



**DB Regio AG**  
Geschäftsbericht 2025

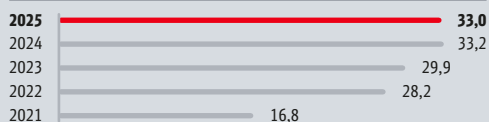
---

# Inhaltsverzeichnis

- 1 Vorwort der Vorstandsvorsitzenden
- 3 Bericht des Aufsichtsrats
- 5 Lagebericht
- 21 Jahresabschluss

## Entwicklungen im Berichtsjahr

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



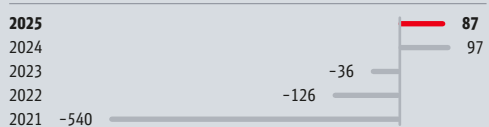
↘ 2025 zu 2024: -0,6 %

Umsatzerlöse / in Mio. €



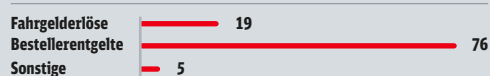
↗ 2025 zu 2024: + 4,8 %

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



↘ 2025 zu 2024: - 10 Mio. €

Umsatzstruktur / in %



Ausgewählte Kennzahlen	2025	2024	Veränderung	
			absolut	%
<b>Finanzkennzahlen in Mio. €</b>				
Umsatz	7.871	7.510	+ 361	+ 4,8
Ergebnis nach Steuern <sup>2)</sup>	87	97	-10	-10,3
Bilanzsumme per 31.12.	9.496	9.307	+ 189	+ 2,0
Anlagevermögen per 31.12.	4.632	4.750	-118	-2,5
Eigenkapital per 31.12.	1.838	1.838	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.354	1.313	+ 41	+ 3,1
Brutto-Investitionen	151	101	+ 50	+ 49,5
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	133	101	+ 32	+ 31,7
Mitarbeitende per 31.12. <sup>4)</sup> in VZP	24.247	24.279	-32	-0,1
<b>Leistungskennzahlen</b>				
Reisende in Mio.	1.296	1.304	-8	-0,6
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm <sup>1)</sup>	33,0	33,2	-0,2	-0,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>5)</sup>	340,0	336,8	+ 3,2	+ 1,0

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

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

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

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

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

# Vorwort des Vorstands- vorsitzenden



**Harmen van Zijderveld**  
Vorstandsvorsitzender  
der DB Regio AG

## Liebe Leserinnen und Leser,

seit November 2025 führe ich die DB Regio AG als Vorstandsvorsitzender. Viele Themen, die uns heute beschäftigen, habe ich in meiner bisherigen Tätigkeit als Vorstand Schiene mitgestaltet.

Als DB Regio bewegen wir täglich Millionen Menschen – auf der Schiene und auf der Straße, in Metropolregionen ebenso wie in ländlichen Regionen. Diese Rolle verpflichtet. Reisende, Politik und Mitarbeitende erwarten zu Recht, dass Nahverkehr funktioniert. Daran richten wir unser Handeln konsequent aus.

2025 war für die Deutsche Bahn als Konzern herausfordernd. Eine stark belastete Infrastruktur, Baustellen und eine spürbar gesunkene Pünktlichkeit haben das System insgesamt unter Druck gesetzt. Vor diesem Hintergrund stellt sich die DB neu auf – mit schlankeren Strukturen und klarer Verantwortung für schnellere Entscheidungen und einem stärkeren Fokus auf das Kerngeschäft.

Bei DB Regio haben wir viele dieser Prinzipien bereits in den vergangenen drei Jahren erfolgreich umgesetzt. Die Entwicklung unserer wirtschaftlichen und operativen Kennzahlen zeigt, dass wir mit diesem Kurs wieder an Stabilität gewinnen.

## Stabilität als Grundlage unseres Handelns

DB Regio ist wirtschaftlich solide aufgestellt. 2025 haben wir ein positives Ergebnis nach Steuern in beiden Sparten, DB Regio Schiene und DB Regio Straße.

Gleichzeitig haben wir unsere operative Leistungsfähigkeit weiter verbessert. Seit 2023 konnte DB Regio die eigenverschuldeten Ausfallkilometer Schritt für Schritt von drei Prozent auf rund ein Prozent senken. Möglich wurde diese Entwicklung durch klare Steuerung, gelebte Verantwortung vor Ort, eine konsequente Umsetzung im Betrieb sowie durch unser wichtigstes Gut: unsere Mitarbeitenden.

Denn nur mit ausreichend qualifizierten Kolleg:innen lässt sich ein stabiler Betrieb sicherstellen. Seit 2022 haben wir über 20.000 Mitarbeitende eingestellt und ausgebildet und dem Fachkräftemangel, der die gesamte Branche belastet, erfolgreich entgegengewirkt.

Die Sicherheit unserer Mitarbeitenden hat für uns oberste Priorität. Die Anzahl der Übergriffe ist bis 2024 stark angestiegen. Mittels der von DB Regio initiierten und umgesetzten Sicherheitsmaßnahmen – insbesondere durch die bundesweite Einführung der Bodycam sowie den PrioRuf – konnte der Trend 2025 gestoppt werden. Die körperlichen Übergriffe nahmen um rund sieben Prozent ab. Nichtsdestotrotz ist und bleibt dies eine Herausforderung. Wir werden die Wirksamkeit der Maßnahmen bei Regio erhöhen und zusammen mit der Politik und den Behörden zusätzliche Maßnahmen in die Wege leiten, um unsere Mitarbeitenden bestmöglich zu schützen.

Durch unsere Mitarbeitenden können wir unsere Leistungen verlässlich erbringen – sowohl im laufenden Betrieb als auch im Wettbewerb. Im zurückliegenden Geschäftsjahr haben wir rund 60 Prozent der vergebenen Zugkilometer gewonnen und damit unseren Marktanteil stabil gehalten.

Auch auf der Straße zeigt sich ein positiver Trend: Der Auftragsbestand wächst hier im vierten Jahr in Folge. Diese Entwicklung unterstreicht, dass unsere Leistungsfähigkeit und wirtschaftliche Tragfähigkeit bei unseren Bestellern auf Vertrauen stoßen.

### Qualität entscheidet im Alltag

Stabilität ist jedoch kein Selbstzweck. Entscheidend ist, dass sie sich im Alltag unserer Fahrgäste auszahlt. Die Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene des Bundesministeriums für Verkehr gibt uns dabei einen klaren Rahmen vor: Ein stabiler Fahrplan, weniger Ausfälle, Pünktlichkeit, saubere Fahrzeuge und transparente Information sind die Grundlage für verlässliche Mobilität für unsere Fahrgäste im Alltag.

Deshalb investieren wir konsequent in ein zeitgemäßes Angebot. Neue Fahrzeuge, modernisierte Bestandsflotten auf der Schiene sowie ein langfristiger Rahmenvertrag über 3.300 neue Busse verbessern Komfort, Barrierefreiheit, Klimabilanz und Zuverlässigkeit. Ergänzend dazu stärken wir mit digitalen Lösungen die betrieblichen Abläufe und Arbeitsbedingungen unserer Mitarbeitenden.

### Infrastruktur als Voraussetzung

Komfort und Qualität lassen sich jedoch nur dann nachhaltig sichern, wenn die Infrastruktur zuverlässig funktioniert. Die Sanierung des Schienennetzes wird uns noch Jahre begleiten. Der Fokus von DB InfraGO und DB Regio liegt 2026 auf der Stabilisierung der Pünktlichkeit, einer höheren Anlagenverfügbarkeit und realistischeren Baustellenkonzepten.

DB Regio leistet hierzu seinen Beitrag. Einerseits durch verlässliche Bereitstellung der Leistungen und andererseits durch professionell organisierte Ersatzverkehre, die Reisende auch in Bauphasen mobil halten.

Der Ersatzverkehr während der Riedbahn-Sanierung hat gezeigt, welches Qualitätsniveau bei komplexen General-sanierungen erreichbar ist. Auf diesen Erfahrungen bauen wir auf: 2026 setzen wir den Ersatzverkehr für den Hochleistungskorridor Hagen–Wuppertal–Köln um, der im Februar dieses Jahres gestartet ist. Darüber hinaus sorgen wir bundesweit dafür, dass auch bei kurzfristigen Baustellen und erhöhtem Baugeschehen verlässlich Busnotverkehre bereitgestellt werden.

### ÖPNV als Zukunftsinfrastruktur

Damit der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) seine Wirkung dauerhaft entfalten kann, braucht es gemeinsames Handeln von Verkehrsunternehmen, Bund und Ländern. Denn ÖPNV ist mehr als ein Verkehrsangebot. Er ist Zukunftsinfrastruktur und Standortfaktor. Mobilität entscheidet über Arbeitswege, Bildungschancen, soziale Teilhabe, die Attraktivität von Regionen und damit auch Wirtschaftsstandorte.

Eine aktuelle, unabhängige Studie zeigt, dass jeder Euro, der in den ÖPNV investiert wird, einen volkswirtschaftlichen Nutzen von rund drei Euro erzeugt – etwa durch Wertschöpfung im Handel, im Tourismus und durch vermiedene Folgekosten des Pkw-Verkehrs. Der ÖPNV ist damit kein Kostenfaktor, sondern ein wirtschaftlicher Leistungsträger.

### Angebot und Innovation im Alltag

Ein gutes ÖPNV-Angebot braucht zudem einfache Zugänge und bundesweite Sichtbarkeit. Mit neuen Funktionen in der App DB Navigator verbessern wir Orientierung, Auffindbarkeit und Nutzung des Nahverkehrs im Alltag.

Ein Beispiel für die Überführung von Innovationen in den Regelbetrieb ist darüber hinaus der Ideenzug. Hier wurden neue Innenraumkonzepte schrittweise erprobt und in den Regelbetrieb überführt – etwa bei der S-Bahn Stuttgart, der S-Bahn Hamburg, im Taunus und bei der Südostbayernbahn.

Damit solche Angebote dauerhaft wirken können, braucht es verlässliche Rahmenbedingungen für den öffentlichen Nahverkehr. Das Deutschland-Ticket hat den Zugang zum Nahverkehr erleichtert und neue Erwartungen geschaffen. Hierfür sind eine verlässliche Finanzierung und Planungssicherheit zwingend notwendig.

Darüber hinaus müssen Infrastrukturpreise und Investitionen in die Infrastruktur so gestaltet sein, dass Qualität gesichert und Mobilität bezahlbar bleibt. Dafür tragen auch Bund und Länder Verantwortung.

Denn ein moderner ÖPNV ist eine Investition in die Zukunft unseres Landes.

Ihr

Harmen van Zijderveld  
Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG

# Bericht des Aufsichtsrats

## Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu sieben Sitzungen zusammen. Im Vorfeld zur Neukonstituierung fand ein informelles Gespräch der designierten Präsidialausschussmitglieder statt. In den Sitzungen wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich eingehend mit den persönlichen Zielvereinbarungen und Zielerreichungen der Vorstandsmitglieder auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

## Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 21. März 2025 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 und der aktuellen Lage befasst.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 13. Juni 2025 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter sowie die Mitglieder des Präsidialausschusses und des Ausschusses nach §27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) gewählt. Des Weiteren wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die aktuelle Lage der DB Regio AG informiert.

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

In der außerordentlichen Sitzung am 7. November 2025 wurde Herr Harmen van Zijderveld zum Vorsitzenden des Vorstands der DB Regio AG bestellt.

In seiner Sitzung am 26. November 2025 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung 2026 sowie die Investitions- und Projektplanung zur Kenntnis genommen. Weiterer Schwerpunkt war die Information zur aktuellen Lage.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich 2025 eingehend mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und den Aktivitäten zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Er wurde fortlaufend über die Ergebnisse der Vergaben in den Sparten DB Regio Schiene und DB Regio Straße informiert. Weiterer Schwerpunkt der Berichterstattung war die Entwicklung der Pünktlichkeit und der Zugausfallquote. Der Aufsichtsrat ließ sich über die Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Resilienz unterrichten. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz sowie die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

## Jahresabschluss

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 19. März 2026 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

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

## Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 13. Juni 2025 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter:innen wählte die Hauptversammlung am 13. Juni 2025 erneut Frau Dr. Clarissa Freundorfer, Frau Dr. Holle Jakob, Frau Tina Krogmann, Frau Nicole Mommsen, Frau Dr. Meike Niedbal, Frau Ute Plambeck sowie die Herren Dr. Alexander Gommlich, Jan Grothe, Dr. Richard Lutz und Steffen Müller.

Die Wahl der Arbeitnehmendenvertreter:innen erfolgte durch die Delegiertenversammlung am 13. März 2025. Frau Carola Schein und Frau Alexandra Schiemanowitz sowie die Herren Ralf Damde, Lars Jedinat, Jens-Peter Lück und Bernd Seubert wurden erneut gewählt. Erstmals gewählt wurden

Frau Imke Hartwig, Frau Cindy Winter-Thiel sowie die Herren Frank Hauenstein und Tobias Püttmann. Frau Ines Schreiber sowie die Herren Martin Burkert, Herbert Mahlberg und Florian Wrobel schieden mit Ablauf der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus.

In seiner konstituierenden Sitzung am 13. Juni 2025 wählte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Richard Lutz zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Frank Hauenstein zum Stellvertreter. Neben den Herren Dr. Lutz und Hauenstein wurden die Herren Müller und Damde in den Präsidialausschuss des Aufsichtsrats gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG gebildet.

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

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

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

Herr Dr. Jan Schilling schied mit Ablauf des 31. Dezember 2025 aus dem Vorstand aus.

Frau Nicole Berlin nahm zum 1. Januar 2026 ihre Tätigkeit als Mitglied des Vorstands, zuständig für das Ressort Regio Schiene, auf.

Herr Dr. Arne Schneemann schied zum 31. Dezember 2025 aus dem Vorstand aus. Ihm folgte Herr Frederik Ley für das Ressort Regio Straße nach.

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

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

Frankfurt am Main, im April 2026

Für den Aufsichtsrat

Frank Skorzus (ehem. Hauenstein)  
Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB Regio 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.

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.

#### 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.

#### TARIFABSCHLUSS EVG

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

#### HERAUSFORDERNDE BETRIEBLICHE LAGE BEI DB REGIO IN 2025

Die hohe Störanfälligkeit (technische Mängel, Störungen, Langsamfahrstellen) und Auslastung der Schieneninfrastruktur sowie das weiter gestiegene Bauvolumen sorgten 2025 für zusätzliche betriebliche Herausforderungen bei der DB Regio AG und ihren Tochtergesellschaften. Dies zeigte sich in einer gesunkenen Pünktlichkeit in allen Produkten im Vergleich zum Vorjahr – im Regionalverkehr sowie bei den S-Bahnen (Wechselstrom und Gleichstrom). Die eigenverschuldeten Zugausfälle (personal- und fahrzeugbedingt) wurden 2025 durch eine gezielte Steuerung mit dem Fokus auf regionale Maßnahmenumsetzung weiter deutlich reduziert.

#### Wirtschaftliche Entwicklung in 2025

2025 entwickelte sich die DB Regio AG insgesamt stabil. Positiv wirkten gestiegene Umsatzerlöse im Wesentlichen aus höheren Bestellerentgelten. Gegenläufig dämpften betriebsnotwendige Aufwendungen, höhere Instandhaltungsaufwendungen sowie weiterhin anhaltende Belastungen aus bau- und infrastrukturbedingten Engpässen die Entwicklung. Das Ergebnis nach Steuern ist unverändert positiv.

#### Angaben zur Gesellschaft

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

Das Geschäftsfeld DB Regio wird durch das Vorstandsressort Regionalverkehr geführt und bündelt alle Regionalverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns in Deutschland in den beiden Sparten DB Regio Schiene und DB Regio Straße. In enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern stellt das Unternehmen integrierte Alltagsmobilität in Ballungsräumen, Großstädten und auf dem Land zur Verfügung.

Das Geschäftsfeld DB Regio besteht neben der DB Regio AG aus weiteren eigenständigen Tochtergesellschaften. In der Sparte DB Regio Schiene sind die Tochtergesellschaften

S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, die DB Regio Marschbahn GmbH und seit 2025 die im Rahmen einer gewonnenen Ausschreibung übernommene DB Regio Stuttgart GmbH gebündelt.

Die Sparte DB Regio Straße besteht aus 30 Busgesellschaften, von denen 24 unmittelbare Tochtergesellschaften der DB Regio AG sind. Über die Sparten erfolgt die unterjährige Steuerung des Geschäftsfelds.

Die wesentlichsten finanziellen Steuerungsgrößen der Gesellschaft sind die Umsatzerlöse und DB-konzernweitlich das Ergebnis nach Steuern. Die bedeutsamsten nicht-finanziellen Steuerungsgrößen sind die Trassenkilometer Lastfahrten<sup>1)</sup> (Trkm Last) als Betriebsleistung, die Zahl der Reisenden<sup>2)</sup> und die Pünktlichkeit<sup>3)</sup>.

## Entsprechenserklärung zum Public Corporate Governance Kodex

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

## Angaben zur Unternehmensführung

Die DB Regio AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Regio AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand 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 Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmervertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2025 neun Frauen an.

<sup>1)</sup> Trassenkilometer Lastfahrten beschreibt die Menge der produzierten Kilometer, die im Rahmen der vertraglichen Leistungserbringung gefahren und auf dem Absatzmarkt angeboten werden. Bezogen auf einen einzelnen Zuglauf, umfasst dies die Strecke zwischen Start- und Endbahnhof.

<sup>2)</sup> Bei der Zahl der Reisenden entspricht ein:e Reisende:r einem einzelnen Beförderungsfall ohne Fahrtunterbrechung. Auf der Ebene Sparte DB Regio Schiene werden Doppelzählungen (Umsteiger:innen) herausgerechnet.

<sup>3)</sup> Unter Pünktlichkeit versteht man den Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte in Deutschland. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als sechs Minuten überschritten wurde.

	2024	2025	2029
<b>Frauenanteil per 31.12. / in %</b>	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	33,3	16,7	33,3
Aufsichtsrat	45,0	45,0	50,0
Erste Führungsebene	37,5	42,6	37,1
Zweite Führungsebene	37,4	38,8	40,9

Per 31. Dezember 2025 wurden die für das Jahr 2025 festgelegten Zielvorgaben der Frauenanteile im Aufsichtsrat sowie in der ersten und zweiten Führungsebene übertroffen. Per 31. Dezember 2025 wurde die festgelegte Frauenquote auf Vorstandsebene der DB Regio AG vorübergehend nicht erfüllt. Gründe waren ein unterjähriger Vorstandswechsel sowie eine Übergangslösung infolge einer Doppelfunktion. Dies stellt keine Abkehr von den Zielen der gleichberechtigten Teilhabe dar. Mit der Übernahme der Funktion der Ressortvorständin Schiene wird die Quote zum 1. Januar 2026 wieder erfüllt.

## Rahmenbedingungen

### Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg der Aktivitäten des DB-Konzerns 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 Schiene insgesamt bei. Die hohe Bauaktivität und die schwierige betriebliche Lage auf der Schiene wirkten weiterhin dämpfend.

### Entwicklung auf den relevanten Märkten

#### SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STARKEM NACHFRAGEZUWACHS

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

- Der motorisierte Individualverkehr legte auch 2025 zu. Die Verkehrsleistung stieg weiter an.
- Der Schienenpersonenverkehrsmarkt verzeichnete 2025 einen weiteren Verkehrszuwachs. Der Marktanteil der Schiene am Personenverkehrsmarkt erhöhte sich leicht.

- 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 SPNV legte 2025 nach einem Rückgang im Vorjahr wieder zu und wuchs überdurchschnittlich. Haupttreiber waren der Wegfall von negativen Streikeffekten im Vorjahr sowie Angebotsausweitungen. Die höhere Bautätigkeit führte zu zunehmenden Einschränkungen bei der Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur und wirkte weiterhin dämpfend.

Die Betriebsleistung der DB Regio AG lag mit 331 Mio. Trkm Last um 3 Mio. Trkm Last bzw. 0,9% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 328 Mio. Trkm Last). Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall negativer Streikeffekte im Vorjahr. Dämpfend wirkten höhere baubedingte Zugausfälle.

Die Verkehrsleistung der DB Regio AG lag mit 33,0 Mrd. Personenkilometern (Pkm) auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 33,2 Mrd. Pkm). Dies trifft auch auf die Entwicklung der Zahl der Reisenden mit 1.296 Mio. Reisenden (im Vorjahr: 1.304 Mio. Reisende) zu.

## Abweichungen von der prognostizierten Leistungsentwicklung

Die Entwicklung der Betriebsleistung weicht leicht von der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2024 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2025 ab. Ursächlich hierfür ist neben höherer Bautätigkeit insbesondere die Betriebsleistung aus dem Netz 35 in der Region Baden-Württemberg, die 2025 anders als angenommen in einer Tochtergesellschaft statt in der DB Regio AG erbracht wurde. Die Zahl der Reisenden ist wie prognostiziert stabil geblieben.

## 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. Für das Geschäftsfeld DB Regio relevante 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.

- 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.

### DEUTSCHLAND-TICKET

Der Preis für das bundesweit im 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.

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.

## Nichtfinanzielle Kennzahlen

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

Für die DB Regio AG bedeutet dies bspw. den Einsatz von elektrisch betriebenen Zügen und Zügen mit alternativen Antrieben in neuen Ausschreibungen sowie die vermehrte Nutzung von Ökostrom und alternativen Kraftstoffen, sofern dies von den Aufgabenträgern finanziert wird. Daneben werden energiesparendes Fahren und Abstellen gefördert und trainiert sowie Modellprojekte zur integrierten Alltagsmobilität, wie Smile24, vorangetrieben. Auch der Einsatz von redesignierten Gebrauchtfahrzeugen ist ressourcenschonend.

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 Regio 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.

## 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 hat der DB-Konzern auch 2025 viel gebaut. Dies führt zu Kapazitätseinschränkungen und teilweise kritischen Streckenauslastungen. V. a. kurzfristige Baubedarfe belasten die Betriebsqualität, da der zeitliche Vorlauf für die Bauplanungsprozesse nicht ausreicht, um seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) qualitativ robuste Verkehrskonzepte umzusetzen. Dies führt zu in einer hohen Anzahl von Zügen, die von Baumaßnahmen betroffen sind und folglich Verspätungen aufbauen.
- **Hohe Verkehrsdichte:** Das Wachstum von Verkehren findet zum größten Teil in den bereits heute hochbelasteten Verkehrsknoten wie Hamburg, Frankfurt am Main oder Köln statt. Diese punktuellen Überlastungen der Infrastruktur verursachen hohe Verspätungsübertragungen in das gesamte Netz.
- **Personalengpässe:** In einigen betrieblichen Schlüsselfunktionen (z. B. bei Fahrdienstleiter:innen und Triebfahrzeugführer:innen) wirken sich punktuelle Personalengpässe negativ auf die Betriebsqualität aus.
- **Weitere Ereignisse:** V. a. an großen Verkehrsknoten und Hauptrelationen können Einzelereignisse große negative Auswirkungen auf die betriebliche Stabilität im Gesamtnetz haben. Außerdem sind externe Einwirkungen relevant. Dazu gehörten 2025 u. a. die Kollision eines ICE-Zuges mit einem Lkw-Anhänger südlich von Hamburg im Februar 2025, behördliche Einsätze wie bei der Entschärfung einer Weltkriegsbombe in Köln sowie der Messerattacke im Hamburger Hauptbahnhof, aber auch Fremdeinwirkungen auf den Bahnbetrieb wie z. B. durch den Großbrand bei einem Entsorgungsunternehmen in Wächtersbach im Mai 2025, den schweren Brand in einer Personenunterführung

in Hirschaid auf der Strecke Bamberg–Forchheim Anfang Juli 2025 oder die Oberleitungsbeschädigungen durch Vogelflug u. a. im Knoten Hannover im Juni und Oktober 2025. Im Sinne des integrierten Mobilitätsansatzes und des Zusammenspiels zwischen Regionalverkehren und S-Bahnen ist insbesondere die Pünktlichkeit der Sparte DB Regio Schiene steuerungsrelevant. Die Pünktlichkeit in der Sparte DB Regio Schiene lag 2025 mit 88,7% (haltegewichtet) unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 90,3%). Die Pünktlichkeit aller Produkte ging im Vergleich zum Vorjahr zurück.

2025 war geprägt durch eine weiterhin störanfällige Infrastruktur (technische Mängel, Störungen, Langsamfahrstellen) sowie geringere Kapazitäten infolge einer sehr hohen Bautätigkeit und damit einhergehenden zunehmenden Zugfolgeverspätungen. Zusätzliche Belastungen resultierten aus einem Anstieg der Verspätungen im Schienenpersonenfernverkehr sowie aus temporär unbesetzten Stellwerken in einigen Regionen.

### 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, die gemeinsam mit den Aufgabenträgern erarbeitet werden.
- 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 Zufriedenheit der Fahrgäste mit der aktuellen Fahrt blieb auch 2025 stabil. Sowohl der Regionalverkehr als auch die S-Bahnen bestätigten ihre guten Zufriedenheitswerte in Höhe einer Schulnote von 2,2 aus dem Vorjahr. Während die Fahrpreise insbesondere aufgrund der Preiserhöhung des Deutschland-Tickets kritischer bewertet wurden, verbesserte sich die Bewertungen der Pünktlichkeit sowie der Reisendeninformation bei Störungen.

## Mitarbeitende

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

Per 31. Dezember 2025 waren bei der DB Regio AG 24.247 Mitarbeitende und damit 32 Mitarbeitende weniger als am Vorjahresende beschäftigt (-0,1%; per 31. Dezember 2024: 24.279 Mitarbeitende). Zusätzlich waren 2.141 Auszubildende, dual Studierende und Umschüler:innen beschäftigt (per 31. Dezember 2024: 1.867).

Die Zahl der Mitarbeitenden betrug im Jahresdurchschnitt 24.645 Mitarbeitende (im Vorjahr: 23.807 Mitarbeitende).

### 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% und eine Einmalzahlung i. H. v. 200 € im April 2025. Unter bestimmten Voraussetzungen erhalten Mitarbeitende im Schichtdienst ab Dezember 2026 ein zusätzliches tarifliches Entgelt in Form einer jährlichen Einmalzahlung i. H. v. 2,6% mit der Möglichkeit der teilweisen Umwandlung in zwei freie Tage ab 2027.

Betriebliche Führungskräfte erhalten mit Wirkung zum 1. Januar 2026 eine Zulage, die die gestiegenen Anforderungen an die Führungsverantwortung im operativen Bereich honorieren soll. Per 31. Dezember 2027 werden zusätzliche strukturelle Verbesserungen u. a. im Bereich der Triebfahrzeugführer:innen wirksam.

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

### MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Inklusion ist im Geschäftsfeld DB Regio ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur. DB Regio wies in 2025 eine Schwerbehindertenquote von 5,7% auf. Mitarbeitende mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung sind insbesondere in operativen Bereichen tätig: Rund 18% arbeiten als Busfahrer:innen, rund 17% als Lokführer:innen und rund 9% in den Werkstätten.

Das Engagement für Inklusion wurde 2025 auch im Rahmen des Regio Awards, der erneut im Geschäftsfeld DB Regio verliehen wurde, gewürdigt. Aus über 80 eingereichten Pro-

jekten qualifizierten sich 16 Finalisten, von denen sechs Teams ausgezeichnet wurden. In der Kategorie »Miteinander im Team Regio« gewann der Aktionstag zum Internationalen Tag der Menschen mit Behinderung. Das Projekt setzte ein Zeichen für Vielfalt und Teilhabe und machte Barrieren sichtbar. Über 1.500 Kolleg:innen beteiligten sich am Online-Voting zur Ermittlung des Siegerprojekts.

Das Diversity-Management hat 2025 die Sensibilisierung zum Thema Antidiskriminierung weiter fortgeführt. Das Ziel ist es, die Handlungssicherheit der Mitarbeitenden im Umgang mit Diskriminierung zu erhöhen. Führungskräfte, der Bereich Human Resources und Ausbilder:innen wurden in diesem Zusammenhang zum Fürsorgekonzept geschult. Der Leitfaden bietet Unterstützung bei der professionellen Bearbeitung von Diskriminierungsfällen.

Zur Erhöhung der Sicherheit im Zug setzt DB Regio gezielt präventive Maßnahmen um. Dazu gehört der bundesweite Einsatz von Bodycams zum Schutz der Mitarbeitenden. Bodycams sollen für mehr Sicherheit im Zug für Reisende und Mitarbeitende sorgen, wirken deeskalierend und stärken das Sicherheitsgefühl. Nach einer Schulung können die Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr (KiN) die Bodycams freiwillig eigenständig einsetzen. Die Bodycams haben sich in allen Regionen der DB Regio AG bewährt. Die Nachfrage nach Bodycams ist 2025 bei den KiN gestiegen.

Zum Ausbildungsstart 2025 haben rund 1.000 Nachwuchskräfte ihre Ausbildung im Geschäftsfeld DB Regio begonnen. Die Bestehensquoten der Auszubildenden lagen im Sommer 2025 bei 92,3% in der Sparte DB Regio Schiene und 86,7% in der Sparte DB Regio Straße. Die Ausbildung dient bei DB Regio insbesondere der Gewinnung von Nachwuchskräften für operative Berufe.

### FAHRGASTINFORMATION

Der Ausbau der Alltagsmobilität im DB Navigator wurde 2025 erfolgreich fortgeführt. Neben der Implementierung des Deutschland-Ticket-Filters wurde auch das Auswahlelement »Umgebung« eingeführt, über das Kund:innen standortbezogene Informationen und Services in der näheren Umgebung eines ausgewählten Ortes oder Bahnhofs angezeigt bekommen und sich zudem auf externe Mobilitäts-Apps von Sharing-Anbietern für E-Scooter oder Fahrräder weiterleiten lassen können.

Für 40 Teilnetze inkl. aller S-Bahnen liegen Echtzeit-Auslastungsdaten für Züge (u. a. aus DB Lightgate) vor. Diese Entwicklung ermöglicht es, immer mehr Bahnhöfe mit Daten zu versorgen. Die Auslastungsanzeigen helfen den Reisenden, informierte Entscheidungen zu treffen.

Um die Reisenden vor und während der Durchführung von Baumaßnahmen im Schienennetz gut zu informieren, werden seit dem Vorjahr Karten eingesetzt, die die Baustellen und

deren Auswirkungen sichtbar und visuell unterstützen. Seit 2025 werden diese visuellen Baustelleninformationen teilweise um Informationen zu Fahrtalternativen ergänzt.

2025 wurde im Regionalverkehr der Sparte DB Regio Schiene nahezu bundesweit ein einheitlicher Designstandard für eine konsistente, barrierefreie Fahrgastinformation umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurde die Kennzeichnung von Ersatzverkehren dem neuen Gesamtkonzept angepasst. Das Farbkonzept »Verkehrspurpur«, ein eindeutiges Piktogramm und die Bezeichnung »Bussteig« anstelle von »Bahnsteig« dienen dazu, die Orientierung für Reisende deutlich zu vereinfachen.

Mit der neuen Methode »Hochzählen im Halt« werden Prognosen für Ankunfts- und Abfahrtszeiten bereits während eines längeren Halts aktualisiert. Verspätungen lassen sich dadurch frühzeitig erkennen und transparenter darstellen. Reisende profitieren von verlässlicheren Informationen – insbesondere im S-Bahn-Netz.

## 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 er 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 Regio 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 Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen 2025 mit 7.871 Mio. € um 361 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 7.510 Mio. €).

Die Fahrgelderlöse i. H. v. 1.467 Mio. € übertrafen den Vorjahreswert um 1,4% (im Vorjahr: 1.447 Mio. €). Der Anstieg ist auf Tarifeffekte insbesondere im Zusammenhang mit dem Nachteilsausgleich für das Deutschland-Ticket zurückzuführen. Gegenläufig dämpfend wirkten die Beendigung von Verkehrsverträgen sowie Umstellungen von Netto- auf Bruttoverträge.

Die Erlöse aus Verkehrsverträgen lagen bei 6.020 Mio. € und somit um 340 Mio. € bzw. 6,0% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.680 Mio. €). Neben dem Anstieg von Bestellerentgelten infolge von Dynamisierungen in Verkehrsverträgen wirkte sich der Wegfall der negativen Streikeffekte aus dem Vorjahr positiv aus. Gegenläufig wurden die positiven Effekte teilweise durch höhere infrastrukturbedingte Erlösminderungen und geringere aperiodische Effekte aus Schlussrechnungen verringert, trotz enthaltener periodenfremder Umsatzeffekte aus der Beilegung eines Rechtsstreits.

Insgesamt entfielen rund 76% des Umsatzes auf Bestellerentgelte und rund 19% auf Fahrgelderlöse. Sonstige Umsatzerlöse machten einen Anteil von rund 5% am Umsatz aus. Die Beiträge der Umsatzströme zu den Gesamtumsätzen sind damit gegenüber dem Vorjahr unverändert.

#### ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 7.881 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung um 362 Mio. € (im Vorjahr: 7.519 Mio. €). Hierzu trug insbesondere der Anstieg der Erlöse aus Verkehrsverträgen bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen um 141 Mio. € auf 283 Mio. € zurück (im Vorjahr: 424 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus geringeren periodenfremden Erträgen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (ÖPNV-Branchenlösung). Zudem gingen die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen sowie aus der Bewertung von Finanzanlagen zurück.

Der Materialaufwand lag mit 5.181 Mio. € um 135 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.046 Mio. €). Dies resultierte zum einen aus einem Anstieg der Aufwendungen für Schienenersatzverkehre infolge eines gestiegenen Bauvolumens sowie höheren Mietaufwendungen für Fahrzeuge. Zusätzliche Belastungen ergaben sich zudem aus leistungsbedingt höheren Energie- und Infrastrukturaufwendungen sowie höheren Aufwendungen für Instandhaltung. Preiseffekte im Zusammenhang mit der Infrastrukturnutzung wirkten zusätzlich aufwandssteigernd. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten ein Rückgang der Aufwendungen für Provisionen sowie niedrigere Energiepreise.

Der Personalaufwand i. H. v. 1.855 Mio. € stieg um 144 Mio. € bzw. 8,4% (im Vorjahr: 1.711 Mio. €), im Wesentlichen infolge von Tarifeffekten sowie einer leistungsbedingt gestiegenen Mitarbeitendenzahl.

Mit 421 Mio. € lagen die Abschreibungen um 44 Mio. € bzw. 9,5% unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 465 Mio. €). Ursächlich hierfür waren insbesondere das Ende der bilanziellen Nutzungsdauer von Bestandsanlagen und Fahrzeugen sowie die Verlängerung der bilanziellen Nutzungsdauer bei Fahrzeugen (insbesondere für Lokomotiven konzernweit von bisher 20 Jahren auf 30 Jahre).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 61 Mio. € auf 796 Mio. € (im Vorjahr: 735 Mio. €), u. a. aufgrund eines Anstiegs der Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen, höherer Aufwendungen für Erst- und Funktionsausbildungen im Rahmen der Nachführung von Mitarbeitenden sowie einer Wertberichtigung immaterieller Vermögensgegenstände.

Das Beteiligungsergebnis war mit 140 Mio. € um 85 Mio. € höher (im Vorjahr: 55 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen (u. a. infolge von Ergebnisverbesserungen der S-Bahn Berlin GmbH, der BVR Busverkehr Rheinland GmbH, der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH und der DB Regio Bus Mitte GmbH). Ebenfalls positiv wirkten geringere Aufwendungen aus Verlustübernahme (u. a. aus Ergebnisverbesserungen der DB RegioNetz Verkehrs GmbH, der Autokraft GmbH, der Regional Bus Stuttgart GmbH und der DB Regio Bus Bayern GmbH).

Das Zinsergebnis i. H. v. 36 Mio. € ging um 20 Mio. € zurück (im Vorjahr: 56 Mio. €), im Wesentlichen infolge von gesunkenen Zinserträgen aus Finanzmittelanlagen aufgrund des niedrigeren Zinsniveaus.

Das Ergebnis nach Steuern lag mit 87 Mio. € leicht unter Vorjahr (im Vorjahr: 97 Mio. €). Zur Beurteilung der Entwicklung des operativen Geschäfts ist zu beachten, dass das Ergebnis nach Steuern Sondereffekte beinhaltet, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Dies betrifft v. a. die Belastungen aus dem Lieferverzug von Fahrzeugen aus Verkehrsverträgen sowie die positiven Effekte aus der Endabrechnung der Corona-Schäden. Das Ergebnis nach Steuern ist durch Sonder- und Einmaleffekte (ohne Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen) im niedrigen zweistelligen Millionenbetrag negativ beeinflusst. Das positive Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Der Geschäftsverlauf des Jahres 2025 und die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entwickelten sich positiv; der Vorstand blickt insgesamt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2025 zurück.

## **ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE**

Die Entwicklung der DB Regio AG entspricht im Wesentlichen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2024 abgegebenen Prognose für die Entwicklung des Umsatzes im Geschäftsjahr 2025. Das Ergebnis nach Steuern im Berichtsjahr lag leicht unterhalb der Erwartungen. Die gestiegenen Umsatzerlöse konnten die gestiegenen operativen Aufwendungen nicht vollständig kompensieren.

## **Finanzlage**

Die Kapitalstruktur der DB Regio AG blieb im Wesentlichen unverändert.

Das Eigenkapital der DB Regio AG betrug per 31. Dezember 2025 unverändert 1.838 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verringerte sich per 31. Dezember 2025 um 0,4 Prozentpunkte auf 19,3%. Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital deckten zu 91,1% (per 31. Dezember 2024: 83,9%) das Anlagevermögen.

Die Fremdkapitalquote der DB Regio AG blieb nahezu unverändert und betrug per 31. Dezember 2025 80,7% (per 31. Dezember 2024: 80,3%). Der Anteil des langfristigen Fremdkapitals am gesamten Fremdkapital ist zum 31. Dezember 2025 leicht von 28,8% auf 31,1% gestiegen.

Das kurzfristige Fremdkapital sank per 31. Dezember 2025 leicht um 2,3% und blieb mit einem Anteil von 68,9% am gesamten Fremdkapital ebenfalls nahezu stabil (per 31. Dezember 2024: 71,2%).

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

Die DB Regio 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 daran erwartet. Der Vorstand der DB Regio AG geht entsprechend davon aus, dass auch der Finanzbedarf im Geschäftsjahr 2026 vollständig über die DB-Konzernfinanzierung abgedeckt werden kann.

Per 31. Dezember 2025 verfügte die DB Regio AG über Cashpool-Guthaben und kurzfristige Festgeldanlagen i. H. v. 2.661 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 2.642 Mio. €) bei der DBAG. Der Cashpool-Vertrag ist formal kurzfristig kündbar, besteht aber seit vielen Jahren; es ist kein Grund für eine Kündigung auf absehbare Zeit erkennbar. Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Regio AG per 31. Dezember 2025 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 500 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2025 nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Regio AG 2025 nicht wesentlich verändert.

Entsprechend der DB-konzernweit anzuwendenden DB-Konzernfinanzierungsrichtlinie finanzieren sich DB-Konzerngesellschaften generell ausschließlich über die DB-Konzernfinanzierung zu marktüblichen Konditionen an den Geld- und Kapitalmärkten. Dies gilt entsprechend auch für die DB Regio 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.

Langfristige und kurzfristige Verbindlichkeiten haben sich per 31. Dezember 2025 differenziert entwickelt. Insgesamt wurden kurzfristige Finanzverbindlichkeiten gegenüber der DBAG i. H. v. 252 Mio. € getilgt. 2026 stehen weitere Tilgungen i. H. v. 303 Mio. € an. Durch strukturelle Verschiebungen von Tilgungen in den Bereich der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich die langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahresende gestiegen. Zudem hat die DB Regio AG im Vorjahr über die DBAG ein zinsvergünstigtes Darlehen der Europäischen Investitionsbank i. H. v. 60 Mio. € aufgenommen.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind gegenüber dem Vorjahresende um 76 Mio. € auf 1.378 Mio. € gestiegen.

## Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug 2025 78 Mio. € und lag damit um 1.045 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einer um 605 Mio. € niedrigeren Zunahme der übrigen Rückstellungen überwiegend aus Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsverträgen sowie einer um 515 Mio. € höheren Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr um 843 Mio. € auf 96 Mio. €. Maßgeblicher Treiber war eine um 962 Mio. € niedrigere Zunahme der Forderungen aus Cashpooling, saldiert mit den Auszahlungen für Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition. Unterstützend wirkte ein höherer Mittelzufluss im Zusammenhang mit Beteiligungen (Einzahlungen aus Gewinnabführungen: + 29 Mio. €; Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen: + 12 Mio. €). Dämpfend wirkte der Anstieg der Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen. 2025 erfolgten Brutto-Investitionen in Sachanlagen i. H. v. 151 Mio. € (im Vorjahr: 101 Mio. €). Unter Berücksichtigung der Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinhalten i. H. v. 15 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) führte dies zu um 51 Mio. € höheren Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit betrug 18 Mio. € (im Vorjahr: Mittelabfluss i. H. v. 184 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus einem Mittelzufluss i. H. v. 386 Mio. € durch eine Leasinggesellschaft für die Beschaffung von

Schienenfahrzeugen, für die in gleicher Höhe eine Kaufpreisverbindlichkeit passiviert wurde, da die Fahrzeuge bis zum 31. Dezember 2025 nicht geliefert worden sind, einem um 100 Mio. € niedrigeren Mittelabfluss aus der Tilgung von Finanzkrediten sowie einem um 36 Mio. € niedrigeren Mittelzufluss aus Verlustübernahme durch die DB AG. Gegenläufig wirkte sich ein um 97 Mio. € höherer Mittelabfluss aus Gewinnabführung an die DB AG aus.

## Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen stiegen 2025 auf 151 Mio. € (im Vorjahr: 101 Mio. €). Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 66% auf Werkstätten und sonstige Investitionen sowie rund 34% auf Fahrzeuge. Bei den Brutto-Investitionen handelte es sich weitestgehend um Investitionen im Rahmen von gewonnenen Verkehrsverträgen.

Der Investitionsschwerpunkt bei den Fahrzeugen lag im Wesentlichen im Redesign der Fahrzeuge der S-Bahn Stuttgart inkl. der Ausrüstung mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) und dem Automatic-Train-Operation-System (ATO).

Im Bereich der Werkstätten sowie der sonstigen Investitionen wurden 2025 rund 100 Mio. € hauptsächlich in München für Neubauten, in Ulm für Umbaumaßnahmen für einen Instandhaltungsvertrag sowie in Kassel und in Ludwigshafen für Werkstatterweiterungen investiert.

Die Netto-Investitionen in das Sachanlagevermögen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Investitionszuschüsse von Dritten, betragen 2025 133 Mio. € und stiegen um 32 Mio. € (im Vorjahr: 101 Mio. €). Erhaltene Investitionszuschüsse i. H. v. von 18 Mio. € wurden im Wesentlichen für die ETCS-/ATO-Ausrüstung der S-Bahn Stuttgart gezahlt.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2025 auf 737 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 690 Mio. €), im Wesentlichen infolge des Neubaus einer Werkstatt in München-Langwied für die S-Bahn München.

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONS-PROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich 2025 bei Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen von 151 Mio. €, unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinhalten von 15 Mio. €, ein Kapitalbedarf i. H. v. 166 Mio. € (im Vorjahr: 115 Mio. €), der aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt wurde. Auch für künftige Investitionen wird von einer weitgehend unveränderten Finanzierungsstruktur ausgegangen.

## Analyse der Vermögenslage

Bilanzstruktur per 31.12. / in % der Bilanzsumme	2025	2024
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen	48,8	51,0
Umlaufvermögen	51,2	49,0
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	19,3	19,7
Rückstellungen	45,4	44,7
Verbindlichkeiten	28,6	28,3
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	14,3	14,1
Rechnungsabgrenzungsposten	6,7	7,3
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>9.496</b>	<b>9.307</b>

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2025 um 2,0% bzw. 189 Mio. € auf 9.496 Mio. € gestiegen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2025 um 2,5% bzw. 118 Mio. € auf 4.632 Mio. € verringert. Wie in den Vorjahren überstiegen die Abschreibungen auf Sachanlagen die Zugänge von Schienenfahrzeugen vor dem Hintergrund des anhaltenden Trends zur Beistellung von Fahrzeugen durch die Aufgabenträger im SPNV.

Der Rückgang resultierte insbesondere aus:

- Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen i. H. v. 421 Mio. € sowie
- Abgängen zu Restbuchwerten i. H. v. 17 Mio. €.

Dämpfend wirkten insbesondere

- Netto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen i. H. v. 143 Mio. €,
- ein zahlungsunwirksamer Zugang (i. H. v. 137 Mio. €) aus abgesicherten Ansprüchen aus Fahrzeuglieferverträgen (im Bereich der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau),
- Zugänge im Bereich des Finanzanlagevermögens aus der Einzahlung in die Kapitalrücklagen der DB Regio Bus Ost GmbH i. H. v. 20 Mio. € und der Regional Bus Stuttgart GmbH i. H. v. 5 Mio. € und aus dem Erwerb der DB Regio Stuttgart GmbH i. H. v. 14 Mio. € sowie
- die Zuschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der DB Regio Bus Nord GmbH i. H. v. 1 Mio. € im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist um 2,2 Prozentpunkte auf 48,8% gesunken (per 31. Dezember 2024: 51,0%).

Das Umlaufvermögen hat sich um 6,7% bzw. 306 Mio. € auf 4.863 Mio. € erhöht. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist somit um 2,2 Prozentpunkte auf 51,2% gestiegen (per 31. Dezember 2024: 49,0%). Im Wesentlichen resultierte diese Veränderung aus der Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 285 Mio. € aufgrund gestiegener Ansprüche aus Verkehrsverträgen i. H. v. 301 Mio. €.

Das Eigenkapital ist per 31. Dezember 2025 mit 1.838 Mio. € unverändert gegenüber dem Vorjahresende. Durch die leicht gestiegene Bilanzsumme verringerte sich die Eigenkapitalquote geringfügig um 0,4 Prozentpunkte auf 19,3%.

Die Rückstellungen lagen mit 4.307 Mio. € um 147 Mio. € bzw. 3,5% über dem Vorjahresendwert. Der Anstieg der Rückstellung aus Verpflichtung für Instandhaltung gegenüber Dritten (Leasingfahrzeuge, bei denen die DB Regio AG vertraglich verpflichtet ist, die Instandhaltung zu erbringen) resultierte i. H. v. 53 Mio. € aus planmäßigen Zuführungen für Bestandsverträge sowie neu hinzugekommene Verträge; gegenläufig wirkte die Inanspruchnahme aufgrund durchgeführter Instandhaltung i. H. v. 14 Mio. €.

Die Erlösrückstellungen sind im Vergleich zum Vorjahresende insgesamt um 99 Mio. € moderat angestiegen. Der Anstieg resultierte aus der Zunahme der Rückstellungen aus Fahrgeldanrechnungen in Bruttoverträgen und der Reduzierung von Infrastrukturaufwendungen (Trasse, Station) aufgrund von Zugausfällen i. H. v. 787 Mio. €. Gegenläufig wirkten Rückstellungsaufösungen und -inanspruchnahmen aus Verkehrsvertragsabrechnungen und in geringerem Umfang aus der ÖPNV-Branchenlösung i. H. v. 531 Mio. €.

Der Anstieg aus Pönaleverpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln i. H. v. 231 Mio. €, die insbesondere durch die umfangreichen Baumaßnahmen der Infrastruktur verursacht wurden, wurde durch Effekte aus der Auflösung und Inanspruchnahme von Rückstellungen im Zusammenhang mit Verkehrsvertragsabrechnungen i. H. v. 309 Mio. € mehr als kompensiert.

Zudem resultierte ein Zuwachs i. H. v. 284 Mio. € aus den besonderen Abrechnungsverfahren zur Erstattung der Fahrgeldeinbußen durch Bund und Länder im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket. Durch die damit verbundene Ausgleichsmechanik ergibt sich in Nettoverträgen bis auf Weiteres ein kompensierender Fahrgeldanspruch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies hat auch zur Folge, dass die über den definierten Fahrgeldanspruch hinausgehenden Fahrgeldeinnahmen an die Aufgabenträger zurückzuzahlen sind. Gegenläufig wirkten sich Rückstellungsaufösungen und -inanspruchnahmen für das Deutschland-Ticket i. H. v. 354 Mio. € aus.

Die Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2025 einen Anteil von 28,6% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2024: 28,3%) und lagen mit 2.714 Mio. € um 84 Mio. € etwas über dem Vorjahresendwert. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten i. H. v. 1.354 Mio. € resultierten im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. 2025 wurden 252 Mio. € planmäßig getilgt. Gegenläufig wirkte eine Zunahme der verzinslichen Verbindlichkeiten aus Kaufpreiszahlungen i. H. v. 293 Mio. €. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich leicht von 14,1% auf 14,3% erhöht.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten hatte zum Bilanzstichtag einen Anteil von 6,7% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2024: 7,3%) und lag mit 637 Mio. € um 42 Mio. € unter dem Vorjahresendwert. Der Rückgang resultierte aus insgesamt gesunkenen Erlösabgrenzungen.

Die lang- und mittelfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten hatten einen Anteil an der Bilanzsumme von 25,1% (per 31. Dezember 2024: 23,1%), die kurzfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Abgrenzungsposten hatten einen Anteil von 55,6% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2024: 57,2%).

Das Anlagevermögen war per 31. Dezember 2025 zu 91,1% (per 31. Dezember 2024: 83,9%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

## 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 Regio AG ihren Beitrag zur umfassenden Modernisierung des DB-Konzerns.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) steht im Fokus der gesellschaftlichen und politischen Bestrebungen zur nachhaltigen Mobilitätswende. Das Geschäftsfeld DB Regio entwickelt sein Portfolio, bestehend aus den beiden starken Mobilitätssäulen Schiene und Straße, kontinuierlich weiter.

Die Entwicklung durchgängiger und wettbewerbsfähiger öffentlicher Mobilität für die Fahrgäste soll weiter vorangetrieben werden. Ziel ist es, Systembrüche zu überwinden, Angebote besser zu vernetzen und die zur Verfügung stehenden Ressourcen effizient einzusetzen.

Das Deutschland-Ticket hat sich seit seiner Einführung im Mai 2023 als fester Bestandteil und Wachstumstreiber des öffentlichen Personennahverkehrs etabliert. Sein langfristiger Erfolg ist maßgeblich von einer stabilen Finanzierung und dem Vertrauen der Kund:innen in die Verlässlichkeit und Kontinuität des Angebots abhängig. Hierfür ist die Entscheidung des Bundestags, das Deutschland-Ticket bis zum Jahr 2030 finanziell abzusichern, ein wichtiger Schritt. Eine nachhaltige Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und die Erreichung der Klimaschutzziele erfordern zudem die ständige Weiterentwicklung der Angebote entlang der Mobilitätsbedürfnisse.

Angesichts der erheblichen Anforderungen durch großflächige Korridor- und Streckensanierungen kommt der reibungslosen Verzahnung von Schienen- und Straßenangeboten, insbesondere auch im Rahmen von Ersatzverkehren, eine zentrale Rolle zu. Ein besonderer Fokus liegt darauf, den von Baumaßnahmen betroffenen Reisenden trotz erschwelter Rahmenbedingungen stabile, zuverlässige und komfortable Mobilitätslösungen zu bieten und sie weiter im ÖPNV zu halten.

Zum Erhalt der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Geschäftsfelds DB Regio wird der Fokus auf Unternehmertum, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit gelegt. Grundlage der strategischen Ausrichtung bilden klar definierte, unternehmensweit gültige Prinzipien zur Marktpositionierung: Verantwortung und Unternehmertum in den Regionen sollen ausgebaut, Personal- und Fahrzeugrobustheit gestärkt, Bestandsverträge nachverhandelt und optimiert, Neuverträge robust abgeschlossen und eine performanceorientierte Unternehmenskultur gefördert werden. Diese Ansätze stehen für ein verbindliches Leistungsversprechen sowohl gegenüber Reisenden als auch gegenüber den Auftraggebern.

2026 wird eine Verschmelzung der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH sowie der DB Regio Stuttgart GmbH auf die DB Regio AG angestrebt. Die Integration der Tochtergesellschaften folgt einer klaren strategischen Linie: weniger Komplexität, mehr Fokus auf das Kerngeschäft und stabile Verkehre für Reisende und Aufgabenträger. Statt paralleler Strukturen setzt die Sparte DB Regio Schiene auf ein gemeinsames Modell mit einheitlichen Standards, klarer Steuerung und weniger Schnittstellen, um die wirtschaftliche Basis und v. a. die Zuverlässigkeit im Betrieb zu stärken.

## 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) ein großes Infrastrukturprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe vorgelegt. Ziel ist es, den Zugverkehr nachhaltig pünktlicher zu machen und die Voraussetzungen zu schaffen, um die verkehrspolitischen Ziele im Personen- und Güterverkehr zu erreichen.

Ein Instrument auf dem Weg dorthin sind Korridorsanierungen, bei denen im Rahmen einer mehrmonatigen Totalspernung 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.
- Verbessertes Kund:innenerlebnis durch ganzheitlich entwickelte, attraktive und barrierefreie Bahnhöfe.

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.

Seit dem 1. August 2025 läuft die Korridorsanierung Hamburg–Berlin. An insgesamt 27 Bahnhöfen werden dabei umfangreiche Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Im Rahmen der Korridorsanierung werden u. a. 25 Bahnsteige, drei Personenunterführungen, 17 Anlagen der Höhenfördertechnik, zwei Bahnsteigdächer sowie vier Zuwegungen erneuert. Nach Abschluss der Arbeiten sollen im Zielbild entlang der Strecke 20 Bahnhöfe als Zukunftsbahnhöfe (ZKB) in einem neuen, modernen Erscheinungsbild zur Verfügung stehen und den Reisenden ein deutlich verbessertes und komfortableres Reiseerlebnis bieten.

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

Ersatzverkehr eingerichtet. 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.

## Trassenpreise und Stationsentgelte für 2025

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

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

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. 1,7% (SPNV) und 7,4% (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.

Mögliche Erhöhungen der Trassenpreise und Stationsentgelte würden folglich zu erhöhten Aufwendungen für bezogene Leistungen bei der DB Regio AG führen, die i. d. R. über entsprechende Regelungen in Verkehrsverträgen an die Aufgabenträger weitergereicht werden. Die Trassenpreissteigerungen für Leerkilometer und Stornoentgelte können i. d. R. für Bestandsverträge nicht an die Aufgabenträger weitergeleitet werden und verbleiben als Aufwandsmehrungen bei der DB Regio AG.

## Vergaben im Schienenpersonennahverkehr

Die Sparte DB Regio Schiene konnte sich von dem 2025 insgesamt zugeschlagenen jährlichen Leistungsvolumen rund 53 Mio. Trkm vertraglich sichern, darunter u. a. die Verträge Netz 35 Stuttgart-Bodensee, Los 1 (Expressnetz) und Elektronetz Nord Magdeburg (ENORM). Die Bestandsverkehre wurden zu 85,0% verteidigt. Die verlorenen Bestandsverkehre wurden durch die Übernahme von Leistungen von Wettbewerbern und Mehrverkehren u. a. aus größeren Ausschreibungsvolumina und Nachträgen zu Verkehrsverträgen kompensiert, sodass die Bestandsverkehre insgesamt anstiegen.

Netz/Strecke	Mio. Trkm p. a. <sup>1)</sup>	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende
Mittelthüringer Akku-Netz (MAN)	3,6	Dez. 28	Dez. 43
Isar—Noris—Altmühl (INA)	6,4	Dez. 28	Dez. 40
Elektronetz Nord Magdeburg (ENORM)	7,9	Dez. 28	Dez. 43
Linien RE 16, RE 18 und RE 19 auf deutschem Streckenabschnitt	0,1	Dez. 24	Dez. 26
Netz 35 Stuttgart—Bodensee, Los 3 (Nordbaden—Oberschwaben)	6,6	Aug. 25	Dez. 32
Werdenfels Übergang	3,8	Dez. 25	Dez. 27
Hansenetz (Los 2)	2,2	Jun. 26	Dez. 33
Netz 35 Stuttgart—Bodensee, Los 1 (Expressnetz)	9,8	Dez. 26	Dez. 40
Netz westliches Münsterland (Los 1)	1,4	Dez. 26	Dez. 32
Rhein-Sieg-Express (RE 9)	2,4	Dez. 25	Dez. 33
Netz Mitte SH	4,9	Dez. 27	Dez. 39
Erftbahn (RB 38)	0,6	Dez. 25	Dez. 33
Netz westliches Münsterland (Los 2)	1,9	Dez. 26	Dez. 32
die euregiobahn (RB 20 interim)	1,7	Dez. 26	Dez. 31
<b>Insgesamt</b>	<b>53,3</b>		

<sup>1)</sup> Gerundeter Wert.

## Nachtragsbericht

Nach Schluss des Berichtsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

## Chancen- und Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Regio 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 im Geschäftsfeld DB Regio 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 das Geschäftsfeld DB Regio jeweils über die Sparte DB Regio Schiene und die Sparte DB Regio Straße umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Regio 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 im RMS ausgewiesen.

Bei der Sparte DB Regio Schiene liegt innerhalb des Berichtsturnus der interne Meldewert von Chancen und Risiken ohne Regulierungsrisiken im Bruttoausweis bei  $\geq 10$  Mio. € für die DB Regio AG sowie für die S-Bahn Berlin GmbH und die S-Bahn Hamburg GmbH. Für weitere Tochtergesellschaften der DB Regio AG gilt diesbezüglich der Schwellenwert von  $\geq 2,5$  Mio. € und für die Gesellschaften der Sparte DB Regio Straße ist die Höhe von  $\geq 500$  Tsd. € vorgegeben. Eine Ausnahme gilt nur für Regulierungssachverhalte.

Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die Mittelfristplanung. Sie umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Nicht im RMS erfasst werden dementsprechend die Themen, die bereits in die Mittelfristplanung einbezogen wurden. Als Teil des Planungsprozesses werden Prämissen definiert, bspw. zu Preis-, Nachfrage- oder Kostenentwicklungen. Zudem werden Gegenmaßnahmen definiert. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer gewissen Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit ( $> 70\%$ ) eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit.

Alle identifizierten Chancen und Risiken werden nach einer Nettomethode bewertet. Hierbei werden die konkret implementierten Maßnahmen zur Risikosteuerung berücksichtigt. Für die Bewertung der Risiken werden die Ausprägungen »Eintrittswahrscheinlichkeit« und »Auswirkung« herangezogen. Im Geschäftsfeld DB Regio werden die Auswirkungen auf das operative Ergebnis bewertet, das auch das Ergebnis nach Steuern unmittelbar beeinflusst.

Im DB-Konzern ist die DBAG mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig. Dabei orientiert sich das DB-Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement [MaRisk], Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

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 der Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für die Kund:innen. Darin werden Chancen für die Verbesserung der Kundenzufriedenheit gesehen.

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. Die strategische Ausrichtung und die Marktposition eröffnen Chancen, zusätzlich von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zu profitieren.

## Chancen und Risiken in Kategorien

### ÜBERSICHT WESENTLICHER CHANCEN UND RISIKEN

Per 31. Dezember 2025 lagen die wesentlichen Chancen und Risiken des Geschäftsfelds DB Regio für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2026 in folgenden Bereichen (in absteigender Bedeutungsreihenfolge):

- **Konjunktur, Markt und Wettbewerb:** Erlösrisiko aus dem Deutschland-Ticket.
- **Produktion und Technik:**
  - Umsetzung von Vertragsoptimierungen: Risiken im Bereich Bau/Ersatzverkehr sowie
  - Risiko einer Angebotsreduzierung aufgrund der Oberstrombegrenzung im Teilnetz Ring – SBR VV der S-Bahn Berlin GmbH.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition des Geschäftsfelds DB Regio leicht erhöht.

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

### Chancen und Risiken aus Konjunktur, Markt und Wettbewerb

- Deutschland-Ticket (Eintrittswahrscheinlichkeit: wahrscheinlich; erhebliche Auswirkungen auf Umsatz und Ergebnis nach Steuern): Mit der Einführung des Deutschland-Tickets ergeben sich für das Geschäftsfeld DB Regio Mindereinnahmen, die durch Bund und Länder ausgeglichen werden sollen. Aktuell ist die Finanzierung der Mindereinnahmen im Zuge der Einführung des Deutschland-Tickets durch Bund und Länder für die Jahre 2026 bis 2030 auf einen jährlichen Zuschuss i. H. v. 3 Mrd. € für die gesamte Branche gedeckelt, wovon ein Anteil auf die DB Regio AG als größten Marktteilnehmer in diesem Bereich entfällt.

Der Zuschuss für das Deutschland-Ticket wird jährlich ab 2026 anhand eines pauschalierten Ausgleichsmodells ermittelt, das auf Basis des Zuschussbedarfs in 2025 für die Folgejahre bis 2030 festgesetzt wird. Die Fortschreibung des Deutschland-Ticket-Preises erfolgt ab 2027 gem. Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom Oktober 2025 auf Basis eines Kostenindexes. Die bislang fehlende Dynamisierung des gedeckelten und festgesetzten Zuschusses sowie die voraussichtlich geringere Fortschreibung des Deutschland-Ticket-Preises führen in Teilen der Verkehrsverträge der DB Regio zu einem finanziellen Risiko durch geminderte Umsätze. Daraus können sich negative Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ergeben.

- Darüber hinaus können für die DB Regio Chancen und Risiken aufgrund von wettbewerblichen Vergabeverfahren der Bundesländer und Zweckverbände für SPNV-Leistungen entstehen. Aus der intensiven Wettbewerbssituation im Regionalverkehr können sich grundsätzlich Chancen und Risiken für DB Regio für in der Mittelfristplanung als gewonnen unterstellte Vergaben ergeben. Durch branchentypische Erfordernisse zur Betriebsaufnahme im SPNV (u. a. Fahrzeugbeschaffung, Personalgewinnung) resultieren lange Vorlaufzeiten von drei bis vier Jahren vor Betriebsstart. Im Prognosezeitraum bestehen hieraus keine wesentlichen Chancen und Risiken.

### Chancen und Risiken aus Produktion und Technik

- Umsetzung von Vertragsoptimierungen: Bau/Ersatzverkehr (Eintrittswahrscheinlichkeit: möglich; moderate Auswirkungen auf Umsatz und Ergebnis nach Steuern): Baumaßnahmen verursachen Kapazitätsengpässe und Betriebsstörungen, die zu Verspätungen, Zugausfällen und damit verbundenen Pönalezahlungen sowie Erlösminde-rungen führen können. Zudem erhöhen sie die Betriebskosten, etwa durch Schienenersatzverkehr, zusätzlichen Mitarbeitenden- und Fahrzeugeinsatz sowie höheren Planungsaufwand. Diesen Effekten wird durch Wartungsmaßnahmen, qualifizierte Mitarbeitende und kontinuierliche Prozessverbesserung entgegengewirkt. Die aus Baumaßnahmen verursachten finanziellen Effekte sollen durch die Einsparung von Betriebskosten sowie durch gezielte Bestrebungen um Kompensationszahlungen reduziert werden.
- Angebotsreduzierung aufgrund von Oberstrombegrenzung im Teilnetz Ring – SBR VV der S-Bahn Berlin GmbH (Eintrittswahrscheinlichkeit: möglich; mittlere Auswirkungen auf Umsatz und Ergebnis nach Steuern): Es besteht das Risiko bei der S-Bahn Berlin GmbH, dass die bahnstromseitigen Rahmenbedingungen der DB Energie GmbH die Umsetzung des vertraglich geschuldeten Betriebskonzepts im SBR-VV in den Jahren 2026 und 2027 gefährden, da die DB Energie GmbH im vierten Quartal 2023 mitteilte, dass die vorhandene Energieversorgung nicht ausreichend ist. Bei Eintritt des Sachverhalts wirkt sich dies auch unmittelbar negativ auf das Ergebnis nach Steuern der DB Regio AG aus.

### WEITERE CHANCEN UND RISIKEN

Zusätzlich existieren für das Geschäftsfeld DB Regio Chancen und Risiken, aus denen für das Geschäftsjahr 2026 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umsatzerlöse sowie das Ergebnis nach Steuern erwartet werden. Ergänzend zu den genannten Risiken im Geschäftsjahr 2026 stellt der folgende Abschnitt zusammenfassend weitere kurz-, mittel- und langfristige Risiken für die DB Regio AG dar.

- **Chancen und Risiken aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf das Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Regio AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich die Zahl der Erwerbstätigen und das verfügbare Einkommen) von Bedeutung.

- **Chancen und Risiken aus Konjunktur, Markt und Wettbewerb:** Vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte existiert das Risiko, dass das Niveau der Bestellerentgelte für zukünftige Vergaben oder bestehende Leistungen gekürzt wird. Ein zusätzliches Risiko resultiert daraus, dass vertraglich vereinbarte Preisadjustierungen für steigende Energie-, Infrastruktur- und Personalkosten angesichts der Finanzlage der Länder unter Umständen nicht bezahlt werden können. Hier werden frühzeitig Gespräche mit Aufgabenträgern zur Sondierung von Lösungsstrategien geführt.
- **Chancen und Risiken aus Projekten:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- **Chancen und Risiken aus der regulatorischen Entwicklung:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für das Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- **Chancen und Risiken im Zusammenhang mit Personal,** u. a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten, sowie eine unzureichende Personaldeckung v. a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel.
- **Chancen und Risiken aus Beschaffungs-/Energimarktentwicklungen** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen. Aufgrund der Indexierung der Energiepreise in der überwiegenden Zahl der Verkehrsverträge gleichen sich Chancen und Risiken aus der Energiebeschaffung bei der DB Regio AG annähernd aus.
- **Übrige Chancen und Risiken,** z. B. rechtliche Risiken (u. a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

## Prognosebericht

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

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 den Schienenpersonenverkehrsmarkt in Deutschland wird 2026 mit einem Verkehrsleistungszuwachs im Nah- und Fernverkehr gerechnet. Der SPNV sollte trotz der weiteren Preiserhöhung beim Deutschland-Ticket sein hohes Niveau bestätigen und ggf. leicht wachsen.

### 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.

Aus Veränderungen von Rahmenbedingungen werden 2026 keine wesentlichen Auswirkungen auf das Geschäft erwartet.



## Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2026

2026 soll für die Sparte DB Regio Schiene das Pünktlichkeitsniveau von 2025 gehalten (~89%) und damit der Abwärtstrend der letzten Jahre gestoppt werden. Dafür setzt die Sparte DB Regio Schiene auf die Verringerung der eigenverursachten Störungen und stärkt ihre Resilienz durch zuverlässigere Fahrzeuge, eine robuste Personalplanung und eine stetige Weiterentwicklung von Betriebskonzepten. Die Qualitätseinschränkungen durch bau- und störungsbedingte Kapazitätsengpässe in der Schieneninfrastruktur werden voraussichtlich auch 2026 fortwirken.

2026 wird ein deutlicher Anstieg der Betriebsleistung<sup>1)</sup> bei der DB Regio AG erwartet. Dieser Anstieg resultiert maßgeblich aus der angestrebten Verschmelzung der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH auf die DB Regio AG. Auch die Zahl der Reisenden<sup>1)</sup> sollte in der Folge leicht ansteigen. Für den Umsatz<sup>2)</sup> wird sowohl aufgrund der oben genannten Verschmelzung als auch durch Preiseffekte im Bestellerentgelt eine deutlich positive Entwicklung erwartet. Insgesamt wird von einem deutlich positiveren Ergebnis nach Steuern<sup>3)</sup> ausgegangen.

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 Regio AG beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen wurden. 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 Regio AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

<sup>1)</sup> Betriebsleistung und Zahl der Reisenden: stabil ≤ 1,0%; leicht > 1,0% - < 3,0%; deutlich ≥ 3,0%.

<sup>2)</sup> Umsatz: stabil ≤ 1,5%; leicht > 1,5% - < 4,5%; deutlich ≥ 4,5%.

<sup>3)</sup> Ergebnis nach Steuern: stabil ≤ 5,0 Mio. €; leicht > 5,0 Mio. € - < 20,0 Mio. €; deutlich ≥ 20,0 Mio. €.

# Jahresabschluss

## Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
Umsatzerlöse	(15)	7.871	7.510
Bestandsveränderungen		4	2
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	6	7
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	283	424
Materialaufwand	(18)	- 5.181	- 5.046
Personalaufwand	(19)	- 1.855	- 1.711
Abschreibungen	(20)	- 421	- 465
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(21)	- 796	- 735
Beteiligungsergebnis	(22)	140	55
Zinsergebnis	(23)	36	56
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>87</b>	<b>97</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(32)	- 87	- 97
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## Bilanz

### Aktiva

Per 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
<b>A. Anlagevermögen</b>			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	48	61
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		331	331
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		225	226
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen		40	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr		3.186	3.517
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		39	40
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		38	33
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		395	211
	(2)	<b>4.029</b>	<b>4.174</b>
III. Finanzanlagen	(2)	555	515
		<b>4.632</b>	<b>4.750</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(3)	283	251
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	4.580	4.306
Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		<b>4.863</b>	<b>4.557</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(5)	1	0
		<b>9.496</b>	<b>9.307</b>

### Passiva

Per 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklage	(7)	1.417	1.417
Gewinnrücklagen	(8)	11	11
		<b>1.838</b>	<b>1.838</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(9)	4.307	4.160
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(10)	2.714	2.630
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(11)	637	679
		<b>9.496</b>	<b>9.307</b>

# Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	2025	2024
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung [+] bzw. Verlustübernahme [-] und Ertragsteuern)		87	97
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		420	433
Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Aufzinsung)		-2	-1
Cashflow vor Steuern		505	529
Zunahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		147	752
Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-227	-345
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-178	337
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		7	-39
Zinsaufwendungen/Zinserträge		-36	-56
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis		-140	-55
Sonstige Beteiligungserträge		-	-
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>78</b>	<b>1.123</b>
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-10	-14
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		10	59
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-166	-115
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-39	-7
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		18	0
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		-18	70
Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		0	-1.050
Erhaltene Zinsen		53	79
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		143	114
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-87	-75
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-96</b>	<b>-939</b>
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-252	-352
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		-	60
Einzahlungen aus außerordentlichen Posten		386	97
Gezahlte Zinsen		-19	-25
Einzahlungen für Verlustübernahme durch das Mutterunternehmen		-	36
Auszahlungen für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-97	-
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>18</b>	<b>-184</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		0	0
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>(24)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

## Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2025	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 01.01. 2025	Abschreibungen	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2024
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	55	4	-4	-19	36	-10	-5	-	-	4	-11	25	45
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	7	4	-6	-2	3	-	-	-	-	-	-	3	7
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	30	3	0	0	33	-14	-3	-	-	0	-17	16	16
3. Geleistete Anzahlungen	0	3	4	0	7	-	-	-	-	-	-	7	0
	<b>85</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>-19</b>	<b>76</b>	<b>-24</b>	<b>-8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>-28</b>	<b>48</b>	<b>61</b>
<b>Sachanlagen</b>													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	101	1	-	0	102	-1	-	-	-	0	-1	101	100
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	459	3	11	0	473	-233	-15	-	-	0	-248	225	226
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	0	0	7	-2	0	-	-	0	-2	5	5
	<b>567</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>582</b>	<b>-236</b>	<b>-15</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-251</b>	<b>331</b>	<b>331</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	108	1	1	0	110	-66	-4	-	-	0	-70	40	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.631	31	17	-169	11.510	-8.114	-378	-	-	168	-8.324	3.186	3.517
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	187	3	3	-5	188	-147	-6	-	-	4	-149	39	40
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	121	13	2	-4	132	-88	-10	-	-	4	-94	38	33
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>1)</sup>	211	218	-34	0	395	-	-	-	-	-	-	395	211
	<b>12.825</b>	<b>270</b>	<b>-</b>	<b>-178</b>	<b>12.917</b>	<b>-8.651</b>	<b>-413</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>176</b>	<b>-8.888</b>	<b>4.029</b>	<b>4.174</b>
<b>Finanzanlagen</b>													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	524	39	-	0	563	-10	-	1	-	-	-9	554	514
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	<b>525</b>	<b>39</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>564</b>	<b>-10</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-9</b>	<b>555</b>	<b>515</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>13.435</b>	<b>319</b>	<b>-</b>	<b>-197</b>	<b>13.557</b>	<b>-8.685</b>	<b>-421</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>180</b>	<b>-8.925</b>	<b>4.632</b>	<b>4.750</b>

<sup>1)</sup> Von den Zugängen des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen 137 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos. Im Vorjahr enthielt dieser Posten zudem Abgänge i. H. v. 82 Mio. € aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos.

# Anhang

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

- Firma: DB Regio Aktiengesellschaft
- Firmensitz: Frankfurt am Main
- Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- Handelsregister-Nummer: HR B 50977

Der Jahresabschluss der DB Regio AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Die DB Regio AG ist zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 eine große Kapitalgesellschaft i. S. d. §267 Abs. 3 HGB. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert.

Die GuV ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. §275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die DB Regio AG betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen in Form von Wartungseinrichtungen und Außenreinigungsanlagen im Sinne von Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach §12 Abs. 2 ERegG zu beachten. Im Übrigen wird auch auf die [Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung](#) § 35 ff. verwiesen.

## (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einheitlich das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen. Im Berichtsjahr wurde bei der DB Regio AG selbst erstellte Software aktiviert. In Höhe des aktivierten Betrags (25 Mio. €; im Vorjahr: 45 Mio. €) besteht gem. §268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine Abführungssperre. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber. Die Beträge sind bei den Gewinnrücklagen erläutert.

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

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

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

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

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

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

Zinsen auf Fremdkapital 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, Brücken und Bauten des Schienenwegs	10-75
Gleisanlagen	20-25
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-50
Übrige bauliche Anlagen	20-33
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	20
Schienenfahrzeuge	15-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5-40
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-14

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

Im Berichtsjahr wurde die Nutzungsdauer für Lokomotiven von bisher 20 Jahren auf 30 Jahre angepasst.

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe [Erläuterungen zum Anlagevermögen](#) § 26). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt. Es wird verlustfrei bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2025 für die DB Regio AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,61% für überfällige Forderungen und 0,00% für nicht 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 abgesetzt.

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

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

Die DB Regio AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den über eine Treuhandstruktur verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Es handelt sich um mit wertpapierbezogenen Altersversorgungsverpflichtungen vergleichbare längerfristige Verpflichtungen, deren Bewertung gem. § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB erfolgt. Es entstehen keine abführungsgesperrrten 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 (2,21%) ergibt sich per 31. Dezember 2025 wie im Vorjahr ein negativer Unterschiedsbetrag von 590 Tsd. € (per 31. Dezember 2024: 123 Tsd. €), der gem. § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrrt ist. Wir verweisen auf die entsprechenden Erläuterungen zu den Gewinnrücklagen.

Für Altersversorgungsverpflichtungen in sog. CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des den Mindestverpflichtungsumfang 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 Rententwicklung	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,45

Die DB Regio AG hat Rückdeckungsversicherungsverträge zur Finanzierung unmittelbarer Pensionszusagen abgeschlossen. Der Zeitwert dieser Versicherungen entspricht dem Deckungskapital des Versicherungsvertrags mit den Rechnungsgrundlagen der Beitragskalkulation i. S. d. § 169 Abs. 3 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) bzw. dem geschäftsplanmäßigen Deckungskapital für Verträge nach § 336 Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG) zuzüglich der bereits zugeteilten Überschussanteile, soweit sie nicht bereits im Deckungskapital enthalten sind (z. B. verzinslich angesammelte Überschussanteile). Dieser Wert stimmt mit dem steuerlichen Aktivwert überein. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche werden gem. dem Rechnungslegungshinweis »Handelsrechtliche Bewertung von Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen aus rückgedeckten Direktzusagen« (IDW RH FAB 1.021) des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e. V. (IDW) bewertet. Sofern eine (teilweise oder volle) Kongruenz zwischen den Zahlungsströmen aus der Pensionszusage und den Leistungen aus der Rückdeckungsversicherung vorliegt, erfolgt insofern auf der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz eine korrespondierende Bewertung unter Anwendung des Deckungskapitalverfahrens mit Passivprimat.

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

Die Bewertung der Steuerrückstellungen und der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt; künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung berücksichtigt.

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

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

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



Verpflichtung fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i. H. v. 1,86% (Altersteilzeit), 1,98% (Jubiläum) sowie 1,99% (Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 2,21%.

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

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten, -bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden bei ihrem Zugang mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunkts und im Jahresabschluss 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 Devisenkassamittelkurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

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

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

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

Seit dem Vorjahr werden die Erlöse aus dem Deutschland-Ticket vollständig in den Umsatzerlösen ausgewiesen.

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.

## Erläuterungen zur Bilanz

### (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagenspiegel](#) **23** zu entnehmen.

Der gem. §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Entwicklungskosten beträgt 4 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €), von denen 4 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse i. H. v. 18 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 221 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 84 Mio. €) bei den Posten Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Im Bereich des Finanzanlagevermögens erfolgte eine Zuschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der DB Regio Bus Nord GmbH i. H. v. 1 Mio. €; im Vorjahr erfolgten Zuschreibungen auf Beteiligungsbuchwerte i. H. v. insgesamt 32 Mio. €.

### (3) VORRÄTE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Hilfs- und Betriebsstoffe	266	242
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	10	9
Waren	7	0
<b>Insgesamt</b>	<b>283</b>	<b>251</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 76 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 65 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 5 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) verschrottet.

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Per 31.12. / in Mio. €	2025	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	2024	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
		11		-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.545	11	1.261	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.998	-	2.996	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	36	0	49	4
<b>Insgesamt</b>	<b>4.580</b>	<b>11</b>	<b>4.306</b>	<b>4</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände aus insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken belaufen sich auf 1 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1 Mio. €).

Einzelwertberichtigungen für strittige Forderungen sind i. H. v. 11 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 46 Mio. €) gebildet.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren wie am Vorjahresende aus dem Liefer- und Leistungsverkehr, davon betreffen 1.369 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.068 Mio. €) Ansprüche aus Verkehrsverträgen.

Insgesamt beinhalten die Forderungen gegen verbundene Unternehmen 121 Mio. € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2024: 209 Mio. €) sowie 203 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 142 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit 2.674 Mio. € die Gesellschafterin DB AG (per 31. Dezember 2024: 2.646 Mio. €). Davon bestehen Forderungen gegen die Gesellschafterin aus dem kurzfristigen Cashpooling i. H. v. 311 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 292 Mio. €), Forderungen aus Festgeldanlagen i. H. v. 2.350 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 2.350 Mio. €), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 0 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1 Mio. €), Forderungen aus Zinsen i. H. v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 3 Mio. €) sowie am Berichtsjahresende Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 9 Mio. €.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren wie am Vorjahresende aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

Die sonstigen Vermögensgegenstände betragen 36 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 49 Mio. €) und beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Schadenersatzansprüchen i. H. v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 4 Mio. €), Forderungen aus der ÖPNV-Branchenlösung i. H. v. 11 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 10 Mio. €), Forderungen aus Energie- und Mineralölsteuererstattungen i. H. v. 15 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 15 Mio. €) sowie Forderungen aus Zuschüssen i. H. v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 12 Mio. €).

## (5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält Abgrenzungen für vorausbezahlte Instandhaltungsleistungen sowie Softwarewartung und am Vorjahresende Abgrenzungen für vorausbezahlte Gebühren.

## (6) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital der DB Regio AG beträgt 410 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 82 Millionen auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien mit einem rechnerischen Wert von 5,00 € je Aktie. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

## (7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beträgt per 31. Dezember 2025 unverändert 1.417 Mio. €.

In die Kapitalrücklage wurde im Wesentlichen der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, der im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat.

## (8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen die im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010. Der Betrag aus Auflösungen und Abzinsungen von Rückstellungen i. H. v. insgesamt 11 Mio. € wurde gem. Art. 67 Abs. 1 Satz 3 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) unmittelbar in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

Den gem. § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (74 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

Potenziell abführungsgesperrter Betrag per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	25	45
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gem. § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB	0	0
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	23	21
= Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	-27	-21
<b>Insgesamt</b>	<b>25</b>	<b>45</b>

## (9) RÜCKSTELLUNGEN

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17	19
Steuerrückstellungen	4	4
Sonstige Rückstellungen	4.286	4.137
<b>Insgesamt</b>	<b>4.307</b>	<b>4.160</b>

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 4 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 4 Mio. €); 158 Tsd. € wurden im Rahmen von Personalübergängen an verbundene Unternehmen übertragen. Im Vorjahr wurden 1 Mio. € im Rahmen von Personalübergängen von verbundenen Unternehmen übernommen.

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Regio AG an ihre Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Regio 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 Regio AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (14 Mio. €; im Vorjahr: 16 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Regio 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 (158 Tsd. €).

Im Vorjahr umfasste der Schuldbeitritt 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 wurden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (1 Mio. €). Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Regio 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. 23 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 27 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (24 Mio. €) verrechnet.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 17 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 18 Mio. €).

Aufgrund der bestehenden umsatz- und ertragsteuerlichen Organschaft berücksichtigen die Steuerrückstellungen ausschließlich Lohnsteuerrisiken.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	3.742	3.643
Verpflichtungen im Personalbereich	159	167
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	85	108
Unterlassene Instandhaltung	79	76
Drittverpflichtung Instandhaltung	99	60
Haftpflichtrenten	9	10
Übrige Risiken	113	73
<b>Insgesamt</b>	<b>4.286</b>	<b>4.137</b>



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

Der im Vergleich zum Vorjahresende geringe Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen resultiert u. a. aus Pönaleverpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln, die insbesondere durch die umfangreichen Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur bedingt waren. Gegenläufig wirkten Rückstellungsaufösungen und -inanspruchnahmen durch Vertragsabrechnungen.

Dagegen wirkt der Rückgang aus den besonderen Abrechnungsverfahren zur Erstattung der Fahrgeldeinbußen durch Bund und Länder im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Tickets. Durch die damit verbundene Ausgleichsmechanik ergibt sich in Nettoverträgen bis auf Weiteres ein kompensierender Fahrgeldanspruch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies hat zur Folge, dass die über den definierten Fahrgeldanspruch hinausgehenden Fahrgeldeinnahmen an die Aufgabenträger zurückzuzahlen sind. Hierfür wurden Rückstellungen i. H. v. 284 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 358 Mio. €) gebildet. Überkompensierend wirkten sich Rückstellungsaufösungen und -inanspruchnahmen für das Deutschland-Ticket aus.

I. H. v. 99 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 60 Mio. €) ist eine Rückstellung für Drittverpflichtungen aus Instandhaltung für Leasingfahrzeuge gebildet. In diesen Fällen ist die DB Regio AG vertraglich verpflichtet, die Instandhaltung zu erbringen.

Aufgrund gestiegener Kosten für Personal, Material und Instandhaltung sowie weiterer belasteter Verkehrsverträge erfolgten Zuführungen zu den Rückstellungen für Drohverluste aus Verkehrsverträgen i. H. v. 47 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 19 Mio. €).

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v. a. Freizeitanprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Tantiemen und Jubiläumszuwendungen.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 53 Mio. € [per 31. Dezember 2024: 50 Mio. €]; Anschaffungskosten: 50 Mio. € [per 31. Dezember 2024: 48 Mio. €]) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (53 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 50 Mio. €) verrechnet.

Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gem. § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig. Für die Höhe von Rückstellungen aus Zeitwertkonten ist durch die Spezialvorschrift des § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB wegen der (einer wertpapiergebundenen Altersversorgungsverpflichtung vergleichbaren) längerfristigen Verpflichtung der beizulegende Zeitwert von den Wertpapieren i. S. d. § 266 Abs. 2 Buchstabe A Nr. III 5 HGB zu berücksichtigen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten für übergreifende IT-Systeme und Archive sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet. Bei der DB Regio AG ist eine Rückstellung für Archivierungskosten i. H. v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1 Mio. €) gebildet, die die Kosten für lokal verantwortete IT-Systeme und Archive umfasst. Die Ermittlung berücksichtigt die strafrechtliche Verjährungsfrist für besonders schwere Steuerhinterziehung von 15 Jahren (§ 376 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 Abgabenordnung [AO]) und deren Auswirkungen auf die Dauer der Aufbewahrung von steuerrelevanten Unterlagen, die insoweit grundsätzlich 15 Jahre beträgt.

## (10) VERBINDLICHKEITEN

Per 31.12. / in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	2025	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	2024	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	9	3	6	2	11	3	8	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	399	178	221	-	280	196	84	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.406	746	660	-	1.747	785	963	300
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	900	166	734	309	592	235	357	317
davon aus Steuern	28	17	11	-	16	16	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>2.714</b>	<b>1.093</b>	<b>1.621</b>	<b>311</b>	<b>2.630</b>	<b>1.219</b>	<b>1.412</b>	<b>619</b>
davon zinspflichtig	1.354				1.313			

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen 234 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2024: 253 Mio. €) sowie 151 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 87 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Verlustübernahme enthalten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 1.125 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.429 Mio. €). Davon bestehen mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten aus DB-Konzerndarlehen i. H. v. 660 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 963 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen i. H. v. 303 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 252 Mio. €), Zinsabgrenzungen i. H. v. 7 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 9 Mio. €), Verbindlichkeiten im Rahmen der umsatzsteuerlichen Organschaft i. H. v. 51 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 86 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 17 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 22 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung gegenüber der Gesellschafterin DB AG i. H. v. 87 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 97 Mio. €).

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld- und Anerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 221 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 84 Mio. €) bei den Posten Geleistete Anzahlungen im Sachanlagevermögen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Erhöhung der sonstigen Verbindlichkeiten resultiert am Berichtsjahresende im Wesentlichen aus einem Anstieg der verzinslichen Verbindlichkeiten aus Kaufpreiszahlungen i. H. v. 372 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 97 Mio. €).

## (11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Vorauszahlungen von Aufgabenträgern sowie abgegrenzte Einnahmen aus der Vermietung von Fahrzeugen, Verkehrsverträgen, Zeitkarten und Semestertickets. Hiervon haben 579 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 561 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Erlösabgrenzung	637	679

## (12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 464 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 475 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 4.513 Tsd. € (per 31. Dezember 2024: 4.519 Tsd. €). 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	737	690
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	636	764
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	107	162
<b>Insgesamt</b>	<b>1.373</b>	<b>1.454</b>

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2025 Leasingraten i. H. v. 334 Mio. € gezahlt (im Vorjahr: 292 Mio. €).

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	130	140
fällig 1 bis 5 Jahre	314	344
fällig über 5 Jahre	192	280
<b>Insgesamt</b>	<b>636</b>	<b>764</b>

Unter den anderen Drittschuldverhältnissen werden zudem Verpflichtungen aus der Übernahme von erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen während deren unkündbarer Restlaufzeit i. H. v. bis zu 25 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 6 Mio. €) ausgewiesen. Davon betreffen 22 Mio. € das Jahr 2026 und 3 Mio. € Folgejahre.

## (14) FINANZINSTRUMENTE

Die DB Regio AG setzt derivative Finanzinstrumente (Swaps) zur Absicherung von Dieselpreisrisiken ein. Die Sicherungsgeschäfte werden grundsätzlich durch die DB AG mit DB-konzernexternen Kontrahenten (Banken) abgeschlossen und innerhalb des DB-Konzernverbunds weitergereicht (Spiegelgeschäfte). Die Grundgeschäfte realisieren die regionalen Busgesellschaften.

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 37.560 t Diesel (per 31. Dezember 2024: 20.736 t Diesel). Sämtliche Energiepreisicherungen beziehen sich auf den künftigen Energieverbrauch, dabei wird das zu sichernde Volumen auf Basis der geplanten Verkehrsleistungen der regionalen Busgesellschaften prognostiziert. Hierbei wird auf die Verbrauchshistorie zurückgegriffen.

Die Marktwerte der Finanzderivate entsprechen den aktuellen Wieder-eindeckungswerten für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung der Geschäfte und stellen sich wie folgt dar:

Sonstige Geschäfte per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Dieselderivate	20	13

Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch eine lineare Regression der realisierten Cashflows aus Grund- und Sicherungsgeschäft. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt.

Die Nominalwerte der eingesetzten Commodity-Dieselderivate betragen per 31. Dezember 2025 21 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 13 Mio. €). Die Laufzeiten der Sicherungsgeschäfte enden zwischen 2026 und 2029. Am Berichtsjahresende wurden die negativen Marktwerte der schwebenden Geschäfte i. H. v. 1 Mio. € als Drohverlustrückstellung unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (15) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2025	2024
Personenverkehr	7.487	7.127
davon Erlöse aus Verkehrsverträgen	6.020	5.680
davon eigene Fahrgelderlöse	1.467	1.447
Sonstige Umsatzerlöse	384	383
<b>Insgesamt</b>	<b>7.871</b>	<b>7.510</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse aus Verkehrsverträgen enthalten 1.670 Mio. € (im Vorjahr: 1.385 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind. Davon betreffen 231 Mio. € (im Vorjahr: 129 Mio. €) Fahrgelderlöse aus Vorjahren.

Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöskorrekturen für Vorjahre i. H. v. 262 Mio. € (im Vorjahr: 348 Mio. €).

Im Vorjahr ergaben sich aus der unter den sonstigen Rückstellungen beschriebenen Ausgleichsmechanik für das Deutschland-Ticket negative Umsatzerlöskorrekturen von 37 Mio. €.

### (16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter dieser Position ausgewiesenen Leistungen betreffen i. H. v. 6 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) Leistungen für das Anlagevermögen.

### (17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2025	2024
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	151	147
Erträge aus der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	55	35
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	36	135
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	10	40
Erträge aus der Zuschreibung auf Finanzanlagen	1	32
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	26	12
Übrige Erträge	4	23
<b>Insgesamt</b>	<b>283</b>	<b>424</b>
davon periodenfremd	114	209

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen beinhalten im Wesentlichen Erträge im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022 und der Corona-Pandemie (ÖPNV-Branchenlösung) i. H. v. 26 Mio. € (im Vorjahr: 106 Mio. €), von denen 26 Mio. € (im Vorjahr: 106 Mio. €) Vorjahre betreffen. Derartige Zuschüsse wurden der DB Regio AG im Wesentlichen für die Aufrechterhaltung des Personen-

nahverkehrs gewährt. Außerdem enthalten die Erträge aus staatlichen Zuschüssen Erträge im Zusammenhang mit der Kompensation von Einnahmeausfällen, Mehraufwendungen und der Beseitigung von Schäden aus dem Sturmtief Bernd im Jahr 2021 i. H. v. 6 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €), von denen 6 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) Vorjahre betreffen.

Die Erträge aus der Zuschreibung auf Finanzanlagen enthalten Zuschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert der DB Regio Bus Nord GmbH i. H. v. 1 Mio. €; im Vorjahr enthielten die Erträge aus der Zuschreibung auf Finanzanlagen Zuschreibungen auf Beteiligungsbuchwerte i. H. v. insgesamt 32 Mio. €.

In den übrigen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 6 Tsd. € (im Vorjahr: 6 Tsd. €) enthalten.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen i. H. v. 10 Mio. € (im Vorjahr: 40 Mio. €), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen i. H. v. 26 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €), Erträge aus Schadenersatz i. H. v. 46 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €), Erträge aus staatlichen Zuschüssen i. H. v. 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) sowie Erträge im Zusammenhang mit dem Sturmtief Bernd i. H. v. 6 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €).

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge enthalten außerdem Erträge aus der ÖPNV-Branchenlösung i. H. v. 26 Mio. € (im Vorjahr: 106 Mio. €), von denen 7 Mio. € (im Vorjahr: 82 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren und 19 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) aus Bescheiden für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022, die im Berichtsjahr eingegangen sind.

## (18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	651	636
davon Aufwendungen für Energie	603	590
davon Strom	399	392
davon Stromsteuer	28	27
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	166	160
davon sonstige Energien	10	11
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	48	43
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	0	3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.541	3.453
davon eingekaufte Leistungen Transport	509	450
davon Provisionen	274	296
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	167	156
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.442	2.425
davon Nutzung Trassen	2.108	1.980
davon Nutzung Stationen	334	445
davon sonstige bezogene Leistungen	149	126
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	989	957
<b>Insgesamt</b>	<b>5.181</b>	<b>5.046</b>

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

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung enthalten i. H. v. 53 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €) Aufwendungen für eine Rückstellungszuführung für Drittverpflichtungen aus Instandhaltung für Leasingfahrzeuge für die Fälle, in denen die DB Regio AG vertraglich verpflichtet ist, die Instandhaltung zu erbringen.

## (19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2025	2024
Löhne und Gehälter	1.486	1.381
davon für Arbeitnehmende	1.404	1.290
davon für zugewiesene Beamte:innen	82	91
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	77	85
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	5	6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung <sup>1)</sup>	369	330
davon für Arbeitnehmende	348	308
davon für zugewiesene Beamte:innen	21	22
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	21	22
davon für Altersversorgung	62	58
<b>Insgesamt</b>	<b>1.855</b>	<b>1.711</b>

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

## (20) ABSCHREIBUNGEN

Dieser Posten enthält ausschließlich Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen.

## (21) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2025	2024
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	21	22
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	66	61
Werbung und Verkaufsförderung	36	34
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	52	35
Forschungs- und Entwicklungskosten	30	30
Gebühren und Beiträge	12	9
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	7	7
Sonstige bezogene Dienstleistungen	372	379
davon bezogene IT-Leistungen	152	135
davon sonstige Kommunikationsdienste	9	4
davon sonstige Serviceleistungen	211	240
Aufwendungen aus Schadenersatz	2	3
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	19	1
Übrige Aufwendungen	177	153
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	65	60
davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen	48	19
davon sonstige übrige Aufwendungen	64	74
<b>Insgesamt</b>	<b>796</b>	<b>735</b>
davon periodenfremd	30	6

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 0 Tsd. € (im Vorjahr: 16 Tsd. €) sonstige Steuern und 9 Tsd. € (im Vorjahr: 15 Tsd. €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen i. H. v. 17 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €), Aufwendungen aus der Ausbuchung von sonstigen Vermögensgegenständen i. H. v. 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) sowie im Berichtsjahr Aufwendungen aus der Weiterverrechnung von Schadenersatz aufgrund von Lieferverzögerung i. H. v. 8 Mio. €. Im Vorjahr waren zudem Aufwendungen aus sonstigen Schäden i. H. v. 1 Mio. € enthalten.

## (22) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2025	2024
Erträge aus Beteiligungen	1	-
davon aus verbundenen Unternehmen	1	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	203	142
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-64	-87
<b>Insgesamt</b>	<b>140</b>	<b>55</b>

## (23) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2025	2024
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	55	78
davon aus verbundenen Unternehmen	54	78
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	1	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-19	-22
davon an verbundene Unternehmen	-16	-19
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-1
davon gegenüber Kreditinstituten	-1	-1
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>36</b>	<b>56</b>

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

In der [Kapitalflussrechnung](#) § 22 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.

## (24) FINANZMITTELFONDS

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln. Dieser beträgt 4 Tsd. € (per 31. Dezember 2024: 3 Tsd. €).

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB AG aus dem Cashpooling i. H. v. 311 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 292 Mio. €) und aus Festgeldanlagen gegen die DB AG i. H. v. 2.350 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 2.350 Mio. €) nicht einbezogen.

## Sonstige Angaben

### (25) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

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

### (26) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Regio 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. Dieser wird entsprechend den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

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

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

## (27) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#) § 34 ist beigefügt.

## (28) BESCHÄFTIGTE

	2025		2024	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen (VZP)				
Arbeitnehmende <sup>1)</sup>	23.240	22.936	22.229	22.795
Zugewiesene Beamt:innen	1.405	1.311	1.578	1.484
<b>Mitarbeitende <sup>1)</sup></b>	<b>24.645</b>	<b>24.247</b>	<b>23.807</b>	<b>24.279</b>
Nachwuchskräfte <sup>1)</sup>	1.841	2.141	1.590	1.867
<b>Insgesamt</b>	<b>26.486</b>	<b>26.388</b>	<b>25.397</b>	<b>26.146</b>

<sup>1)</sup> Seit 2025 werden Praktikant:innen und Werkstudent:innen nicht mehr bei der Zählung der Arbeitnehmenden, sondern bei der Zählung der Nachwuchskräfte berücksichtigt. Die Anzahl der Praktikant:innen per 31. Dezember 2025 betrug 0 VZP (per 31. Dezember 2024: 16 VZP). Die Anzahl der Werkstudent:innen per 31. Dezember 2025 betrug 15 VZP (per 31. Dezember 2024: 60 VZP). Die Zahl der Nachwuchskräfte beinhaltet auch Umschüler:innen.

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

Beamt:innen sind der DB Regio AG kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) zugewiesen worden. Sie arbeiten für die DB Regio AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

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

### Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2025 an:

#### EVELYN PALLA (BIS 30. SEPTEMBER 2025)

Vorsitzende des Vorstands,  
Vorständin Deutsche Bahn AG,  
Wien/Österreich

#### HARMEN VAN ZIJDERVELD <sup>1)</sup> (SEIT 7. NOVEMBER 2025)

Vorsitzender des Vorstands,  
Vorstand Deutsche Bahn AG (seit 1. November 2025),  
Ressort Regio Schiene (bis 31. Dezember 2025),  
Bad Nauheim

#### ULRIKE HABER-SCHILLING

Ressort Personal,  
Berlin

#### RALPH ROHDE

Ressort Finanzen/Controlling,  
Aschaffenburg

#### DR. JAN SCHILLING (BIS 31. DEZEMBER 2025)

Ressort Marketing,  
Berlin

#### DR. ARNE SCHNEEMANN (BIS 31. DEZEMBER 2025)

Ressort Regio Straße,  
Hannover

### Im Geschäftsjahr 2026 wurden zum Vorstand bestellt:

#### NICOLE BERLIN (SEIT 1. JANUAR 2026)

Ressort Regio Schiene,  
Lappersdorf

#### FREDERIK LEY (SEIT 1. JANUAR 2026)

Ressort Regio Straße,  
Bergisch Gladbach

### Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

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

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

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

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

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

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

#### MARTIN BURKERT\* (BIS 13. JUNI 2025)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,  
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Nürnberg

#### FRANK SKORZUS\* (SEIT 13. JUNI 2025)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,  
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Neumarkt

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

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

#### RALF DAMDE\*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus  
der DB Regio AG,  
Ensdorf

#### DR. CLARISSA FREUNDORFER

Konzernbevollmächtigte für das Land Baden-Württemberg  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### DR. ALEXANDER GOMMLICH

Leiter Recht der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### JAN GROTHE

Leiter Beschaffung, CPO der Deutschen Bahn AG,  
Oranienburg

#### IMKE HARTWIG\* (SEIT 13. JUNI 2025)

Vorsitzende des Betriebsrats Ulm R.2.4 der DB Regio AG,  
Tübingen

#### DR. HOLLE JAKOB

Leiterin der Unterabteilung III A Strategische Steuerung der  
Zollverwaltung im Bundesministerium der Finanzen,  
Berlin

#### LARS JEDINAT\*

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft  
Deutscher Lokomotivführer,  
Köln

#### TINA KROGMANN

Mitglied der Geschäftsführung der DB Sicherheit GmbH,  
Frankfurt am Main

#### JENS-PETER LÜCK\*

Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb R.8.1 RheinNeckar  
der DB Regio AG,  
Bad Schönborn

#### HERBERT MAHLBERG\* (BIS 13. JUNI 2025)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus  
der DB Regio AG,  
Bad Münstereifel

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

Leiterin Kommunikation und Marketing der Deutschen Bahn AG,  
Wiesbaden

#### STEFFEN MÜLLER

Leiter der Unterabteilung Straßen- und Ingenieurbau  
im Bundesministerium für Verkehr,  
Berlin

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

Leiterin Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,  
Potsdam

#### UTE PLAMBECK

Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein,  
Bremen, Niedersachsen der Deutschen Bahn AG,  
Hamburg

#### TOBIAS PÜTTMANN\* (SEIT 13. JUNI 2025)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus  
der DB Regio AG,  
Essen

#### CAROLA SCHEIN\*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus  
der DB Regio AG,  
Eisfeld (Sachsenbrunn)

**ALEXANDRA SCHIEMANOWITZ\***

Leiterin Portfoliomanagement und Vertragskalkulation  
der DB Regio AG,  
Frankfurt am Main

**INES SCHREIBER\* (BIS 13. JUNI 2025)**

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats im Wahlbetrieb R.3.1  
Niedersachsen/Bremen der DB Regio AG,  
Haste

**BERND SEUBERT\***

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb R.1.1 Unterfranken  
der DB Regio AG,  
Würzburg

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

Leiter Kommunikation und Marketing der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**CINDY WINTER-THIEL\* (SEIT 13. JUNI 2025)**

Geschäftsstellenleiterin EVG Geschäftsstelle Leipzig  
der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Wurzen, OT Nemt

**FLORIAN WROBEL\* (BIS 13. JUNI 2025)**

Leiter Beratung Interessenvertreter:innen der EVA  
Bildung&Beratung GmbH,  
Möhrendorf

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2025	2024
Gesamtbezüge des Vorstands	2.316	2.569
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	399	379
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	203	1.729
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	4.513	4.519
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	104	102

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf fünf (im Vorjahr: fünf) Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Regio AG haben, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 1.725 Tsd. € (im Vorjahr: 1.742 Tsd. €), einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 487 Tsd. € (im Vorjahr: 738 Tsd. €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen. Der Vorsitzende des Vorstands und die ehemalige Vorsitzende haben einen Arbeitsvertrag mit der DB AG.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr 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.

**(30) 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.

**(31) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

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

**(32) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINN-ABFÜHRUNGSVERTRAG**

Das positive Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 24. Februar 2026

DB Regio AG  
Der Vorstand



# Anteilsbesitzliste

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>DB Regio</b>		
<b>Vollkonsolidiert</b>		
Autokraft GmbH, Hamburg	53.598	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	13.475	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	3.456	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	6.709	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	12.148	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Neuss	8.111	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	5.470	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	56.587	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	1.946	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Berlin	36.280	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	7.881	74,90
DB Regio Marschbahn GmbH, Kiel	8.017	100,00
DB Regio Stuttgart GmbH, Stuttgart	16.028	100,00
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	71.700	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	2.155	99,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	31.672	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	5.707	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	2.776	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	967	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	20.319	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	13.666	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	22.109	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Hamburg	10.613	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	25.031	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	5.277	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	17.721	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	18.636	100,00
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	12.072	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	14.821	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	179.384	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	147.499	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	171	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	14.012	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	3.598	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	10.096	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	17.368	100,00
<b>At Equity</b>		
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen <sup>2),3)</sup>	20	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg <sup>2),3)</sup>	448	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover <sup>2),4)</sup>	283	42,51
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main <sup>2),3)</sup>	1.802	28,23
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Geislingen an der Steige <sup>2),3)</sup>	101	20,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen <sup>2),6)</sup>	323	47,50

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen <sup>2),3)</sup>	11.159	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft GmbH & Co. eG&R, Gemünden a. Main <sup>2),6)</sup>	2	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich <sup>2),6)</sup>	1.227	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover <sup>2),3)</sup>	81	11,11
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel <sup>2),3)</sup>	190	47,90
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing <sup>2),3)</sup>	397	33,33
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Völklingen <sup>2),6)</sup>	51	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg <sup>2),3)</sup>	25	39,80
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg <sup>2),6)</sup>	222	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg <sup>2),3)</sup>	78	30,00
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt <sup>2),3)</sup>	496	10,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Radolfzell am Bodensee <sup>2),3)</sup>	30	14,65
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg <sup>2),3)</sup>	54	25,93
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen <sup>2),6)</sup>	136	32,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen <sup>2),6)</sup>	169	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw <sup>2),4)</sup>	897	32,60
VHN Verkehresholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig <sup>2),3)</sup>	716	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig <sup>2),3)</sup>	303	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrsservice GmbH, Kaiserslautern <sup>2),3)</sup>	-110	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen <sup>2),6)</sup>	160	40,00
<b>Fair Value</b>		
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach <sup>2),3)</sup>	70	23,00
Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE), Pforzheim <sup>2),6)</sup>	52	23,80
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen <sup>2),3)</sup>	146	70,20
Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock <sup>2),3)</sup>	27	20,63
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal <sup>2),3)</sup>	324	51,42

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

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

<sup>3)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2024.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2022.

<sup>5)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2021.

<sup>6)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2023.

# Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung

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

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

### Definition der Bereiche

Die DB Regio AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

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

Zum Bereich Service gehören bei der DB Regio AG die Wartungseinrichtungen zur routinemäßigen betriebsnahen Fahrzeuginstandhaltung sowie die Außenreinigungsanlagen (Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f ERegG).

### Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

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

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

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

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

## Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

### ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die [getrennten Anlagenspiegel](#) [39f.](#)). Im Berichtsjahr wurden von den Zugängen im Anlagevermögen im Bereich Verkehr 17 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) und im Bereich Service 1 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) Investitionszuschüsse abgesetzt.

### VORRÄTE

Die Hilfs- und Betriebsstoffe werden ausschließlich in den Werkstätten gelagert und sind daher im Bereich Service ausgewiesen.

Die unfertigen Erzeugnisse und Leistungen werden sachverhaltsbezogen auf die Bereiche Verkehr und Service aufgeteilt.

### FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die per 31. Dezember 2025 bestehenden Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

	Bereich Verkehr		Bereich Service					
	davon mit Rest-laufzeit über 1 Jahr	davon mit Rest-laufzeit über 1 Jahr	davon mit Rest-laufzeit über 1 Jahr	davon mit Rest-laufzeit über 1 Jahr				
Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024	2025	2024				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.541	11	1.256	-	4	-	5	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.649	-	2.693	-	421	-	434	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	0	-	-	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	35	0	48	4	1	0	1	0
<b>Insgesamt</b>	<b>4.226</b>	<b>11</b>	<b>3.997</b>	<b>-</b>	<b>426</b>	<b>0</b>	<b>440</b>	<b>-</b>

Im Bereich Service werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus der Erbringung von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (72 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 64 Mio. €). Am Vorjahresende wurden im Bereich Service die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Verkehr um 67 Mio. € erhöht. Die Forderungen aus dem kurzfristigen Cashpooling und aus Festgeldanlagen werden entsprechend dem direkt zugeordneten Sachanlagevermögen geschlüsselt.

## ZUGEORDNETES EIGENKAPITAL

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

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

## RÜCKSTELLUNGEN

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

## VERBINDLICHKEITEN

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

Per 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr				Bereich Service			
	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr		davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr		davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr		davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	
	2025	1 Jahr	2024	1 Jahr	2025	1 Jahr	2024	1 Jahr
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	8	2	9	2	1	1	2	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	376	155	262	178	23	23	18	18
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.315	741	1.725	938	163	77	153	44
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	896	162	588	231	4	4	4	4
davon aus Steuern	26	14	13	13	2	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>2.595</b>	<b>1.060</b>	<b>2.584</b>	<b>1.349</b>	<b>191</b>	<b>105</b>	<b>177</b>	<b>67</b>
davon zinspflichtig	1.228		1.175		126		138	

Im Bereich Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen des Bereichs Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (72 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 64 Mio. €). Am Vorjahresende wurden im Bereich Verkehr die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den originären Geschäftsvorfällen in Höhe der Ergebnisabführung für den Bereich Verkehr um 67 Mio. € erhöht.

Die für Investitionen aufgenommenen langfristigen Kredite werden entsprechend dem direkt zugeordneten Sachanlagevermögen geschlüsselt.

## HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG i. H. v. 464 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 475 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr i. H. v. 395 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 405 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 69 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 70 Mio. €).

## Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

### UMSATZERLÖSE

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

Die Umsatzerlöse des Bereichs Service setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (46 Mio. €; im Vorjahr: 43 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (6 Mio. €; im Vorjahr: 7 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (867 Mio. €; im Vorjahr: 778 Mio. €) sowie zusätzlich aus sonstigen Leistungen für den Bereich Verkehr wie Vermietung und Personalausleihe (20 Mio. €; im Vorjahr: 17 Mio. €). Diese ergänzen die Umsatzerlöse aus den übrigen originären Geschäftsvorfällen (35 Mio. €; im Vorjahr: 36 Mio. €).

### SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen im Bereich Verkehr sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 6 Tsd. € (im Vorjahr: 6 Tsd. €) enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge im Bereich Service beinhalten Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €).

### MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (867 Mio. €; im Vorjahr: 778 Mio. €) werden in der GuV des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (358 Mio. €; im Vorjahr: 315 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Regio AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe (354 Mio. €; im Vorjahr: 309 Mio. €) und bezogene Leistungen (4 Mio. €; im Vorjahr: 6 Mio. €) ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Service um Materialverbrauch der Fertigung handelt.

### PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 53 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €).

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service enthalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 9 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €).

## Sonstige betriebliche Aufwendungen

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

Im sonstigen betrieblichen Aufwand werden im Bereich Verkehr 20 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) im Wesentlichen aus Mietaufwendungen und Personalausleihungen zugesetzt.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 2 Tsd. €) und im Bereich Service i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 14 Tsd. €) angefallen.

Darüber hinaus sind im Bereich Verkehr 9 Tsd. € (im Vorjahr: 14 Tsd. €) und im Bereich Service 0 Tsd. € (im Vorjahr: 1 Tsd. €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen.

### BETEILIGUNGSERGEBNIS

Weil die Finanzanlagen dem Bereich Verkehr zugeordnet sind, betrifft das Beteiligungsergebnis ebenso ausschließlich den Bereich Verkehr.

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2025	2024
Erträge aus Beteiligungen	1	-
davon aus verbundenen Unternehmen	1	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	203	142
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-64	-87
<b>Insgesamt</b>	<b>140</b>	<b>55</b>

### ZINSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2025	2024	2025	2024
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	48	69	7	9
davon aus verbundenen Unternehmen	47	69	7	9
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	1	0	0	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-17	-20	-2	-2
davon an verbundene Unternehmen	-14	-17	-2	-2
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-2	-1	0	0
davon gegenüber Kreditinstituten	-1	-1	0	0
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>31</b>	<b>49</b>	<b>5</b>	<b>7</b>

### BEHERRSCHUNGS- UND GEWINN- ABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB AG abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt bzw. Jahresfehlbeträge der Tätigkeitsbereiche von dieser übernommen werden.

## Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

### Aktiva

Per 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2025	2024	2025	2024
<b>A. Anlagevermögen</b>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	48	61	0	0
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	30	30	301	301
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	21	21	204	205
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3	2	37	40
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	3.186	3.517	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	4	5	35	35
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13	9	25	24
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	266	136	129	75
	<b>3.502</b>	<b>3.699</b>	<b>527</b>	<b>475</b>
III. Finanzanlagen	555	515	-	-
	<b>4.105</b>	<b>4.275</b>	<b>527</b>	<b>475</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
I. Vorräte				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-	266	242
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	9	6	1	3
3. Waren	7	-	0	0
	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>267</b>	<b>245</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.541	1.256	4	5
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.649	2.693	421	434
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	-	-
4. Sonstige Vermögensgegenstände	35	48	1	1
	<b>4.226</b>	<b>3.997</b>	<b>426</b>	<b>440</b>
III. Guthaben bei Kreditinstituten	0	0	0	-
	<b>4.242</b>	<b>4.003</b>	<b>693</b>	<b>685</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	1	0	-	0
	<b>8.348</b>	<b>8.278</b>	<b>1.220</b>	<b>1.160</b>

### Passiva

Per 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2025	2024	2025	2024
<b>A. Eigenkapital</b>				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.510	1.510	328	328
Ausgleichsposten	- 659	- 618	659	618
	<b>851</b>	<b>892</b>	<b>987</b>	<b>946</b>
<b>B. Rückstellungen</b>				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15	16	2	3
Steuerrückstellungen	3	4	1	0
Sonstige Rückstellungen	4.247	4.103	39	34
	<b>4.265</b>	<b>4.123</b>	<b>42</b>	<b>37</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	8	9	1	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	376	262	23	18
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.315	1.725	163	153
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	896	588	4	4
	<b>2.595</b>	<b>2.584</b>	<b>191</b>	<b>177</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	637	679	-	-
	<b>8.348</b>	<b>8.278</b>	<b>1.220</b>	<b>1.160</b>



## Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2025	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 01.01. 2025	Abschreibungen	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2024
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	55	4	-4	-19	36	-10	-5	-	-	4	-11	25	45
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	7	4	-6	-2	3	-	-	-	-	-	-	3	7
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	30	3	0	0	33	-14	-3	-	-	0	-17	16	16
3. Geleistete Anzahlungen	0	3	4	0	7	-	-	-	-	-	-	7	0
	<b>85</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>-19</b>	<b>76</b>	<b>-24</b>	<b>-8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>-28</b>	<b>48</b>	<b>61</b>
<b>Sachanlagen</b>													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	10	0	-	0	10	-1	-	-	-	-	-1	9	9
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	35	1	1	0	37	-14	-2	-	0	0	-16	21	21
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	-	-	0	0	0	-	-	-	0	0	0
	<b>45</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>-15</b>	<b>-2</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-17</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	3	1	1	0	5	-1	-1	-	-	0	-2	3	2
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.631	31	17	-169	11.510	-8.114	-378	-	0	168	-8.324	3.186	3.517
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	13	0	0	0	13	-8	0	-	0	-1	-9	4	5
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	27	7	0	-2	32	-18	-3	-	0	2	-19	13	9
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>1)</sup>	136	149	-19	0	266	-	-	-	-	-	-	266	136
	<b>11.855</b>	<b>189</b>	<b>-</b>	<b>-171</b>	<b>11.873</b>	<b>-8.156</b>	<b>-384</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>169</b>	<b>-8.371</b>	<b>3.502</b>	<b>3.699</b>
<b>Finanzanlagen</b>													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	524	39	-	0	563	-10	-	1	-	-	-9	554	514
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	<b>525</b>	<b>39</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>564</b>	<b>-10</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-9</b>	<b>555</b>	<b>515</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>12.465</b>	<b>238</b>	<b>-</b>	<b>-190</b>	<b>12.513</b>	<b>-8.190</b>	<b>-392</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>173</b>	<b>-8.408</b>	<b>4.105</b>	<b>4.275</b>

<sup>1)</sup> Von den Zugängen des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen 137 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos. Im Vorjahr enthielt dieser Posten zudem Abgänge i. H. v. 82 Mio. € aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos.



## BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2025	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 01.01. 2025	Abschrei- bungen	Zuschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2025	Stand per 31.12. 2024
	<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	0	0	-	-	0	0	0	-	-	-	0	0	0
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	0	0	0
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0	0
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sachanlagen</b>													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	91	1	-	-	92	0	-	-	-	-	0	92	91
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	424	2	10	0	436	-219	-13	-	-	0	-232	204	205
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	-	-	7	-2	0	-	-	-	-2	5	5
	<b>522</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>535</b>	<b>-221</b>	<b>-13</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-234</b>	<b>301</b>	<b>301</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	105	0	0	0	105	-65	-3	-	-	0	-68	37	40
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	-	0	-	-	0	-	0	-	-	-	0	0	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	174	3	3	-5	175	-139	-6	-	-	5	-140	35	35
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	94	6	2	-2	100	-70	-7	-	-	2	-75	25	24
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	75	69	-15	0	129	-	-	-	-	-	-	129	75
	<b>970</b>	<b>81</b>	<b>-</b>	<b>-7</b>	<b>1.044</b>	<b>-495</b>	<b>-29</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>-517</b>	<b>527</b>	<b>475</b>
<b>Finanzanlagen</b>													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>970</b>	<b>81</b>	<b>-</b>	<b>-7</b>	<b>1.044</b>	<b>-495</b>	<b>-29</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>-517</b>	<b>527</b>	<b>475</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	7.790	7.430
Bestandsveränderungen	3	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	282	423
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 593	- 578
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 3.522	- 3.433
Instandhaltungsaufwand	- 1.393	- 1.314
	- 5.508	- 5.325
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 1.222	- 1.131
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 300	- 269
	- 1.522	- 1.400
Abschreibungen	- 392	- 435
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 759	- 634
Beteiligungsergebnis	140	55
Zinsergebnis	31	49
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>65</b>	<b>164</b>
Erträge aus Verlustübernahme	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	- 65	- 164
<b>Jahresergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### BEREICH SERVICE

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	974	881
Bestandsveränderungen	1	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	0
Sonstige betriebliche Erträge	1	1
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 412	- 367
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 24	- 25
Instandhaltungsaufwand	- 104	- 106
	- 540	- 498
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 264	- 250
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 69	- 61
	- 333	- 311
Abschreibungen	- 29	- 30
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 57	- 118
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	5	7
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>22</b>	<b>- 67</b>
Erträge aus Verlustübernahme	-	67
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	- 22	-
<b>Jahresergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

## Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Regio Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft.

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

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

## Grundlage für die Prüfungsurteile

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

## Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Berlin, den 24. Februar 2026

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Marquardt  
Wirtschaftsprüfer

Schulze  
Wirtschaftsprüfer

# Kontaktinformationen

## DB REGIO AG

Europa-Allee 70–76  
60486 Frankfurt am Main  
[www.dbrégio.de](http://www.dbrégio.de)

## INVESTOR RELATIONS, FINANCIAL AND ESG DISCLOSURES

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

Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 24. Februar 2026), der Geschäftsbericht des DB-Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter [www.db.de/berichte](http://www.db.de/berichte) abrufbar.



## KONZERNKOMMUNIKATION

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



## DB-SERVICENUMMER

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



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



## DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

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



## IMPRESSUM

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

## BILDNACHWEIS

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

**DB Regio AG**  
Europa-Allee 70-76  
60486 Frankfurt am Main

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