bundes aufgrund nicht ausreichend dokumentierter zweckmäßiger Mittelverwendung.
- **Risiken aus Beschaffungs-/Energimarktentwicklungen** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
- **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.
- **Risiken aus besonderen Ereignissen:** Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Pandemien, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.

Prognosebericht

Konjunkturelle Aussichten

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 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 befindlichen 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 CO₂-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.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für 2026 wird eine positive Entwicklung der Trassennachfrage erwartet. Im Schienengüterverkehr wird von einem Aufholeffekt der Transportnachfrage ausgegangen. Dämpfend auf die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr sollte auch 2026 das weiter steigende Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur, u. a. aufgrund der Generalsanierungen auf den Relationen Hamburg–Berlin, Hagen–Wuppertal–Köln, Nürnberg–Regensburg, Obertraubling–Passau und Troisdorf–Wiesbaden, wirken.

Auch für die Entwicklung der Zahl der Stationshalte erwarten wir für 2026 eine insgesamt positive Entwicklung, getrieben durch eine moderate Steigerung im Schienenpersonennahverkehr. Im Schienenpersonenfernverkehr wird von einer Stagnation ausgegangen.

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.

Neben den hohen baubedingten Einschränkungen im deutschen Schienennetz ist auch die langfristige Klärung der Ausgestaltung der Trassenpreise für den Schienenverkehr notwendig. Neben der Entscheidung über die Trassenpreisbremse im Schienenpersonennahverkehr ist auch eine Planungssicherheit in Bezug auf das deutsche Trassenpreissystem für die Schienengüterverkehrsunternehmen von großer Bedeutung.

Voraussichtliche Entwicklung der DB InfraGO AG im Geschäftsjahr 2026

Am 22. September 2025 hat das Bundesministerium für Verkehr seine »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene – Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn« vorgestellt. Die DB InfraGO zählt mit ihrer strategischen Ausrichtung auf die Ziele der Agenda ein.

Dabei soll insbesondere die Leistungsfähigkeit der Schiene wiederhergestellt, das Kundenerlebnis durch eine höhere Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und weniger Störungen deutlich verbessert und die finanzielle Tragfähigkeit abgesichert werden. Im Mittelpunkt steht dabei die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb.

Der Fokus liegt auf einer schnellen Bestandssanierung. Dies beinhaltet die Umsetzung der geplanten Generalsanierungen, die mit der Sanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim bereits im Jahr 2024 erfolgreich gestartet und mit der Sanierung der Korridore Hamburg–Berlin sowie Emmerich–Oberhausen im Jahr 2025 weiter fortgeführt wurden. Für 2026 sind der Abschluss der Modernisierung des Korridors Hamburg–Berlin sowie die Realisierung von vier weiteren Generalsanierungen geplant. Ferner sollen störanfällige Anlagen in der gesamten Infrastruktur erneuert und damit die Anzahl der Langsamfahrstellen reduziert werden. Außerdem sollen weiterhin alte, störanfällige Stellwerke ersetzt werden. Eine spürbare Wirkung soll auch die schnelle Kapazitätserweiterung durch kleine und mittlere Maßnahmen haben. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf kurzfristigen operativen Maßnahmen, um die Beginnpünktlichkeit in den wichtigsten Knoten in Deutschland zu erhöhen. Die ganzheitliche Modernisierung der Bahnhöfe zu Zukunftsbahnhöfen soll ebenfalls weiter vorangetrieben werden. Durch die Sofortprogramme Sicherheit und Sauberkeit sowie verbesserte Kund:innenkommunikation soll das Reiseerlebnis kurzfristig spürbar optimiert werden.

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

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

Die Modernisierung der Schieneninfrastruktur ist eine wichtige Grundlage für eine Ergebnisverbesserung in den nächsten Jahren. Darüber hinaus sollen eine Reihe von Maßnahmen dazu beitragen, die DB InfraGO AG effizienter aufzustellen.

2026 gehen wir von einer Betriebsleistung (Trassenkilometer sowie Stationshalte) leicht oberhalb des Niveaus von 2025 aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unsere Planung zur Aufrechterhaltung einer angemessenen Qualität und Pünktlichkeit bei hohem Bauvolumen, insbesondere aufgrund der Generalsanierungen der Korridore Hamburg–Berlin und Emmerich–Oberhausen, eine gezielte Verkehrsmengenbegrenzung enthält.

Bei den Umsatzerlösen der DB InfraGO AG gehen wir aufgrund des Leistungsmengenwachstums sowie der Preisanpassung von durchschnittlich +2,4% zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 von einer leichten Steigerung gegenüber 2025 aus.

Der Aufwand, insbesondere für Instandhaltung, wird aufgrund von zusätzlichen qualitätsverbessernden Maßnahmen sowie Preissteigerungen deutlich steigen. Gegenläufig wird für 2026 von einem weiteren Anstieg bei Aufwandsförderung von Instandhaltungsmaßnahmen durch den Bund ausgegangen, sodass insgesamt ein leicht positives Ergebnis nach Steuern erwartet wird.

Mit dem Ziel, die Qualität der Infrastruktur weiter zu verbessern, werden die Brutto-Investitionen gegenüber 2025 weiter deutlich steigen. Die Netto-Investitionen werden sich gegenüber 2025 infolge der verstärkten Finanzierung über Baukostenzuschüsse durch den Bund wieder deutlich verringern. Die Deckung des Finanzbedarfs der DB InfraGO AG wird auch 2026 neben der Bundesfinanzierung durch die DB-Konzernfinanzierung sichergestellt.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

Jahresabschluss



Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
Umsatzerlöse	(15)	8.987	8.360
Bestandsveränderungen		14	121
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	2.417	2.047
Gesamtleistung		11.418	10.528
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	4.066	3.598
Materialaufwand	(18)	-5.340	-5.144
Personalaufwand	(19)	-5.603	-4.827
Abschreibungen		-1.236	-978
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-3.500	-3.097
Beteiligungsergebnis	(21)	83	74
Zinsergebnis	(22)	-280	-363
Ergebnis nach Steuern		-392	-209
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	392	209
Jahresergebnis		0	0

Bilanz

Aktiva

Per 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	434	391
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten		21.838	17.480
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		2.377	2.108
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		16.323	12.257
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		7.310	4.673
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		8	8
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		304	223
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		947	791
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		12.863	10.378
		43.270	33.553
III. Finanzanlagen	(2)	31	31
		43.735	33.975
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	467	393
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	2.090	1.215
Guthaben bei Kreditinstituten		6	4
		2.562	1.612
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	6	8
		46.303	35.595

Passiva

Per 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	27.411	19.082
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		28.196	19.867
B. Rückstellungen	(9)	2.283	1.954
C. Verbindlichkeiten	(10)	15.505	13.495
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(11)	319	280
		46.303	35.595

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung/Verlustübernahme)		-392	-209
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens		1.219	900
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Pensionsrückstellungen (ohne DB-konzerninterne Wechsler)		14	9
Cashflow vor Steuern		841	700
Zunahme (+)/Abnahme (-) der übrigen Rückstellungen		279	238
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)		-18	-78
Veränderung der kurzfristigen Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		199	1.515
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		516	527
Gewinn (-)/ Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		105	90
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)		280	363
Zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) im Beteiligungsergebnis		-83	-74
Einzahlungen im Zusammenhang mit Erträgen von außergewöhnlicher Größenordnung oder außergewöhnlicher Bedeutung		0	-2.756
Auszahlungen von außergewöhnlicher Größenordnung oder außergewöhnlicher Bedeutung (einschließlich solcher für periodenfremde Aufwendungen)		0	2.756
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		2.119	3.281
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens		6	0
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-132	-134
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		47	36
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-18.161	-15.031
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		7.322	8.953
Rückzahlungen von Investitionszuschüssen		-138	-47
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-17	-13
Erhaltene Zinsen (+)		17	1
Einzahlungen (+) aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		84	50
Auszahlungen (-) für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-15	-15
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-10.987	-6.200
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen der DB AG		8.313	5.503
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		0	-154
Einzahlung aus der Aufnahme von Darlehen des Bundes		3.000	-
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		-747	-
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		-925	-1.818
Gezahlte Zinsen (-)		-248	-320
Auszahlung für Gewinnabführung/gezahlte Dividenden an die DB AG		-	-
Ein-/Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		4	4
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		-527	-296
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		8.870	2.919
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		2	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		4	4
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	6	4



Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten ¹⁾						Abschreibungen ¹⁾						Buchwert ¹⁾			
	Stand per 01.01. 2025	Über- tragung von/an DB-Kon- zern- gesell- schaften ²⁾	Zugänge	Zu- schüsse	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 01.01. 2025	Über- tragung von/an DB-Kon- zern- gesell- schaften ²⁾	Ab- schrei- bungen	Umb- chungen	Zu- schrei- bungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2024
Immaterielle Vermögensgegenstände ³⁾																
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	419	-	105	-43	15	-6	490	-109	-	-30	-	-	-	-139	351	310
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	177	-	95	-43	-33	-6	190	-	-	-	-	-	-	-	190	177
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	462	1	8	0	26	-1	496	-429	-1	-14	0	-	1	-443	53	33
3. Geschäfts- oder Firmenwert	-	-	7	-	-	-	7	-	-	0	-	-	-	-	7	-
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau zu erworbenen immateriellen Vermögensgegenständen	48	-	11	-	-36	-	23	-	-	-	-	-	-	-	23	48
	929	1	131	-43	5	-7	1.016	-538	-1	-44	0	-	1	-582	434	391
Sachanlagen																
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken																
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	3.487	-	42	0	-3	-20	3.506	-372	-	0	-	-	4	-368	3.138	3.115
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	4.267	0	420	-240	213	-9	4.651	-2.159	0	-124	1	-	8	-2.274	2.377	2.108
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	19.068	-	1.341	-642	3.724	-11	23.480	-6.811	-	-350	-1	-	5	-7.157	16.323	12.257
	26.822	0	1.803	-882	3.934	-40	31.637	-9.342	0	-474	0	-	17	-9.799	21.838	17.480
2. Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungsanlagen	17.677	0	2.362	-782	1.584	-367	20.474	-13.004	0	-537	0	18	359	-13.164	7.310	4.673
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	12	-	1	-	0	0	13	-4	-	-1	0	-	0	-5	8	8
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	655	4	104	-49	59	-19	754	-432	-3	-34	0	-	19	-450	304	223
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.347	26	218	-66	144	-46	2.623	-1.556	-18	-146	0	-	44	-1.676	947	791
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10.378	0	13.691	-5.499	-5.726	19	12.863	-	-	-	-	-	-	-	12.863	10.378
	57.891	30	18.179	-7.278	-5	-453	68.364	-24.338	-21	-1.192	0	18	439	-25.094	43.270	33.553
Finanzanlagen																
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	31	-	-	-	-	0	31	0	-	-	-	-	-	0	31	31
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0
	31	-	-	-	-	-	31	0	-	-	-	-	-	0	31	31
Anlagevermögen insgesamt	58.851	31	18.310	-7.321	-	-460	69.411	-24.876	-22	-1.236	0	18	440	-25.676	43.735	33.975

¹⁾ Positionen enthalten Rundungsdifferenzen aus Vorjahren.

²⁾ Beinhaltet Übertragungen im Zusammenhang mit Ausgliederungen und/oder Verschmelzungen.

³⁾ Abweichende Darstellung zum Vorjahr.

Anhang

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

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

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

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet. Abweichend zum Vorjahresende wird die in Entwicklung befindliche Software i. H. v. 190 Mio. € unter Position 1 statt unter Position 4 der immateriellen Vermögensgegenstände ausgewiesen. Die Angaben zum Vorjahresende wurden entsprechend angepasst.

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

In Höhe des aktivierten Betrags von 351 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 310 Mio. €) ist gem. §268 Abs. 8 Satz 1 HGB in Verbindung mit §301 Satz 1 AktG eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber.

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

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

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

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

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

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

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

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15-90
Gleisanlagen	13-26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-60
Übrige bauliche Anlagen	5-60
Signalanlagen	7-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Bahnstromanlagen	8-52
Schienenfahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-20
Konzessionen, Rechte oder Ähnliches	Vertragslaufzeit
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-10
Entgeltlich erworbener Geschäfts- oder Firmenwert	10

Der entgeltlich erworbene Geschäfts- oder Firmenwert repräsentiert den Stamm der überführten Mitarbeitenden. Die Nutzungsdauer richtet sich nach der zu erwartenden Fluktuation.

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

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

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

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

Die am Vorjahresende noch unter den anderen aktivierten Eigenleistungen gezeigten Leistungen für aufgearbeitete Komponenten werden im Geschäftsjahr 2025 erstmalig als Bestandsmehrung im Posten Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen zusammen mit den Verbräuchen (Bestandsminderung) ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2025 im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,66% für überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,14%. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung u. Ä.) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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

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

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

Bei der DB InfraGO AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungs- verpflichtungen (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 InfraGO 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 Altersversorgungs- verpflichtungen vergleichbare längerfristige Verpflichtungen, deren Bewertung gem. §253 Abs. 1 Satz 3 HGB erfolgt. Es entstehen keine ausschüttungs- bzw. (bei Ergebnisabführungsverträgen; EAV) abführungsgesperrten 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 per 31. Dezember 2025 ein Unterschiedsbetrag von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 0 Mio. €), der gem. §253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

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 per 31. Dezember 2025 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

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

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

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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 mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten sowie -Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunkts umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

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

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

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

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

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

Der Verbrauch der aufbereiteten Ersatzteile wird seit dem Vorjahr nicht mehr im Materialaufwand, sondern in den Bestandsveränderungen ausgewiesen. Der Rückgang der Bestandsveränderung per 31. Dezember 2025 um 107 Mio. € ist auf eine Neueinschätzung der Bewertungsmethoden zurückzuführen, die weitere Kostenarten in den Verbrauch einbeziehen.

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

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

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

Mit Eintragung in das Handelsregister am 30. Mai 2025 und mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2025 wurde die DB Kommunikationstechnik GmbH auf die DB InfraGO AG verschmolzen. Der Verschmelzung wird die Bilanz der DB Kommunikationstechnik GmbH per 31. Dezember 2024 zugrunde gelegt.

Im Rahmen der Verschmelzung wurden Anlagevermögen i. H. v. 9 Mio. €, Vorräte i. H. v. 29 Mio. €, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände i. H. v. 59 Mio. €, Rückstellungen i. H. v. 28 Mio. € sowie Verbindlichkeiten i. H. v. 52 Mio. € übertragen.

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagenspiegel](#) **35** zu entnehmen.

Der gem. §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 142 Mio. € (im Vorjahr: 143 Mio. €), von denen 105 Mio. € (im Vorjahr: 119 Mio. €) – abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 43 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) – in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse i. H. v. 7.322 Mio. € (im Vorjahr: 8.953 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

2025 wurden 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen. Zudem wurden Zuschreibungen von 18 Mio. € (im Vorjahr: 78 Mio. €) auf das Anlagevermögen vorgenommen, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

(3) VORRÄTE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Hilfs- und Betriebsstoffe	433	366
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	34	27
Insgesamt	467	393

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 226 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 164 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) verschrottet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	2024	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	253	7	231	8
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.679	-	689	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	1	-
Sonstige Vermögensgegenstände	158	25	294	52
Insgesamt	2.090	32	1.215	60

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 211 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 221 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 278 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 271 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 178 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 125 Mio. €), Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften i. H. v. 82 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 84 Mio. €) und Forderungen gegen die DB AG aus der Verlustübernahme i. H. v. 392 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 209 Mio. €) sowie Forderungen aus Cashpooling i. H. v. 748 Mio. € (per 31. Dezember 2024: – Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG i. H. v. 1.323 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 341 Mio. €) enthalten.

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

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten i. H. v. 6 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 8 Mio. €) werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten (1 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 2 Mio. €) sowie Zahlungen für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (4 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 4 Mio. €) ausgewiesen.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2025 einen Betrag i. H. v. 27.411 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 19.082 Mio. €) aus.

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €). Weiterhin sind dort die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 15.493 Mio. € enthalten. Durch Verschmelzungs- und Abspaltungsvorgänge in 2025 erhöhte sich die Kapitalrücklage um insgesamt 15 Mio. €. Darüber hinaus erfolgten zur Stärkung der Finanzkraft der DB InfraGO AG Zuführungen zur Kapitalrücklage durch die DB AG i. H. v. 8.314 Mio. €.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2025 einen Betrag i. H. v. 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) in 2010.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	48	44
Steuerrückstellungen	10	11
Sonstige Rückstellungen	2.225	1.899
Insgesamt	2.283	1.954

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB InfraGO AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB InfraGO AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB InfraGO AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (43 Mio. €; im Vorjahr: 43 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung i. H. v. 46 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (8 Mio. €; im Vorjahr: 12 Mio. €).

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB InfraGO AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (5 Mio. €; im Vorjahr: 8 Mio. €).

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird i. H. v. 80 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 94 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (80 Mio. €) verrechnet.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 47 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 44 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Verpflichtungen im Personalbereich	459	390
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	188	155
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	50	17
Prozessrisiken und Schadenersatzverpflichtungen	133	248
Rückzahlungsverpflichtungen	875	464
Unterlassene Instandhaltung	178	236
Rückbauverpflichtungen	6	6
Übrige Risiken	336	383
Insgesamt	2.225	1.899

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

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

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 351 Mio. €; Anschaffungskosten: 312 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (351 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

Per 31.12. / in Mio. €	2025	davon mit Restlaufzeit			2024
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Darlehen des Bundes	3.000	-	3.000	3.000	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.167	1.159	8	2	1.000
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	10.292	1.276	9.016	6.100	11.712
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	1.046	1.044	2	1	783
davon aus Steuern	54	54	-	-	45
Insgesamt	15.505	3.479	12.026	9.103	13.495
davon zinspflichtig	12.856	852	12.004	9.100	11.240

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 1.000 Mio. € (bis ein Jahr: 927 Mio. €; größer ein Jahr: 73 Mio. €; davon über fünf Jahre: 2 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen i. H. v. 11.712 Mio. € (bis ein Jahr: 1.849 Mio. €; größer ein Jahr: 9.863 Mio. €; davon über fünf Jahre: 7.100 Mio. €) sowie sonstige Verbindlichkeiten i. H. v. 783 Mio. € (bis ein Jahr: 781 Mio. €; größer ein Jahr: 2 Mio. €; davon über fünf Jahre: 1 Mio. €).

2025 erhielt die DB InfraGO AG ein langfristiges, nachrangiges Darlehen i. H. v. 3.000 Mio. € vom Bund, das im Vergleich zum Marktniveau mit einem vergünstigten Zinssatz von nominal 1,5% p. a. gewährt wurde.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG i. H. v. 10.018 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 11.403 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten i. H. v. 9.856 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 10.380 Mio. €), von denen 9.004 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 9.855 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben, sowie kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 97 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 100 Mio. €). Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 338 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 357 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Verlustübernahmeverpflichtungen gegenüber Tochtergesellschaften von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 15 Mio. €) und keine kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Cashpooling (per 31. Dezember 2024: 860 Mio. €) enthalten.

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten i. H. v. 319 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 280 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (272 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 229 Mio. €) auf erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, sowie auf Vorauszahlungen für Gestattungs- und Mietverträge.

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	1.166	1.100
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	1.166	1.100

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 1.166 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.100 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsbe-

rechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 6 Mio. €. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Bestellobligo für Investitionen	21.360	17.425
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.146	1.176
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	2.013	1.886
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.652	1.538
Insgesamt	23.373	19.311

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	333	275
fällig 1 bis 5 Jahre	784	682
fällig über 5 Jahre	896	929
Insgesamt	2.013	1.886

(14) FINANZINSTRUMENTE

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

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

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards	0	-

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

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2025	2024
Trassenentgelte	6.717	6.023
Verkehrsstationen	808	1.043
davon Stationsentgelte	797	1.033
Örtliche Infrastruktur	337	313
Vermietung einschließlich Verpachtung, Leasing	604	640
Sonstige Umsatzerlöse	521	341
Insgesamt	8.987	8.360

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Aufgrund gesetzlicher Anpassungen werden bestimmte Bestandteile nicht mehr über das Stationspreissystem (im Vorjahr: 260 Mio. €), sondern über das Trassenpreissystem berücksichtigt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge i. H. v. 9 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) enthalten.

(16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen Leistungen für das Anlagevermögen i. H. v. 2.417 Mio. € (im Vorjahr: 2.047 Mio. €).

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2025	2024
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	55	78
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	3.818	3.335
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	149	107
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	3.669	3.228
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	22	22
Zuschreibungen auf Sachanlagen	18	78
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	100	45
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	17	3
Währungskursgewinne	1	1
Übrige Erträge	35	36
Insgesamt	4.066	3.598
davon periodenfremd	158	1.205

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen enthalten insbesondere Erträge aufgrund von Zahlungen des Bundes für Instandhaltungsleistungen i. H. v. 3.067 Mio. € (im Vorjahr: 2.756 Mio. €).

Die periodenfremden Erträge beinhalten v. a. mit 100 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, mit 22 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen sowie mit 18 Mio. € (im Vorjahr: 78 Mio. €) Erträge aus Zuschreibungen auf Sachanlagen.

(18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	350	357
davon Aufwendungen für Energie	342	358
davon Strom	246	266
davon Stromsteuer	12	12
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	37	32
davon sonstige Energien	47	48
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	40	39
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-32	-40
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.005	988
davon eingekaufte Leistungen Transport	276	283
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	411	404
davon sonstige bezogene Leistungen	318	301
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	3.985	3.799
Insgesamt	5.340	5.144

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

(19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2025	2024
Löhne und Gehälter	4.498	3.894
davon für Arbeitnehmende	4.312	3.703
davon für zugewiesene Beamt:innen	186	191
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	176	179
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	10	12
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ⁴⁾	1.105	933
davon für Arbeitnehmende	1.059	887
davon für zugewiesene Beamt:innen	46	46
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	46	46
davon für Altersversorgung	185	167
Insgesamt	5.603	4.827

⁴⁾ Inkl. Zahlungen für Unterstützung z. B. ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

(20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	394	326
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	47	67
Gebühren und Beiträge	74	77
Aufwendungen aus Versicherungen	22	18
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	5	2
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	15	27
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	121	96
Forschungs- und Entwicklungskosten	80	69
Sonstige bezogene Dienstleistungen	1.149	1.083
davon bezogene IT-Leistungen	465	408
davon sonstige Kommunikationsdienste	62	54
davon sonstige Serviceleistungen	622	621
Aufwendungen aus Schadenersatz	374	378
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	9	10
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	127	112
Sonstige betriebliche Steuern	31	23
Übrige Aufwendungen	1.052	809
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	239	152
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	195	186
davon Währungskursverluste	1	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	617	470
Insgesamt	3.500	3.097
davon periodenfremd	136	122

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten mit 127 Mio. € (im Vorjahr: 112 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 9 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

(21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2025	2024
Erträge aus Beteiligungen	3	5
davon aus verbundenen Unternehmen	3	5
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	81	84
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1	-15
Insgesamt	83	74

(22) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2025	2024
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	17	3
davon aus verbundenen Unternehmen	15	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	2
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-297	-366
davon an verbundene Unternehmen	-243	-323
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-4	-2
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-2	-1
davon Aufwand aus dem Deckungsvermögen	-1	-1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-1	-
Insgesamt	-280	-363

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der [Kapitalflussrechnung](#) § 34 folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

(23) FINANZMITTELFONDS

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

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

Sonstige Angaben

(24) MITTEILUNG NACH §20 AKTG

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

(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

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

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

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

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#) § 45 ist beigefügt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2025		2024	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen (VZP)				
Arbeitnehmende ¹⁾	64.237	65.274	58.743	60.365
Zugewiesene Beamt:innen	2.996	2.800	3.276	3.038
Mitarbeitende ¹⁾	67.233	68.074	62.019	63.403
Nachwuchskräfte ^{1), 2)}	5.600	6.287	4.486	5.349
Insgesamt	72.833	74.361	66.505	68.752

¹⁾ 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 48 VZP (per 31. Dezember 2024: 82 VZP). Die Anzahl der Werkstudent:innen per 31. Dezember 2025 betrug 322 VZP (per 31. Dezember 2024: 366 VZP).

²⁾ Seit 2025 werden Teilnehmende des ChancePlus-Programms als Nachwuchskräfte gezählt. Die Anzahl der ChancePlus-Teilnehmenden per 31. Dezember 2025 betrug 39 VZP (per 31. Dezember 2024: 47 VZP) und im Jahresdurchschnitt 2025: 40 VZP (im Jahresdurchschnitt 2024: 38 VZP).

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

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

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2025 an:

DR. PHILIPP NAGL

Vorsitzender des Vorstands,
Frankfurt am Main

JENS BERGMANN

Ressort Finanzen/Controlling,
Bad Homburg

GERD-DIETRICH BOLTE (SEIT 1. JANUAR 2026)

Ressort Infrastrukturplanung und -projekte,
Frankfurt am Main

INGRID FELIPE (BIS 15. JULI 2025)

Ressort Infrastrukturplanung und -projekte,
Rum/Tirol

DR. CHRISTIAN GRUSS (BIS 31. DEZEMBER 2025)

Ressort Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement,
Kelkheim

DR. KATJA HÜSKE (SEIT 1. JANUAR 2026)

Ressort Personenbahnhöfe,
Frankfurt am Main

HEIKE JUNGE-LATZ (BIS 31. DEZEMBER 2025)

Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement,
München

DR. IMKE KELLNER (SEIT 1. JANUAR 2026)

Ressort Fahrweg,
Celle-Lachtehausen

KLAUS MÜLLER

(SEIT 1. FEBRUAR 2025; BIS 31. DEZEMBER 2025)

Ressort Digitale Infrastruktur und Kommunikationstechnik,
Ruppach-Goldhausen

HEINZ SIEGMUND (BIS 31. DEZEMBER 2025)

Ressort Personal,
Limburg/Lahn

RALF THIEME

Ressort Personenbahnhöfe,
Dresden

Als Aufsichtsrat der DB InfraGO AG waren bestellt:**EVELYN PALLA (SEIT 17. NOVEMBER 2025)**

Vorsitzende des Aufsichtsrats (seit 17. November 2025),
Vorsitzende des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Wien

BERTHOLD HUBER (BIS 16. NOVEMBER 2025)

Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 16. November 2025)
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Weilheim

DR. KRISTIAN LOROCH*

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

MARKUS BECKER

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

NINA BLUMENTHAL*

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Mainz

HARALD BORN*

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

THOMAS BRANDT* (BIS 25. MÄRZ 2025)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Brokstedt

BIRGIT CARLSTAEDT (BIS 31. JANUAR 2026)

Leiterin Energiebeschaffungs- und Risikomanagement
der DB Energie GmbH,
Langen

KARIN DANNHEISIG-LEHR (BIS 16. NOVEMBER 2025)

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

MICHAEL DONTH (SEIT 17. NOVEMBER 2025)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Deutscher Bundestag,
Römerstein

KATRIN DORNHEIM* (BIS 11. JULI 2025)

Personalleiterin,
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

ENAK FERLEMANN (SEIT 17. NOVEMBER 2025)

Wirtschaftsberater,
Parlamentarischer Staatssekretär. a.D.,
Cuxhaven

STEFAN FRANCKE* (SEIT 7. APRIL 2025)

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Netz Hannover
der DB InfraGO AG,
Hannover

RONNY GABBERT*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Dessau-Roßlau

MATTHIAS GASTEL (BIS 11. JULI 2025)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Deutscher Bundestag,
Filderstadt

ANDREAS GEHLHAAR (SEIT 11. JULI 2025; BIS 11. JULI 2025)

Leiter der Abteilung Eisenbahn,
Bundesministerium für Verkehr (BMV),
Berlin

DR. TOBIAS HEINEMANN (BIS 16. NOVEMBER 2025)

Konzernbeauftragter Gemeinwohlorientierte Infrastruktur,
Deutsche Bahn AG,
Berlin

TORSTEN HERBST (BIS 11. JULI 2025)

Beratender Betriebswirt/Diplom-Kaufmann (FH),
Dresden

BERTHOLD HILLEBRAND*

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Kassel

BENEDICT JANICH (SEIT 10. SEPTEMBER 2025)

Referatsleiter H13 Förderangelegenheiten, Strategische
Erfolgskontrolle Grundsätze der Wirtschaftlichkeit Bundesministerium
für Verkehr (BMV),
Berlin

DR. MICHAEL ALEXANDER KÖHLER

(SEIT 11. JULI 2025; BIS 11. SEPTEMBER 2025)

Leiter der Zentralabteilung Bundesministerium für Verkehr (BMV),
Berlin

THORSTEN KRENZ (SEIT 1. FEBRUAR 2026)

Leiter Politische Beziehungen,
Deutsche Bahn AG,
Berlin

DR. MARKUS KSOLL (BIS 16. NOVEMBER 2025)

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

HOLGER MIKSCH*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Gemünden

PROF. DR. BIRGIT MILIUS (SEIT 17. NOVEMBER 2025)

Leiterin des Fachgebiets Bahnbetrieb und Infrastruktur Technische
Universität (TU) Berlin,
Berlin

NICOLE NÜBLING (SEIT 11. JULI 2025; BIS 16. NOVEMBER 2025)

Referatsleiterin ZA4,
Aus- und Fortbildung, Personalgewinnung (hD),
Traineeprogramm, Aufstieg, audit berufundfamilie,
Konfliktmanagement, Disziplinarangelegenheiten
Bundesministerium der Finanzen (BMF),
Berlin

PETRA ORSCHEKOWSKI* (BIS 11. JULI 2025)

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB InfraGO AG,
Mainz

FLORIAN OSSNER (SEIT 17. NOVEMBER 2025)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Deutscher Bundestag,
Velden

MICHELLE-DENISE POLLMANN*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Uedem

PROF. DR. TOM REINHOLD (BIS 14. NOVEMBER 2025)

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

HELGARD SCHULZE-RITTER* (SEIT 11. JULI 2025)

Referentin in der Geschäftsstelle des Gesamtbetriebsrats
der DB InfraGO AG,
Frankfurt am Main

FABIAN STIEB* (SEIT 11. JULI 2025)

Abteilungsleiter Abteilung betriebliche Mitbestimmung
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Frankfurt am Main

ANJA TROFF-SCHAFFARZYK

(BIS 11. JULI 2025 SOWIE SEIT 17. NOVEMBER 2025)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Deutscher Bundestag,
Uplengen

DR. TAMARA ZIESCHANG (SEIT 17. DEZEMBER 2025)

Ministerin für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt,
Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt,
Magdeburg

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2025	2024
Gesamtbezüge des Vorstands	3.896	3.032
davon fixer Anteil	2.976	2.714
davon erfolgsabhängiger Anteil	769	232
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	222	198
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	201	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.323	1.690
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	143	191

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfielen auf acht Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB InfraGO AG im Geschäftsjahr 2025 hatten, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Auszahlungen für das Bonusprogramm sind im laufenden Jahr und im Vorjahr in den Gesamtbezügen der Geschäftsführung enthalten. Rückstellungszuführungen für Bonusprogramme, die nach dem 31. Dezember 2025 zur Auszahlung kommen sollen, soweit die Bedingungen für die Bonusprogramme erfüllt werden, sind in den Gesamtbezügen der Geschäftsführung 2025 ebenfalls enthalten. Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden 2025 keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

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

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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



(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Anpassung Zeitplan Korridormodernisierung

Berlin—Hamburg

Die DB InfraGO AG hat gemeinsam mit ihren Baupartnern Mitte Februar 2026 den Zeitplan für die laufende Sanierung des Bahnkorridors Hamburg—Berlin neu bewertet. Durch die anhaltend kalte Witterung mit Schnee und Eis war u. a. die erforderliche Verlegung von insgesamt 740 km Kabel für die Leit- und Sicherungstechnik über viele Wochen technisch nicht möglich. Die zeitlichen Puffer im Projekt sind aufgebraucht. Ziel ist es nun, mithilfe zusätzlicher Ressourcen schnellstmöglich alle Arbeiten nachzuholen, die sich seit Jahresbeginn 2026 witterungsbedingt aufgestaut haben. Am 13. März 2026 will die DB InfraGO AG ein angepasstes Inbetriebnahmekonzept und in der Folge eine ggf. angepasste Kostenprognose vorlegen. Dies soll vorab auch mit EVU und Aufgabenträgern abgestimmt werden.

(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, 24. Februar 2026

DB InfraGO AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Vollkonsolidiert		
DB BahnPark GmbH, Berlin	5.472	51,00
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	16.298	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	3.056	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	5.051	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	5.796	75,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	823	62,50
MEKB GmbH, Berlin	32	100,00
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	15.379	100,00
At Equity		
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2), 3)}	298	49,90
Clever Order Services GmbH, Berlin ^{2), 4)}	102	25,00
EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2), 3), 5), 6)}	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux / Frankreich ^{2), 3), 6)}	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2), 7)}	6.063	24,53
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2), 7)}	3.534	18,75

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2024.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁵⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

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

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2023.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB InfraGO Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB InfraGO Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025, 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 InfraGO Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft.

Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, 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 im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des Lageberichts. Der Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

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

Der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im Abschnitt »Angaben zur Unternehmensführung« des Lageberichts enthalten ist, und
- die im Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

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.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Der Vorstand ist 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 ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, 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 ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist der Vorstand 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 ist der Vorstand verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, 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 vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit 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 vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Köln, den 24. Februar 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Giorgini
Wirtschaftsprüferin

Köttner
Wirtschaftsprüferin

Weitere Informationen

Darstellung ausgewählter Informationen des Anlagevermögens nach der Bruttomethode (ungeprüft)

Die Bundesrepublik Deutschland (Bund), die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die DB InfraGO AG haben in dem Vertrag über eine Kapitalerhöhung vom Juni 2024 erweiterte Transparenzverpflichtungen zur Dokumentation der Wirkung der Kapitalerhöhung vereinbart. U. a. soll ab 2025 ein Anlagenreporting nach der Bruttomethode (Bruttoreporting), im Sinne einer alternativen Darstellungsmethode, erstellt und jährlich veröffentlicht werden. Dies erfolgt erstmalig für das Geschäftsjahr 2025. Das Bruttoreporting wird durch die DB InfraGO AG erstellt, aber nicht durch einen Wirtschaftsprüfer geprüft.

Während im Jahresabschluss der DB InfraGO AG eine Verrechnung der erhaltenen Baukostenzuschüsse mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Investitionen erfolgt (Nettodarstellung), wird diese Verrechnung im Rahmen des Bruttoreportings nicht vorgenommen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR TABELLE

Die unnummerierten Zeilen der Tabelle sind Anlagengruppen, die eine Zusammenfassung einzelner Anlageklassen der Anlagenbuchhaltung darstellen. Die nummerierten Zeilen der Tabelle stellen Summen der Bilanzgruppen dar.

Die Darstellung erfolgt nach den Internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (International Financial Reporting Standards; IFRS), da Teile der Auswertung in den Systemen des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) nur nach IFRS verfügbar sind.

Wert der Anlagen (Bruttobuchwert)

Der Wert der Anlagen (Bruttobuchwert) stellt den Buchwert der einzelnen Anlageklassen der DB InfraGO AG dar, der sich ergibt, wenn die erhaltenen Baukostenzuschüsse nicht mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten verrechnet werden. Dadurch ergibt sich eine höhere Bemessungsgrundlage für die jährlichen Abschreibungen. Der Wert stellt damit den Buchwert des Anlagevermögens der DB InfraGO AG dar, unabhängig von der Finanzierungsform.

Aufgrund der sehr langfristigen Nutzung zahlreicher Infrastrukturanlagen und den organisatorischen Veränderungen des DB-Konzerns und der DB InfraGO AG in den letzten Jahrzehnten (Deutsche Bundesbahn, Deutsche Reichsbahn, DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB InfraGO AG) wurde bei der Herleitung der Bruttobuchwerte teilweise auf vereinfachende Annahmen zurückgegriffen.

Durchschnittliche Restnutzungsdauer

Jede der rund 900.000 Anlagen des Anlagevermögens (gilt nicht für Anlagen im Bau) der DB InfraGO AG verfügt über eine individuelle Restnutzungsdauer. Sie wird aus der für die jeweilige Anlageklasse festgelegten bilanziellen Nutzungsdauer (nach IFRS) abzüglich des Zeitraums berechnet, in dem die Anlage bereits genutzt wurde. Der Durchschnitt der Restnutzungsdauern über eine Anlageklasse wird als einfacher Durchschnitt dargestellt.

Bilanzielle Nutzungsdauer

Die bilanziellen Nutzungsdauern der einzelnen Anlageklassen werden genormt festgelegt. Von den amtlichen Absetzung-für-Abnutzung-(AfA)-Tabellen der deutschen Finanzverwaltung wird dabei bei einigen Anlageklassen begründet abgewichen.

Brutto-Investitionen (Bedarfsplan, Bestandsnetz und Non-Infrastruktur)

Die Brutto-Investitionen des Berichtsjahres werden getrennt nach den Kategorien Bedarfsplan (Neu- und Ausbauprojekte), Bestandsnetz und Non-Infrastruktur (sonstige Investitionen), unabhängig von der Finanzierung, mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten dargestellt.

Bruttoabschreibungen

Die Bruttoabschreibungen zeigen die Abschreibungen des Berichtsjahres, bezogen auf die Bruttoanschaffungs- und Herstellungskosten.



DAS BRUTTOREPORTING IST DER NACHFOLGENDEN TABELLE ZU ENTNEHMEN

Bruttoreporting Anlagevermögen DB InfraGO AG (IFRS) per 31.12.2025 / in Mio. €	Wert der Anlagen (Bruttobuchwert)	Durchschnittliche Restnutzungsdauer (Jahre)	Bilanzielle Nutzungsdauer (Jahre)	2025			
				Brutto-Investitionen			Bruttoabschreibungen
				Bedarfsplan ^{1),2)}	Bestandsnetz ^{2),3)}	Non-Infrastruktur ²⁾	
Anlagevermögen	149.360			3.247	14.496	485	-4.917
1.1 Immaterielle Vermögensgegenstände	586			4	61	59	-52
1.1.1 Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	186	1,76	10,00	-	-	-	-38
1.1.2 Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	73	0,43	4,00	1	1	1	-14
1.1.3 Geschäfts- oder Firmenwert	-			-	-	-	-
1.1.4 Geleistete Anzahlungen und in Entwicklung befindliche Software	327			3	60	57	-
1.2 Sachanlagen	148.744			3.243	14.435	426	-4.864
1.2.1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	67.435			29	10	13	-1.507
1.2.1.1 Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	3.643			28	9	4	-1
1.2.1.2 Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	6.910			1	1	9	-383
Hochbauten, Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.470	9,58	40,20	1	1	2	-102
Übrige bauliche Anlagen – Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	4.361	6,33	21,50	-	0	0	-269
Geleaste Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	79	7,07	40,23	-	0	7	-12
1.2.1.3 Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	56.882			0	0	0	-1.123
Bahnkörper	18.341	17,76	85,00	0	0	-	-352
Tunnel	15.717	34,81	81,00	-	0	-	-230
Bahnübergänge	363	2,35	15,00	-	-	-	-50
Brücken	19.395	19,37	65,00	-	0	-	-303
Lärmschutzbauten	2.526	13,81	25,00	-	0	-	-166
Hochbauten-, Bauten des Schienenwegs	511	7,73	30,00	-	-	-	-17
Übrige bauliche Anlagen – Bauten des Schienenwegs	28	5,64	30,00	-	0	0	-5
Geleaste Bahnkörper und Bauten	1	23,75	75,00	-	-	0	0
1.2.2 Technische Anlagen und Maschinen	39.258			0	0	13	-3.056
1.2.2.1 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	38.350			0	0	1	-2.945
Bahnübergänge – Sicherungsanlagen	1.538	4,96	20,00	-	0	-	-144
Oberbau (Gleise und Weichen)	23.066	7,43	23,82	0	0	0	-1.717
Signalanlagen	10.238	5,87	17,30	-	0	-	-725
Fernmeldeanlagen, Streckenausrüstung, Sicherungsanlagen	1.018	2,19	14,40	-	-	1	-126
Elektronische Anlagen – Bahnstrom, Fahr- und Speiseleitung	2.433	4,92	23,00	0	0	-	-227
Elektronische Anlagen – Bahnstrom, andere Anlagen	57	5,61	25,00	-	-	-	-6
1.2.2.2 Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	8			-	-	0	-12
Lokomotiven für den Personen- und Güterverkehr	5	4,23	23,33	-	-	-	0
Triebwagen für den Personen- und Güterverkehr	-	-	17,50	-	-	-	-
Reisezugwagen für den Personenverkehr	2	2,09	16,67	-	-	0	0
Güterwagen	1	5,00	13,33	-	-	-	0
Container	0	4,33	8,00	-	-	0	0
Straßenkraftfahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	0	0,06	3,67	-	-	-	0
Geleaste Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	0	0,58	6,00	-	-	0	-11
1.2.2.3 Maschinen und maschinelle Anlagen, die zuvor nicht genannt wurden	900			-	0	12	-99
Selbst genutzte Maschinen und maschinelle Anlagen	900	3,99	10,22	-	0	12	-99
Geleaste Maschinen und maschinelle Anlagen	0	0,96	5,00	-	-	0	0



Bruttoreporting Anlagevermögen DB InfraGO AG (IFRS) per 31.12.2025 / in Mio. €		Wert der Anlagen (Bruttobuchwert)	Durchschnittliche Restnutzungsdauer (Jahre)	Bilanzielle Nutzungsdauer (Jahre)	2025			
					Brutto-Investitionen			Brutto- abschreibungen
					Bedarfsplan ^{1),2)}	Bestands- netz ^{2),3)}	Non- Infrastruktur ²⁾	
1.2.3	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.302			0	3	25	- 301
	Einbauten in gemieteten Räumen - von fremden Dritten	4	1,34	8,00	-	-	0	- 29
	Einbauten in gemieteten Räumen - von DB-Konzernunternehmen	0	0,49	-	-	-	-	- 1
	Fernmeldeanlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	740	1,65	9,00	0	0	0	- 134
	Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom	1.204	8,05	21,63	0	0	1	- 94
	Maschinentechnische Anlagen - andere Anlagen	0	0,30	5,00	-	0	-	0
	Datenverarbeitungsanlagen	16	1,56	5,00	0	1	2	- 6
	Geräte, Werkzeuge, Raumausstattung, Möbel	90	2,64	7,92	0	2	19	- 16
	Dienstlokomotiven	17	5,85	20,00	-	-	-	0
	Diensttriebwagen	13	0,80	17,50	-	-	-	0
	Dienstgüterwagen	0	6,67	20,00	-	-	0	0
	Dienstcontainer	1	5,66	10,00	-	0	0	0
	Dienststraßenkraftfahrzeuge	0	0,77	5,50	-	-	0	- 21
	Dienstschiffe	0	1,18	25,00	-	-	-	0
	Sonstige Fahrzeuge	216	3,03	10,67	-	0	2	0
	Geleaste andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1	1,25	7,25	-	-	1	0
1.2.4	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau (AiB)	39.749			3.214	14.422	375	-
	AiB - Bahnkörper	2.949			440	808	8	-
	AiB - Tunnel	3.467			40	791	0	-
	AiB - Bahnübergänge	354			5	314	0	-
	AiB - Brücken	2.371			217	1.502	16	-
	AiB - Schallschutzwände	750			111	272	1	-
	AiB - Oberbau	4.328			175	4.032	9	-
	AiB - Hochbauten und Überdachungen	1.053			22	475	48	-
	AiB - übrige bauliche Anlagen	655			47	546	21	-
	AiB - Einbauten in gemieteten Räumen - von fremden Dritten	3			-	0	1	-
	AiB - Signalanlagen	3.793			531	1.436	8	-
	AiB - Fernmeldeanlagen	937			28	373	10	-
	AiB - elektrotechnische Anlagen für den Bahnstrom	1.084			139	384	5	-
	AiB - elektrotechnische Anlagen für den Licht- und Kraftstrom	477			27	254	7	-
	AiB - maschinentechnische Anlagen	336			16	195	28	-
	AiB - Datenverarbeitungsanlagen	3			-	1	1	-
	AiB - Geräte und Werkzeuge	19			1	4	5	-
	AiB - Planungskosten	16.389			1.415	3.035	99	-
	AiB - Lokomotiven	34			-	-	11	-
	AiB - Triebwagen	15			-	-	7	-
	AiB - Güterwagen	4			-	-	2	-
	AiB - Container	1			0	-	0	-
	AiB - sonstige Fahrzeuge	141			-	0	88	-
	AiB - Finanzierungskosten	586			-	-	-	-
1.3	Finanzanlagen	30			-	-	-	0
1.3.1	Anteile an verbundenen Unternehmen	0			-	-	-	0
1.3.2	Ausleihungen an verbundene Unternehmen	-			-	-	-	-
1.3.3	Beteiligungen	30			-	-	-	0

¹⁾ Neu-/Ausbauprojekte. Können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

²⁾ Ohne geringwertige Wirtschaftsgüter sowie ohne Nachaktivierungen.

³⁾ Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.

Kontaktinformationen

DB INFRAGO AG

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

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
Internet – 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 abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION




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



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/Tom Maurer Photography
 3 DB AG/Oliver Lang

DB InfraGO AG

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbinfrago.com