



# DB Regio AG

## Geschäftsbericht 2024

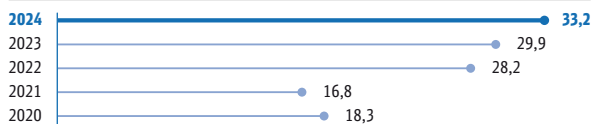
---

# Inhalt

- 1 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 5 Bericht des Aufsichtsrats
- 8 Lagebericht
- 26 Jahresabschluss

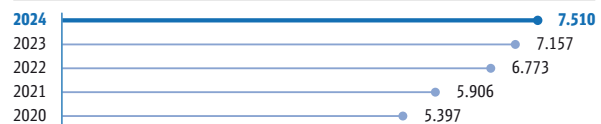
## ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

### VERKEHRSLEISTUNG / in Mrd. Pkm<sup>1)</sup>



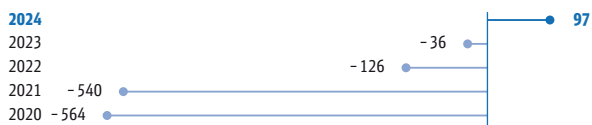
↗ 2024 zu 2023: +11,0%

### UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2024 zu 2023: +4,9%

### ERGEBNIS NACH STEUERN<sup>1)</sup> / in Mio. €



↗ 2024 zu 2023: +133 Mio. €

### UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2024	2023	Veränderung	
			absolut	%
<b>FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €</b>				
Umsatz	7.510	7.157	+ 353	+ 4,9
Ergebnis nach Steuern <sup>2)</sup>	97	- 36	+ 133	-
Bilanzsumme per 31.12.	9.307	8.359	+ 948	+ 11,3
Anlagevermögen per 31.12.	4.750	5.118	- 368	- 7,2
Eigenkapital per 31.12.	1.838	1.838	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.313	1.512	- 199	- 13,2
Brutto-Investitionen	101	283	- 182	- 64,3
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	101	282	- 181	- 64,2
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	24.279	22.952	+ 1.327	+ 5,8
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Reisende in Mio.	1.304	1.232	+ 72	+ 5,8
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm <sup>1)</sup>	33,2	29,9	+ 3,3	+ 11,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	336,8	350,0	- 13,2	- 3,8

<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> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

## Vorwort der Vorstandsvorsitzenden



**EVELYN PALLA**  
Vorstandsvorsitzende  
der DB Regio AG

### Liebe Leser:innen,

war 2024 ein gutes Jahr für den Nahverkehr in Deutschland? Ja, in vielerlei Hinsicht war es ein gutes Jahr, das den öffentlichen Personennahverkehr besser gemacht hat. In Summe dürfen wir bei DB Regio mit 2024 sehr zufrieden sein. Dennoch gibt es Herausforderungen, die wir als Branche noch gemeinsam lösen müssen.

Ein gutes Jahr war 2024 für die Nutzerinnen und Nutzer des Deutschland-Tickets. Über 13 Millionen Abonnements sprechen eine deutliche Sprache: Das Deutschland-Ticket ist gekommen, um zu bleiben. Es ist nicht mehr wegzudenken. Dass es den Nahverkehr populärer gemacht hat, ist in der Branche Konsens. Verkehrsverbünde wie go.Rheinland und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr haben verschlankte Tarifsysteme auf den Weg gebracht, in denen das Deutschland-Ticket einen Großteil der früheren Angebote ersetzt.

Ein gutes Jahr war 2024 für die Integrierte Alltagsmobilität (IAM). Anfang April 2024 ging in der Region Schlei das Projekt SMILE24 des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) sowie der Landkreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde an den Start. DB Regio sorgt als Partner für die betriebliche Umsetzung und unterstützt konzeptionell. SMILE24 hat gezeigt, dass durch die Vernetzung



schneller Buslinien- und erschließender On-Demand-Verkehre der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) auch in der Fläche eine Alternative zum Individualverkehr sein kann. An diesen Erfolg wollen wir anknüpfen. Gemeinsam mit der Landesregierung des Saarlands schaffen wir eine IAM-Modellregion, die auch eine enge Verzahnung mit dem Schienenverkehr beinhaltet. Die Vereinbarung darüber haben wir im September 2024 unterzeichnet. Wir sehen in der IAM ein zentrales Branchenthema. Denn im ÖPNV gibt es kein »one size fits all«. ÖPNV ist Manufakturarbeit und muss zur Region passen, wenn er eine Alternative zum Auto sein soll. Genau hier setzt IAM an: Statt von Haltestelle zu Haltestelle wollen wir unseren Fahrgästen eine Mobilität von Tür zu Tür bieten. Dazu notwendig sind weitere skalierbare Modellregionen für integrierte Verkehre mit anschließender Regelfinanzierung.

Ein gutes Jahr war 2024 auch für das autonome Fahren im ÖPNV. Im Projekt KIRA (KI-basierter Regelbetrieb autonomer On-Demand-Verkehre), das wir gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und weiteren Projektpartnern realisieren, hat im Juni 2024 der Testbetrieb begonnen. Zum ersten Mal war damit ein Fahrzeug auf Level-4-Niveau im deutschen Straßenverkehr unterwegs. Level 4 bedeutet: fahrerlos und fernüberwacht. Auf mittlere Sicht bietet das die Chance, ÖPNV-Angebote nicht nur attraktiver, sondern auch bezahlbar zu gestalten.

Das Jahr 2024 war auch ein Jahr voller Herausforderungen. Das betrifft vor allem das sanierungsbedürftige Schienennetz. Die Fahrgäste leiden unter Baustellen, Umleitungen, ausfallenden Zügen und Verspätungen. Zugleich sind die wirtschaftlichen Folgen für die Verkehrsunternehmen gravierend. Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) hat darauf mit dem Programm S3 reagiert. Es soll in den kommenden drei Jahren die Infrastruktur, die Betriebsqualität auf der Schiene und die Wirtschaftlichkeit zurück auf den Kurs der Dachstrategie Starke Schiene bringen. Es setzt dabei auch an Punkten an, die uns als DB Regio ebenso wie andere Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr schon lange belasten. Ein Beispiel dafür ist die Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern und Betreibern. Es widerspricht dem Gebot der Fairness und schwächt die Verkehrsunternehmen, wenn sie baustellenbedingte Mehrkosten und Mindereinnahmen allein zu tragen haben. Hier müssen Änderungen in den Verkehrsverträgen Abhilfe schaffen. Gleiches gilt für Pönale, wenn die Ursachen außerhalb des Einflussbereichs der Verkehrsunternehmen liegen. Ein Beitrag zu mehr Pünktlichkeit ist mit solchen Pönalen nicht verbunden. Leisten können das jedoch resiliente Betriebskonzepte in Abstimmung mit den Aufgabenträgern. Fahrplan- und Umlaufgestaltungen müssen sich unter den Bedingungen von Infrastrukturengpässen bewähren.

Eine gute Nachricht ist, dass der Bund und DB InfraGO nun alle Kräfte für eine zuverlässige und leistungsfähige Infrastruktur mobilisieren. Mit der Riedbahn begann 2024 die Generalsanierung der Korridore. Als DB Regio haben wir mit einem umfassenden Ersatzkonzept unseren Beitrag zum gelungenen Auftakt geleistet. Wir wollten neue Maßstäbe setzen – und das ist uns gelungen. Dafür haben wir für die fünfmonatige Vollsperrung rund 400 Busfahrerinnen und Busfahrer europaweit rekrutiert. Diese haben in unseren 150 DB-Bussen über 1,3 Millionen Fahrgäste befördert. Das Ergebnis ist eine bemerkenswert hohe Kundenzufriedenheit: 86 Prozent der von uns befragten Fahrgäste gaben dem Riedbahn-Ersatzverkehr die Schulnote 1 oder 2. Wir haben uns von dem Ziel leiten lassen, die Fahrgäste in der Zeit der Vollsperrung mit einem positiven Kund:inenerlebnis im System Nahverkehr zu halten. Und jetzt machen wir weiter: Mit dem Rückenwind aus der Riedbahn wollen wir künftige Ersatzverkehre in ganz Deutschland als Produkt noch attraktiver machen. Noch stabiler und zuverlässiger, noch komfortabler. Für noch mehr zufriedene Fahrgäste.



Eine Reihe wichtiger Fragen hat das Jahr 2024 jedoch unbeantwortet gelassen. Das Deutschland-Ticket hat als Tarifangebot zwar mehr Fahrgäste ins System ÖPNV gebracht und wird das hoffentlich auch weiter tun. Es hat aber auch die Defizite im Leistungsangebot des ÖPNV vor Augen geführt. Daher benötigt es neben dem Ticket auch einen weiteren Ausbau des Angebots. Das gilt vor allem in ländlichen Räumen. Deshalb plädieren wir für bundesweite Mindestreichbarkeits- und Bedienstandards, für schnelle und direkte Linienbusverbindungen sowie On-Demand-Verkehre im Sinne der IAM. Genauso braucht Deutschland einen attraktiven und passgenau finanzierten Schienenpersonennahverkehr. Nach Jahren, in denen die Verkehrsunternehmen erheblichen finanziellen und operativen Herausforderungen ausgesetzt waren, ist eine verlässliche und ausreichende Finanzierungsbasis unverzichtbar.

Unternehmerisch ist DB Regio im Jahr 2024 trotz schwieriger Rahmenbedingungen gut vorangekommen. Unsere Organisationsstruktur mit zwei operativen Säulen hat sich bewährt. Nach Arne Schneemann für DB Regio Straße haben wir mit Harmen van Zijderveld auch DB Regio Schiene im Vorstand hervorragend besetzen können. Dass unsere Werke nun in den Regionen und S-Bahnen geführt werden, hat sie näher an den Markt und die Kunden gebracht. Die Sanierung des Regionalbusgeschäfts macht große Fortschritte. Wir haben dem Mangel an Fachpersonal, der die ganze Branche stark belastet, erfolgreich entgegengewirkt. Mit rund 6.800 Neueinstellungen – davon rund 3.200 bei DB Regio Straße und rund 3.600 bei DB Regio Schiene – konnten wir unsere Rekrutierungsziele erreichen und die personalbedingten Einschränkungen im Leistungsangebot der DB Regio AG signifikant reduzieren. Mein Dank gilt allen unseren Mitarbeiter:innen! Hinter jeder Zug- und Busfahrt stehen engagierte Menschen, die für die Fahrgäste und die nachhaltige Mobilität alles geben.

Dass wir das Betriebsergebnis im Geschäftsjahr 2024 trotz des Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und der baustellenbedingten Belastungen deutlich verbessert haben, werten wir als Erfolg. Im Wettbewerb der Verkehrsunternehmen wollen wir unseren Marktanteil auch in Zukunft halten und weiterhin auskömmliche Ergebnisse erwirtschaften.

Bei DB Regio Straße haben wir den Sanierungskurs in 2024 erfolgreich fortgesetzt und werden diesen Weg in 2025 konsequent weitergehen. Besonders erfreulich: Diese Fortschritte zeigen sich auch im wettbewerbsintensiven Ausschreibungsmarkt. DB Regio Straße konnte im dritten Jahr in Folge Umsatz und Leistungsvolumen deutlich steigern.

Bei DB Regio Schiene freuen wir uns, dass wir 2024 unter anderem den Zuschlag für zwei große Netze erhalten haben. Wir werden die S-Bahn Dresden und die S-Bahn Köln auch künftig betreiben. Die Fahrzeuge für die gewonnenen Netze erhalten dabei ein umfassendes Redesign.

In der Vergangenheit wurden Fahrzeuge in großen Stückzahlen beschafft und sind in vielen Nahverkehrsnetzen im Einsatz. Das hat bislang bereits die Kosten für Wartung und Betrieb reduziert und schafft nun gute Voraussetzungen für Redesign-Programme, die den Lebenszyklus der Fahrzeuge voll ausschöpfen. Selbstverständlich ist das im deutschen Schienenpersonennahverkehr allerdings nicht mehr. Bedingt durch die Ausschreibungspraxis der Aufgabenträger hat die Vielfalt der eingesetzten Fahrzeuge zugenommen. Ein erkennbarer Nutzen für die Fahrgäste ist damit aus unserer Sicht häufig nicht verbunden. Es führt aber zu mehr Komplexität und erhöhten Kosten im Gesamtsystem. Wir plädieren deshalb für mehr Standardisierung und Harmonisierung in der Flottenstrategie. Das ermöglicht einen flexiblen Einsatz, stärkt die betriebliche Resilienz und sichert die Nutzbarkeit der Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus hinweg.

Dass Fragmentierung dem Schienenpersonennahverkehr nicht guttut, gilt nicht nur für die Flotten. Problematisch sehen wir auch Vergabeverfahren, in denen statt durchgängiger Wertschöpfungsketten nur Einzelverträge für beispielsweise Fahrzeugstellung, Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung ausgeschrieben werden. Der Preis dafür besteht in hohem Administrations- und Steuerungsaufwand aufseiten der Aufgabenträger und beteiligten Schnittstellenpartner, wie Herstellern und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zukunftsgerichtet sind Vergaben dann, wenn sie zudem Innovationskraft fördern. Dazu gehört es, in laufenden Verkehrsverträgen etwa durch Innovationsbudgets Verbesserungen zuzulassen und zu unterstützen.

Wir alle wissen, wie groß das Potenzial unserer Branche ist. Wir alle hoffen auf Rahmenbedingungen, die es zur Geltung bringen. Dass das kein Selbstläufer ist, haben die Schlagzeilen des Jahres 2024 dokumentiert. Sie waren überschattet von Finanzierungssorgen, drohenden Angebotskürzungen, Baustellen und Infrastrukturmängeln. Natürlich gehören diese Themen auf den Tisch. Aber sie bergen auch das Risiko, dass der Nahverkehr vorrangig als Problem thematisiert und wahrgenommen wird. In diese Falle dürfen wir als Branche nicht tapen! Zusammen und unüberhörbar müssen wir zum Ausdruck bringen, dass die öffentliche Mobilität auf Schiene und Straße Lösung ist und nicht Problem. Deutschland braucht Lösungen, damit der Klimaschutz im Verkehr aus der Sackgasse findet. Damit gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land mehr sind als Lippenbekenntnisse. Damit das Umsteigen auf Nachhaltigkeit immer attraktiver wird. Lassen Sie uns als Branche gemeinsam und mutig dafür eintreten!

Herzlichst Ihre



Evelyn Palla  
Vorstandsvorsitzende  
der DB Regio AG

## Bericht des Aufsichtsrats



**DR. RICHARD LUTZ**  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB Regio AG

### Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In zwei Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage eines schriftlichen Verfahrens gefasst. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB 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. 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, und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

## Arbeitsschwerpunkte

In der außerordentlichen Sitzung am 25. Januar 2024 befasste sich der Aufsichtsrat ausschließlich mit Angelegenheiten des Vorstands.

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

Schwerpunkt der Sitzungen des Aufsichtsrats am 19. Juni 2024 und am 11. September 2024 war die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Regio AG. Zudem legte der Aufsichtsrat neue Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB Regio AG fest.

In seiner Sitzung am 4. Dezember 2024 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung 2025 und die Mittelfristplanung 2025–2029 der DB Regio AG zur Kenntnis genommen und befasste sich erneut mit der aktuellen Lage.

Frau Evelyn Palla wurde im schriftlichen Verfahren mit Wirkung zum 1. Juli 2025 erneut zur Vorstandsvorsitzenden der DB Regio AG bestellt.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2024 eingehend mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er wurde über die Auswirkungen des Deutschland-Tickets informiert und befasste sich mit den Ergebnissen der Vergaben in den Sparten Schiene und Straße. Weitere Tätigkeitsschwerpunkte bildeten die Betriebsqualität und die Personallage. Der Aufsichtsrat verfolgte zudem die Fortführung der Sanierung und Transformation der Sparte Straße und ließ sich über die Umsetzung der Ersatzverkehre unterrichten. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem sowie zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

## Jahresabschluss

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

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 21. März 2025 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

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



## Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Harmen van Zijderveld nahm zum 1. Februar 2024 seine Tätigkeit als Mitglied des Vorstands, zuständig für das Ressort Regio Schiene, auf.

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

Herr Frank Miram schied mit Ablauf des 31. März 2024 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. April 2024 Frau Dr. Clarissa Freundorfer nach.

Herr Dr. Sebastian Stern schied mit Ablauf des 31. März 2024 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. April 2024 Herr Jan Grothe nach.

Herr Klaus-Dieter Josel schied mit Ablauf des 31. Mai 2024 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. Juni 2024 Frau Ute Plambeck nach.

Frau Dörte Basler schied mit Ablauf des 31. März 2024 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. Juli 2024 Frau Tina Krogmann nach.

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

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

Frankfurt am Main, im März 2025

Für den Aufsichtsrat

Dr. Richard Lutz  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB Regio AG

# Lagebericht

## ÜBERBLICK

### Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

#### START SANIERUNGSPROGRAMM S3

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

#### TARIFABSCHLUSS GDL

Der DB-Konzern und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben nach fünfmonatigen Verhandlungen einen Tarifabschluss erzielt. Im ersten Halbjahr 2024 ist es an 18 Tagen zu Streikmaßnahmen der GDL gekommen, die auch bei der DB Regio AG mit einer hohen Intensität geführt wurden.

#### ERSTE GENERALSANIERUNG ABGESCHLOSSEN

Damit die Infrastruktur auf der sog. Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt am Main wieder leistungsfähig wird, bündelte die DB InfraGO AG im zweiten Halbjahr 2024 alle geplanten Baumaßnahmen der kommenden Jahre zu einer Generalsanierung. Innerhalb einer kompakten Sperrpause von fünf Monaten modernisierte die DB InfraGO AG alle Anlagen auf der rund 70 km langen Strecke.

Aufgrund der Sperrung der Riedbahn kam es zu Leistungskürzungen bzw. zur Verlegung von Verkehren. Um die Auswirkungen für die Reisenden während dieser Zeit so gering wie möglich zu halten, hat die DB Regio AG einen Umleiterverkehr und einen von der DB InfraGO AG beauftragten Hochleistungsersatzverkehr eingerichtet.

Zwar verlängerte sich die Fahrzeit zwischen Mannheim und Frankfurt am Main auf den Umleiterverkehren, jedoch wurde den Reisenden eine verlässliche und hochwertige Verbindung angeboten. Durch ein harmonisiertes Fahrplankon-

zept und die Reduzierung der Zugfahrten bei gleichzeitig um rund 30% erhöhter Kapazität und einer stabilen Fahrzeugverfügbarkeit konnte ein stabiles Angebot mit hoher Pünktlichkeit sichergestellt werden.

Für den zugehörigen Hochleistungsersatzverkehr hat die Sparte DB Regio Straße rund 400 Busfahrer:innen aus 14 verschiedenen Ländern eingestellt und 150 neue, komfortable Busse angeschafft. Die Busse sind mit WLAN, USB-Steckdosen, großen Gepäckablagen und Toiletten ausgestattet. Durch die häufige Taktung und die Ausstattung der Busse sowie eine neue, intuitive Wegeleitung zu den Ersatzhaltestellen und Echtzeit-Informationen für die Reisenden erzielte der Ersatzverkehr eine sehr hohe Kundenzufriedenheit mit der Schulnote 2. Dies spiegelte sich auch in der Nutzung des Ersatzverkehrs wider, mit dem bis zu 16.000 Reisende täglich im System Bahn gehalten werden konnten.

Die Generalsanierung der Riedbahn wurde Mitte Dezember 2024 abgeschlossen.

#### HERAUSFORDERNDE BETRIEBLICHE LAGE BEI DB REGIO IN 2024

Die hohe Störanfälligkeit der Infrastruktur und das weiter steigende Bauvolumen sorgten 2024 für betriebliche Herausforderungen bei der DB Regio AG. Dies zeigte sich in einer gesunkenen Pünktlichkeit im Regionalverkehr sowie bei den S-Bahnen Wechselstrom im Vergleich zum Vorjahr. Externe Einflussfaktoren, insbesondere Extremwetterlagen, die v. a. im Süden Deutschlands zu Beschädigungen an Fahrzeugen und damit zu einer geringeren Fahrzeugverfügbarkeit geführt haben, beeinträchtigten die betriebliche Lage bei DB Regio zu Beginn des Jahres 2024 zusätzlich. Darüber hinaus führten mehrere Streiks der GDL im Januar und März 2024 zu Einschränkungen für unsere Fahrgäste.

Durch eine Qualifizierungs- und Rekrutierungsoffensive konnten die personalbedingten Reduzierungen im Leistungsangebot der DB Regio AG gegenüber 2023 deutlich verbessert werden. Zudem ist ein abnehmender Trend der fahrzeugbedingten Ausfälle seit dem zweiten Halbjahr 2024 durch strukturelle und regionale Maßnahmen deutlich erkennbar.

## Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Berichtsjahr war für die DB Regio AG herausfordernd. Das Ergebnis nach Steuern<sup>1)</sup> hat sich jedoch im Vergleich zu 2023 aufgrund gezielter Gegensteuerungsmaßnahmen deutlich verbessert.

Aufgrund der GDL-Streiks und der Störanfälligkeit der Infrastruktur stand die DB Regio AG 2024 unter Druck. Dennoch konnte die DB Regio AG diesen durch verschiedene Gegenmaßnahmen erheblich mindern. Durch die Steigerung der Personalverfügbarkeit sowie der Fahrzeugverfügbarkeit konnten Zugausfälle verringert werden. Nachverhandlungen von Vertragsregelungen mit Aufgabenträgern (u. a. Anpassung von Pönaleregulungen bezüglich Baumaßnahmen) sowie endverhandelte Abrechnungen aus den Vorjahren trugen zu der Verbesserung des Ergebnisses nach Steuern bei. Zusätzlich wirkten Preiseffekte aus Energiepreissenkungen und ein striktes Ausgabenmanagement entlastend.

## Angaben zur Gesellschaft

### EINORDNUNG IN DEN DB-KONZERN

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

Das Geschäftsfeld DB 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. Das Geschäftsfeld DB Regio besteht neben der DB Regio AG aus weiteren eigenständigen Tochtergesellschaften. In der Sparte Regio Schiene sind die Tochtergesellschaften S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH und seit 2024 auch die im Rahmen der Ausschreibung vorgegebenen Gründung der DB Regio Marschbahn GmbH gebündelt. Die Sparte Regio Straße besteht aus 31 Busgesellschaften, von denen 24 unmittelbare Tochtergesellschaften der DB Regio AG sind. Über die Sparten erfolgt die unterjährige Steuerung des Geschäftsfelds. Diese werden jeweils von einem eigenen Vorstandsressort geführt. Die DB Regio AG ist für den Personennahverkehr der DB AG in Deutschland zuständig. In enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern stellt das Unternehmen integrierte Alltagsmobilität in Ballungsräumen, Großstädten und auf dem Land zur Verfügung.

Die wesentlichsten finanziellen Steuerungsgrößen der Gesellschaft sind die Umsatzerlöse und seit dem Berichtsjahr 2024 DB-konzernerheitlich das Ergebnis nach Steuern. Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Steuerungsgrößen sind die Trassenkilometer Lastfahrten (Trkm Last)<sup>2)</sup> als Betriebsleistung, die Zahl der Reisenden<sup>3)</sup> und die Pünktlichkeit<sup>4)</sup>.

### ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

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

### ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB 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 gehörten per 31. Dezember 2024 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2024 neun Frauen an.

	2023	2024		2029
	Ist	Ziel	Ist	Ziel
<b>FRAUENANTEIL PER 31.12. / in %</b>				
Vorstand	33,3	33,3	33,3	33,3
Aufsichtsrat	35,0	33,3	45,0	50,0
Erste Führungsebene	29,0	28,6	37,5	37,1
Zweite Führungsebene	33,5	36,7	37,4	40,9

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile per 31. Dezember 2024 wurden im Vorstand erreicht und im Aufsichtsrat sowie in der ersten und zweiten Führungsebene übertroffen.

<sup>1)</sup> Jahresergebnis nach Beteiligungs- und Zinsergebnis sowie Steuern.

<sup>2)</sup> 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>3)</sup> Ein:e Reisende:r entspricht einem einzelnen Beförderungsfall ohne Fahrtunterbrechung. Auf der Ebene Sparte DB Regio Schiene werden Doppelzählungen (Umsteiger) herausgerechnet.

<sup>4)</sup> 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.

# RAHMENBEDINGUNGEN

## Wirtschaftliches Umfeld

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

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

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

Eine zentrale Herausforderung für den Wirtschaftsstandort Deutschland bleibt die Demografie. Zum einen gibt es immer mehr Empfänger:innen von Ruhestandsbezügen, was Sozialversicherungen und öffentliche Haushalte belastet. Zum anderen fehlen in fast allen Branchen qualifizierte Arbeitskräfte, was bereits eines der größten Wachstumshemmnisse ist und sich in der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre weiter verstärken dürfte. Weitere Unsicherheiten für die Zukunftsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland und insbesondere des Verkehrssektors resultieren aus hohen und schwankenden Strompreisen.

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

### SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STARKEM NACHFRAGEZUWACHS

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

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

Die Betriebsleistung der DB Regio AG lag mit 328 Mio. Trkm Last um 13 Mio. Trkm Last bzw. 4,1% unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 341 Mio. Trkm Last). Diese Entwicklung ist v. a. auf Streiks, erhöhte baubedingte Zugausfälle sowie Leistungsverluste (Ruhr-Sieg-Netz, Mittelhessennetz und Netz Schleswig-Holstein Nord) zurückzuführen.

Die Verkehrsleistung der DB Regio AG lag aufgrund der Einführung des Deutschland-Tickets mit 33,2 Mrd. Personenkilometern (Pkm) um 3,3 Mrd. Pkm bzw. 11% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 29,9 Mrd. Pkm). Negative Effekte aus den GDL-Streiks stehen der gestiegenen durchschnittlichen Reiseweite gegenüber. Die Zahl der Reisenden stieg ebenfalls aus den vorgenannten Gründen an und lag mit 1.304 Mio. Reisenden 5,8% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.232 Mio. Reisende).

## Abweichungen von der prognostizierten Leistungsentwicklung

Die Entwicklung der Betriebsleistung im Berichtsjahr entspricht nicht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2023 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2024. Trotz des Zugewinns aus Vergabeentscheidungen überwiegen die negativen Effekte aus den Streiks im ersten Quartal 2024 und der erhöhten Bautätigkeit, sodass die Betriebsleistung gegenüber 2023 leicht gesunken ist.

## Politisches Umfeld

### DEUTSCHLAND-TICKET

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gültige Deutschland-Ticket wurde zum 1. Mai 2023 zum Preis von 49 € pro Monat eingeführt. Das Deutschland-Ticket hat seine Rolle als Erfolgsmodell im deutschen ÖPNV in der Zeit



weiter gefestigt. Insgesamt nutzen über 13 Millionen Kund:innen monatlich das Angebot. Durch das Ticket sind die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV sowie die Strecke, die zurückgelegt wird, gestiegen. Im vierten Quartal 2024 wurden rund 13% der Fahrten mit einem Deutschland-Ticket aus anderen Verkehrsmitteln verlagert, davon rund 8% aus dem motorisierten Individualverkehr. Das Deutschland-Ticket bestimmt den Markt und zeigt einen weiterhin steigenden Anteil an Reisenden und in der Nachfrage.

Die bisher primär in Anspruch genommenen Abo- und Zeitkarten wie auch die Ländertickets sowie das Quer-durchs-Land-Ticket verlieren an Bedeutung. Das Nachfragewachstum ist insbesondere im Freizeitverkehr an den Wochenenden auf langlaufenden Regional-Express-Linien zu verzeichnen. Im Vorjahresvergleich Mai bis Dezember 2024 zu 2023 konnte im Mittel eine Steigerung um 5,1% bei den Pkm der DB Regio AG verzeichnet werden.

Am 23. September 2024 haben die Verkehrsminister:innen der Länder eine Preiserhöhung beim Deutschland-Ticket ab 1. Januar 2025 beschlossen. Der Preis steigt um 9 € auf 58 € monatlich. Die Preiserhöhung erfolgte, da die je 1,5 Mrd. € jährlich von Bund und Ländern nicht mehr ausreichen, um die Einnahmeausfälle durch das Deutschland-Ticket ab 2025 auszugleichen.

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

Für den zukunftsgerichteten Weiterbestand des Deutschland-Tickets müssen sich Bund und Länder im Jahr 2025 auf eine langfristige Finanzierungsperspektive ab dem Jahr 2026 verständigen.

## NOVELLE DES BUNDESSCHIENEN- WEGEAUSBAUGESETZES

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

einmaliger Aufwand (z. B. Rückbau, IT-Leistungen) und Folgekosten von durch den Bund veranlassten Maßnahmen. Die Verabschiedung der Novelle war möglich, nachdem sich Bund und Länder im Vermittlungsausschuss am 12. Juni 2024 zu verbliebenen offenen Punkten geeinigt hatten. Mit dem vereinbarten Kompromiss wurden eine Kostenteilung zu Schienenersatzverkehren im Rahmen der Generalsanierungen, die Fördermöglichkeit der Ausrüstung von Fahrzeugen mit digitalen (European-Train-Control-System-[ETCS-]) Bordgeräten, die Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden (Ausschluss kommerzielle Flächen) und Klarstellungen zur Mittelverwendung im Kontext von Generalsanierungen vereinbart.

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

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge für eine neue Verordnung für multimodale Passagierrechte sowie einen Vorschlag zur Änderung der europäischen Passagierrechtregelungen zur Stärkung der Rechte der Kund:innen. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Fahrgastrechte in der Europäischen Union (EU) sowohl für Verkehrsunternehmen als auch für die Reisenden klarer formuliert und ihre Umsetzung verbessert werden sollten. Zudem gebe es keine EU-Rechtsvorschriften, die die Rechte von Reisenden garantieren, die verschiedene Verkehrsmittel kombinieren. In ihrem Vorschlag sieht die Kommission nun insbesondere für durchgehende multimodale Beförderungsverträge eine neue Haftung etwa beim Anschlussverlust zwischen zwei Verkehrsmitteln vor. Die Verschärfung der Anforderungen für durchgängige Fahrten könnte dazu führen, dass derartige Angebote künftig eingeschränkt werden. Für den DB-Konzern könnte die neue multimodale Passagierrechtverordnung insbesondere Auswirkungen auf Kooperationen mit Fluggesellschaften haben. Die Verordnung zur Änderung der europäischen Passagierrechtregelungen erhöht die Dokumentationspflichten beim Abschluss von Beförderungsverträgen und führt ein Monitoringsystem für die Erfüllung passagierrechtlicher Anforderungen ein. Der Europäische Rat hat am 5. Dezember 2024 eine allgemeine Ausrichtung zu den Vorschlägen beschlossen.

Als mögliche Folgen einer Anpassung der Fahrgastrechteverordnung sind zum einen stärkere Informationspflichten und höhere interne Aufwände zu erwarten. Daneben kann eine neue Haftung mit zusätzlichen Erstattungsansprüchen resultieren, wenn die Fahrgastrechte künftig auf eine mit mehreren Verkehrsträgern kombinierte Reise angewendet werden können. Die bisherigen Rechtsgrundlagen sahen für derartige Reiseketten keinen Anspruch vor.



## NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

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

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

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 gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

Für die DB Regio AG bedeutet dies bspw. den Einsatz von elektrisch betriebenen Zügen und alternativen Antrieben in neuen Ausschreibungen sowie die Nutzung von Ökostrom und alternativen Kraftstoffen. Daneben werden Modellprojekte zur integrierten Alltagsmobilität vorangetrieben sowie Ansätze zum schonenden Einsatz von Ressourcen. Auch der Einsatz von redesignierten Gebrauchtfahrzeugen ist ressourcenschonend und gleichzeitig attraktiv für die Fahrgäste.

### Qualität

#### PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG WEITER UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich trotz intensiver Steuerung der Betriebsqualität 2024 weiter verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- **Schlechter Anlagenzustand:** Die überalterte und überlastete Infrastruktur führt zu einer Vielzahl von Störungen u. a. im Bereich des Oberbaus oder bei Altstellwerken. Insbesondere aus den Oberbaustörungen resultiert eine hohe Anzahl an Langsamfahrstellen, die oft zu Verspätungen über einen längeren Zeitraum führen.
- **Intensive Bautätigkeit und instabile Bauplanungsprozesse:** Auch 2024 wurde wieder ein sehr hohes Bauvolumen umgesetzt. V. a. im hochausgelasteten Engpassnetz führt das Baugeschehen häufig zu kritischen Streckenauslastungen und Beeinträchtigungen der Betriebsqualität. Neben der reinen Baumenge belasteten v. a. kurzfristige Baubedarfe die betriebliche Stabilität. Das führte

unterjährig zu einer hohen Anzahl von Zügen, die von Baumaßnahmen betroffen waren (Baubetroffenheit) und Zusatzverspätungen.

- **Hohe Verkehrsdichte:** Das Wachstum von Verkehren findet zum größten Teil in den bereits heute hochbelasteten Verkehrsknoten wie Hamburg, Frankfurt am Main oder Köln statt. Diese punktuellen Überlastungen der Infrastruktur verursachen hohe Verspätungsübertragungen in das gesamte Netz.
- **Personallengpässe:** In einigen betrieblichen Schlüsselfunktionen ist die angespannte Arbeitsmarktlage besonders stark zu spüren, sodass es trotz der Bemühungen beim Recruiting und bei der Personalbindung schwierig ist, den operativen Personalbedarf zu decken (z. B. bei Fahrdienstleiter:innen und Triebfahrzeugführer:innen).
- **Fehlende Robustheit im System:** Die betrieblichen Herausforderungen in allen Produktionsprozessen führen zu einer hohen dispositiven Last im gesamten Bahnbetrieb. Aufgrund der Überlagerung von Einzeleffekten führt jeder weitere Störeinfluss zu stärkeren und längeren Auswirkungen auf die Betriebsqualität.
- **Weitere Ereignisse:** Extremwetterereignisse wie das Hochwasser im Süden Deutschlands im Juni 2024, Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb durch Dritte und behördliche Einsätze führten zu weiteren negativen Pünktlichkeits-effekten. Darüber hinaus wirkten auch die Streikmaßnahmen der GDL.

#### Wesentliche Verbesserungsmaßnahmen in 2024

Um die Betriebsqualität zu verbessern bzw. zu stabilisieren, hat der DB-Konzern 2024 eine Vielzahl an Maßnahmen initiiert und umgesetzt. Diese Maßnahmen greifen auch in die Betriebsprozesse ein und versuchen u. a. über Paradigmenwechsel zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung zu kommen. Das bedeutet auch, dass die Wirkung dieser Maßnahmen häufig erst mittel- bis langfristig eintreten dürfte. Hinzu kommt, dass die Wirkung bereits implementierter Maßnahmen durch negative Struktur- und Einzeleffekte teils überkompensiert wird.

#### Pünktlichkeit in der Sparte DB Regio Schiene

Im Sinne des integrierten Mobilitätsansatzes und des Zusammenspiels zwischen Regionalverkehren und S-Bahnen ist primär die Pünktlichkeit der Sparte DB Regio Schiene steuerungsrelevant. Die Pünktlichkeit in der Sparte DB Regio Schiene lag 2024 mit 90,3% (haltegewichtet) sowohl in Summe als auch bei den Produkten S-Bahnen Wechselstrom und Regionalverkehr unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 91,0%). Die S-Bahnen Gleichstrom (Hamburg und Berlin) konnten die Pünktlichkeit um 0,3 Prozentpunkte steigern.



Während die ersten Wochen des Berichtsjahres noch durch Streiks geprägt waren, führten im Jahresverlauf die störanfällige Infrastruktur (technische Mängel, Störungen, Langsamfahrstellen), geringere Kapazitäten durch sehr hohe Bautätigkeiten sowie damit einhergehend zunehmende Zugfolgeverspätungen zu einer im Vergleich zum Vorjahr verringerten Pünktlichkeit. Verstärkt wurde der Pünktlichkeitsverlust durch größere Verspätungen im Fernverkehr, Extremwetterlagen sowie unbesetzte Stellwerke in einigen Regionen. In den letzten zwei Monaten des Jahres 2024 konnte die Pünktlichkeit wieder leicht stabilisiert werden und lag über dem Vorjahr.

## KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Zufriedenheit der Fahrgäste bei der Sparte DB Regio Schiene mit der aktuellen Fahrt blieb auch 2024 stabil. Sowohl der Regionalverkehr als auch die S-Bahnen bestätigten unverändert ihre guten Zufriedenheitswerte mit der aktuellen Fahrt von 2,2 (Schulnote) aus dem Vorjahr. Zwar fiel die Bewertung der Pünktlichkeit leicht ab, im Gegenzug sorgte das Deutschland-Ticket für steigende Zufriedenheit mit den Fahrpreisen.

## Mitarbeitende

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

Per 31. Dezember 2024 beschäftigte die DB Regio AG 24.279 Mitarbeitende und damit 1.327 Mitarbeitende mehr als am Vorjahresende (+5,8%; per 31. Dezember 2023: 22.952 Mitarbeitende). Am Jahresende 2024 waren 1.867 Auszubildende und dual Studierende beschäftigt (per 31. Dezember 2023: 1.634).

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 23.807 Mitarbeitende (im Vorjahr: 22.678 Mitarbeitende).

## ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / TARIFVERHANDLUNGEN

Der DB-Konzern und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben am 26. März 2024 einen Tarifabschluss in der Tarifrunde 2023/2024 erzielt. Kernelement ist ein Optionsmodell, mit dem Mitarbeitende im Schichtdienst in den GDL-Mehrheitsbetrieben künftig selbst über ihre Wochenarbeitszeit entscheiden. Im GDL-Geltungsbereich sinkt die Referenzarbeitszeit in mehreren Schritten bis 2029 für Zug-

personale im Schichtdienst auf 35 Stunden, für andere Mitarbeitende im Schichtdienst (z. B. Werkstatt) auf 36 Stunden. Dabei sinkt die Arbeitszeit für die Mitarbeitenden ab 2027 nicht automatisch ab. Die tatsächliche Arbeitszeit wählen die Mitarbeitenden im Optionsmodell auf bis zu 40 Stunden selbst und können dadurch mehr Entgelt erhalten.

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

Der Tarifabschluss mit der GDL hat für die DB Regio AG eine große praktische Bedeutung, da hier in Relation zum DB-Konzern insgesamt besonders viele GDL-Mehrheitsbetriebe angesiedelt sind.

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

## MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

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

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) ging die Mitarbeitendenzufriedenheit im DB-Konzern leicht auf einen Zufriedenheitsindex-Wert von 3,8 zurück (2022: ZI von 3,9). Im Geschäftsfeld DB Regio, zu dem die DB Regio AG gehört, sank die Bewertung leicht von 3,7 (ZI) bei der Befragung im Jahr 2022 auf 3,6 (ZI).

Die Themen Vielfalt und Sensibilisierung zu Diskriminierung am Arbeitsplatz wurden in der Sparte DB Regio Schiene 2024 fortgeschrieben: Insgesamt wurden dazu über 14.000 Triebfahrzeugführer:innen im Rahmen des jährlichen, regelmäßigen Fortbildungsunterrichts geschult.

2024 wurde im Geschäftsfeld DB Regio erstmals der Regio-Award verliehen. Er zeichnet Mitarbeitende und Teams aus, die durch herausragende Leistungen dazu beitragen, das Unternehmen in puncto Fahrgasterlebnis, Miteinander und Zukunftsfähigkeit voranzubringen. Im ersten Award-Jahr wurden über 100 Projekte eingereicht. Die Auszeichnung der Gewinnerteams fand im Rahmen einer feierlichen Zeremonie durch den Vorstand der DB Regio AG statt.



## Ökologie

### KLIMASCHUTZ

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

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

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

### ABSOLUTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Im Berichtsjahr ist die Änderung der absoluten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 auf –13% gesunken (im Vorjahr: –12,3%). Diese Verbesserung resultierte u. a. aus einem leicht gesunkenen Verbrauch und einer verbesserten Energieeffizienz in der E-Traktion.

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

### Ertragslage

#### UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen 2024 mit 7.510 Mio. € um 353 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 7.157 Mio. €).

Die Fahrgelderlöse lagen mit 1.447 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.442 Mio. €; –0,3%).

Die Erlöse aus Verkehrsverträgen lagen bei 5.680 Mio. € und somit um 333 Mio. € bzw. 6,2% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.347 Mio. €). Neben der Steigerung des Bestellerentgelts durch Dynamisierungen in Verkehrsverträgen wirken sich aperiodische Effekte aus Schlussrechnungen und Nachverhandlungen mit den Bestellern bezüglich Pönalen für Zugausfälle und Schlechtleistung positiv aus. In Summe konnten die negativen Effekte aus Streiks und den rückläufigen Energieindizes überkompensiert werden.

Insgesamt entfielen rund 76% des Umsatzes auf Bestellerentgelte und rund 19% auf Fahrgelderlöse. Gut 5% des Umsatzes waren sonstige Umsatzerlöse.

#### ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 7.519 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen durch Erlöse im Bestellerentgelt um 351 Mio. € (im Vorjahr: 7.168 Mio. €).

Im Vergleich zum Vorjahr wurden mit 424 Mio. € um 101 Mio. € bzw. 31,3% (im Vorjahr: 323 Mio. €) höhere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Darin enthalten sind periodenfremde Erträge im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (ÖPNV-Branchenlösung) sowie Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen.

Der Materialaufwand lag mit 5.046 Mio. € um 253 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.793 Mio. €). Dies resultierte zum einen aus dem Anstieg der Aufwendungen für den Schienenersatzverkehr u. a. aufgrund der Generalsanierung der Riedbahn. Zum anderen resultierte der Anstieg aus der erstmaligen Bildung der Rückstellung für die Instandhaltung von Leasingfahrzeugen und dem nicht aktivierbaren Aufwand aus Redesign-Projekten für Schienenfahrzeuge. Einsparungen aus Energiepreissenkungen wirkten 2024 im Materialaufwand entlastend, führten jedoch nicht zu einer Verbesserung im Vergleich zu 2023, da im Vorjahr Effekte aus der Strompreispbremse vorlagen.





Der Personalaufwand i. H. v. 1.711 Mio. € stieg gegenüber dem Vorjahr um 128 Mio. € bzw. 8,1% (im Vorjahr: 1.583 Mio. €). Wesentliche Ursache neben Preiseffekten aus Tarifsteigerungen war ein höherer Personalbestand aus der Ausbildung und Nachführung von Triebfahrzeugführer:innen.

Mit 465 Mio. € lagen die Abschreibungen um 45 Mio. € bzw. 8,8% unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 510 Mio. €). Ursächlich hierfür war insbesondere das Ende der bilanziellen Nutzungsdauer von Bestandsanlagen und Fahrzeugen.

Mit 735 Mio. € erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 41 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr (im Vorjahr: 694 Mio. €), u. a. aufgrund von DB-konzerninternen Verrechnungen für IT-Plattformen sowie Aufwendungen für Erst- und Funktionsausbildungen im Rahmen der Nachführung von Personal.

Das Zinsergebnis i. H. v. 56 Mio. € erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 42 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus den Cashpool-Guthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen i. H. v. 2.642 Mio. € (im Vorjahr: 1.663 Mio. €) und dem in 2024 deutlich gestiegenen Zinsniveau für kurzfristige Festgeldanlagen.

Das Beteiligungsergebnis war mit 55 Mio. € um 16 Mio. € besser als im Vorjahr (im Vorjahr: 39 Mio. €). Dies lag im Wesentlichen an höheren Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen (+ 28 Mio. €, u. a. aus Ergebnisverbesserungen der S-Bahn Hamburg GmbH, der S-Bahn Berlin GmbH, der Regionalverkehr Oberbayern GmbH und der BVR Busverkehr Rheinland GmbH). Gegenläufig wirkten sich höhere Aufwendungen aus Verlustübernahmen (+ 12 Mio. €, u. a. aus Ergebnisverschlechterungen der DB RegioNetz Verkehrs GmbH, der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, der Weser-Ems Busverkehr GmbH und der RBO Regionalbus Ostbayern GmbH) aus.

Das Ergebnis nach Steuern verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 133 Mio. € auf 97 Mio. € (im Vorjahr: – 36 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 zum einen die ausgedehnten GDL-Streiks zu Jahresbeginn 2024, zum anderen die Effekte aus den Endabrechnungen der Corona-Schäden. Das Ergebnis nach Steuern ist durch Sonder- und Einmaleffekte (ohne Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen) im mittleren zweistelligen Millionenbetrag negativ beeinflusst. Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

## ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung der DB Regio AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2023 abgegebenen Prognose für die Entwicklung des Umsatzes im Geschäftsjahr 2024. Das Betriebsergebnis im Berichtsjahr liegt oberhalb der Prognose. Dies lag im Wesentlichen an den Bemühungen zur Nachverhandlung mit Aufgabenträgern zu Vertragsanpassungen, Energiepreisabsenkungen sowie einem strikten Ausgabenmanagement.

## Finanzlage

Die Kapitalstruktur der DB Regio AG blieb im Wesentlichen unverändert.

Das Eigenkapital der DB Regio AG betrug per 31. Dezember 2024 1.838 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verringerte sich per 31. Dezember 2024 um 2,2 Prozentpunkte auf 19,7%. Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital deckten zu 83,9% (per 31. Dezember 2023: 74,9%) das Anlagevermögen.

Die Fremdkapitalquote der DB Regio AG blieb nahezu unverändert und betrug zum Bilanzstichtag 80,3% (per 31. Dezember 2023: 78%). Der Anteil des langfristigen Fremdkapitals am gesamten Fremdkapital ist zum Bilanzstichtag leicht von 30,6% auf 28,8% gesunken.

Das kurzfristige Fremdkapital stieg im Berichtsjahr leicht um 1,8% und blieb mit einem Anteil von 71,2% am gesamten Fremdkapital ebenfalls nahezu stabil.

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Regio AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Zudem besteht mit der DB AG 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 2025 werden keine Änderungen daran erwartet. Der Vorstand der DB Regio AG geht entsprechend davon aus, dass auch der Finanzbedarf im Geschäftsjahr 2025 vollständig über die DB-Konzernfinanzierung abgedeckt werden kann.

Per 31. Dezember 2024 verfügte die DB Regio AG über Cashpool-Guthaben und kurzfristige Festgeldanlagen i. H. v. 2.642 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.663 Mio. €) gegen die DB AG. Der Cashpool-Vertrag ist formal kurzfristig kündbar, besteht aber seit vielen Jahren; es ist kein Grund für eine Kündigung auf absehbare Zeit erkennbar. Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Regio AG per 31. Dezember

2024 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 500 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2024 nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Regio AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

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

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

Langfristige und kurzfristige Verbindlichkeiten haben sich per 31. Dezember 2024 differenziert entwickelt. Insgesamt wurden kurzfristige Finanzverbindlichkeiten gegenüber der DB AG i. H. v. 352 Mio. € getilgt. 2025 stehen weitere Tilgungen i. H. v. 252 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 Vorjahresendwert gesunken. Zudem hat die DB Regio AG im Berichtsjahr über die DB AG ein zinsvergünstigtes Darlehen der Europäischen Investitionsbank i. H. v. 60 Mio. € aufgenommen.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind gegenüber dem Vorjahresende um 147 Mio. € auf 1.454 Mio. € gestiegen.

## Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug 2024 1.123 Mio. € und lag damit um 183 Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg ergibt sich im Wesentlichen aus einer um 361 Mio. € höheren Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 108 Mio. € auf 939 Mio. €. 2024 erfolgten Brutto-Investitionen in Sachanlagen i. H. v. 101 Mio. € (im Vorjahr: 283 Mio. €). Unter Berücksichtigung der Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten i. H. v. 14 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €) führte dies zu um 193 Mio. € niedrigeren Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen als im Vorjahr. Zugleich wirkten sich eine um 94 Mio. € höhere Einzahlung aus Gewinnabführungen sowie 208 Mio. € niedrigere Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen aus.

Gegenläufig wirkte sich eine um 697 Mio. € höhere Zunahme der Forderungen aus Cashpooling, saldiert mit den Auszahlungen für Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition, aus.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich 2024 um 75 Mio. € auf 184 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem um 144 Mio. € höheren Mittelabfluss aus der Tilgung von Finanzkrediten, einem Mittelzufluss aus der Aufnahme eines zinsvergünstigten Darlehens über die DB AG bei der Europäischen Investitionsbank i. H. v. 60 Mio. € und i. H. v. 97 Mio. € aus einer Kaufpreisverbindlichkeit für Schienenfahrzeuge sowie einem um 90 Mio. € niedrigeren Mittelzufluss aus Verlustübernahme durch die DB AG.

## Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen lagen 2024 bei 101 Mio. € (im Vorjahr: 283 Mio. €). Von den Brutto-Investitionen entfielen knapp 61% auf Werkstätten und sonstige Investitionen und rund 39% auf Fahrzeuge. Bei den getätigten Brutto-Investitionen handelt es sich weitestgehend um Investitionen im Rahmen von gewonnenen Verkehrsverträgen.

Der Investitionsschwerpunkt bei den Fahrzeugen lag im Wesentlichen im Redesign. Schwerpunkte waren hier der Umbau von zwölf Elektrotriebwagen (ET) 424 für die Modernisierung der S-Bahn München, 16 ET 442 für den Verkehrsvertrag Warnow, 18 Verbrennungstriebwagen der Baureihe (BR) 612 für den Verkehrsvertrag Neitech Thüringen, sechs Fahrzeuge der BR 424 für die S-Bahn Köln sowie Investitionen



in das Redesign inkl. ETCS-(European-Train-Control-System-)/ATO-(Automatic-Train-Operation-)Ausrüstung der Fahrzeuge der S-Bahn Stuttgart.

Im Bereich der Werkstätten sowie der sonstigen Investitionen wurden 2024 rund 61 Mio.€ hauptsächlich in München für Neubauten sowie in Karlsruhe und Nürnberg für Werkstatteerweiterungen investiert.

Die Netto-Investitionen in das Sachanlagevermögen betragen 2024 101 Mio.€ und lagen somit um 181 Mio.€ unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 282 Mio.€).

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2024 auf 690 Mio.€ (per 31. Dezember 2023: 444 Mio.€). Die wesentlichen Ursachen für diesen Anstieg sind die Redesign-Maßnahmen inkl. ETCS/ATO-Ausrüstung der Fahrzeuge der BR 430/423 für die S-Bahn Stuttgart sowie der Neubau einer Werkstatt in München-Langwied für die S-Bahn München.

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONS-PROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen von 101 Mio.€, unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinhalten von 14 Mio.€, ein Kapitalbedarf i. H. v. 115 Mio.€ (im Vorjahr: 308 Mio.€), der aus dem Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden konnte. Auch für künftige Investitionen wird von einer weitgehend unveränderten Finanzierungsstruktur ausgegangen.

## Analyse der Vermögenslage

### BILANZSTRUKTUR

BILANZSTRUKTUR PER 31. 12. / in % der Bilanzsumme	2024	2023
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	51,0	61,2
Umlaufvermögen	49,0	38,8
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	19,7	21,9
Rückstellungen	44,7	40,8
Verbindlichkeiten	28,3	33,1
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	14,1	18,1
Rechnungsabgrenzungsposten	7,3	4,2
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>9.307</b>	<b>8.359</b>

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2024 um 11,3% bzw. 948 Mio.€ auf 9.307 Mio.€ gestiegen; im Folgenden werden die wesentlichen Ursachen dafür erläutert.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2024 um 7,2% bzw. 368 Mio.€ auf 4.750 Mio.€ verringert. Wie in den Vorjahren überstiegen die Abschreibungen auf Sachanlagen die Zugänge von Schienenfahrzeugen. Hintergrund ist der anhaltende Trend zur Beistellung von Fahrzeugen durch die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Der Rückgang resultiert aus:

- Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen i. H. v. 465 Mio.€,
- Abgängen zu Restbuchwerten von 20 Mio.€,
- Netto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen i. H. v. 115 Mio.€,
- einem zahlungsunwirksamen Zugang (i. H. v. 45 Mio.€) saldiert mit zahlungsunwirksamen Abgängen i. H. v. 82 Mio.€ (im Bereich der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau für Ansprüche aus eigenständigen Schuld-erkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos),
- dem Zugang im Bereich des Finanzanlagevermögens aus der Einzahlung in das Stammkapital sowie in die Kapitalrücklage der DB Regio Marschbahn GmbH i. H. v. 7 Mio.€ sowie
- der Zuschreibung auf die Beteiligungsbuchwerte der Regionalverkehr Oberbayern GmbH i. H. v. 28 Mio.€ und der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) i. H. v. 4 Mio.€ im Bereich des Finanzanlagevermögens.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist um 10,2 Prozentpunkte auf 51,0% gesunken (per 31. Dezember 2023: 61,2%).

Das Umlaufvermögen hat sich signifikant um 40,6% bzw. 1.317 Mio.€ auf 4.557 Mio.€ erhöht. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist somit um 10,2 Prozentpunkte auf 49,0% gestiegen (per 31. Dezember 2023: 38,8%). Im Wesentlichen resultierte diese Veränderung aus der Erhöhung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 1.001 Mio.€ aufgrund der zusätzlichen Anlage der gestiegenen liquiden Mittel i. H. v. 1.050 Mio.€.

Das Eigenkapital ist per 31. Dezember 2024 mit 1.838 Mio.€ unverändert gegenüber dem Vorjahresende. Durch die gestiegene Bilanzsumme verringerte sich die Eigenkapitalquote um 2,2 Prozentpunkte auf 19,7%.

Die Rückstellungen lagen mit 4.160 Mio.€ um 752 Mio.€ bzw. 22,1% über dem Vorjahresendwert. Der Anstieg i. H. v. 293 Mio.€ resultierte aus Pönale-Verpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln, die insbesondere durch die umfangreichen Baumaßnahmen der Infrastruktur sowie durch Streiks und erhöhte Krankenstände verursacht wurden. Gegenläufig wirkten Rückstellungsauf- lösung und -inanspruchnahmen durch Verkehrsvertragsab- rechnungen aus Vorjahren i. H. v. 251 Mio.€.

Ferner resultierte die Zunahme der Rückstellungen aus Fahrgeldanrechnungen in Bruttoverträgen und der Reduzierung von Infrastrukturkosten aufgrund von Zugausfällen i. H. v. 776 Mio. €. Dagegen wirkten Rückstellungsaufhebungen und -inanspruchnahmen aus der ÖPNV-Branchenlösung und Verkehrsvertragsabrechnungen aus Vorjahren i. H. v. 390 Mio. €.

Darüber hinaus resultierte ein Zuwachs i. H. v. 385 Mio. € 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 auch 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 Rückstellungsinanspruchnahmen für das Deutschland-Ticket i. H. v. 128 Mio. € aus.

Die Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2024 einen Anteil von 28,3% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2023: 33,1%) und lagen mit 2.630 Mio. € um 134 Mio. € unter dem Vorjahresendwert. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten i. H. v. 1.313 Mio. € resultierten im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 352 Mio. € planmäßig getilgt. Gegenläufig wirkten eine Zunahme der Verbindlichkeiten aus dem eigenen Gewinnabführungsvertrag und den Verlustübernahmen für Tochterunternehmen i. H. v. 109 Mio. € sowie eine Erhöhung der Verbindlichkeiten aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 53 Mio. €. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich von 18,1% auf 14,1% verringert.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten hatte zum Bilanzstichtag einen Anteil von 7,3% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2023: 4,2%) und lag mit 679 Mio. € um 330 Mio. € über dem Vorjahresendwert. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Erlösabgrenzungen i. H. v. 622 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 299 Mio. €).

Die lang- und mittelfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten hatten einen Anteil an der Bilanzsumme von 23,1% (per 31. Dezember 2023: 23,9%), die kurzfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Abgrenzungsposten von 57,2% (per 31. Dezember 2023: 54,2%).

Das Anlagevermögen war per 31. Dezember 2024 zu 83,9% (per 31. Dezember 2023: 74,9%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

## STRATEGIE

### Mit dem Sanierungsprogramm S3 zurück auf Kurs

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

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

Mit den im Sanierungsprogramm S3 hinterlegten Maßnahmen will der DB-Konzern seine Leistungsfähigkeit zurückgewinnen. Gleichzeitig will er Handlungsoptionen für Wachstumspotenziale für die Jahre ab 2028 sichern und so eine stabile Basis für den weiteren Wachstumspfad der Starke Schiene schaffen – denn die langfristigen strategischen Ziele des DB-Konzerns bleiben unverändert. Die Zielerreichung verfolgt der DB-Konzern deshalb weiterhin über die 14 relevanten Steuerungsgrößen der Starke Schiene, die auf den verkehrspolitischen Sektorzielen der Bundesregierung, nämlich der Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr und der Steigerung des Marktanteils der Schiene auf 25% am Güterverkehr, basieren.

In den kommenden drei Jahren treten aber die mittelfristigen Sanierungsziele des DB-Konzerns in den Vordergrund – je Säule des Sanierungsprogramms wurde ein Kennzahlenset





definiert, über das der DB-Konzern steuert und Fortschritte erkennbar machen will. Zusammenfassend gibt es für jede Säule mindestens eine Top-Kennzahl, die über den Erfolg des Sanierungsprogramms Auskunft gibt:

- **Säule Infrastruktur:** Im Fokus steht die schnelle Bestandsanierung. Dies umfasst die Generalsanierung aller kommunizierten Korridore bis 2027 sowie weitere umfangreiche Maßnahmen wie das Ersetzen störanfälliger Anlagen in der gesamten Infrastruktur, den Austausch von alten, störanfälligen Stellwerken und die Modernisierung von Bahnhöfen.
- **Säule Betrieb:** Im Betrieb hat die Stabilisierung des Fahrplans höchste Priorität. Dazu wird das gesamte Bau- und Instandhaltungssystem in ein sog. vertaktetes System überführt, wodurch die Baubetroffenheit der Züge reduziert werden soll. Ein Schwerpunkt liegt auch auf der punktuellen Entlastung der fünf wichtigsten Knoten (Berlin, Hamburg, Köln, Frankfurt am Main, München). Zusätzlich sollen die Verfügbarkeit und die Qualität der Fahrzeuge verbessert werden.
- **Säule Wirtschaftlichkeit:** Mit Blick auf die wirtschaftliche Lage soll eine Reihe von Maßnahmen dazu beitragen, den DB-Konzern wieder effizienter aufzustellen. Prioritär wird dafür der Personalbedarf in den Bereichen Verwaltung, Vertrieb und indirekt operativen Funktionen reduziert. Als weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sollen die Investitionshochläufe insbesondere in den Transportbereichen des DB-Konzerns gegenüber den bisherigen Planungen angepasst und reduziert werden sowie die Ertragskraft deutlich erhöht werden.

Als Bestandteil des Kerngeschäfts des DB-Konzerns leistet auch die DB Regio AG ihren Beitrag zur Zielerreichung des Sanierungsprogramms S3. Für die Gesellschaft stehen dabei die Resilienzsteigerung durch die Stärkung der Personal- und Fahrzeugrobustheit wie auch die Erhöhung der Profitabilität insbesondere durch die Nachverhandlung der Bestandsverträge sowie den Abschluss robuster Neuverträge im Mittelpunkt.

Die Kernleistung des Geschäftsfelds DB Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende sicher, pünktlich, komfortabel und umweltschonend zum gewünschten Ziel zu bringen und dabei die Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge zu erfüllen. DB Regio orientiert sich an der DB-Konzernstrategie Starke Schiene und übersetzt diese für den Nahverkehr. Der Nahverkehr wird dabei verkehrsträgerübergreifend verstanden und verbindet Schienenpersonennahverkehrs-, Bus- wie auch Bedarfsverkehrsangebote zu nahtlosen Reiseketten.

Im April 2024 startete SMILE24 als innovatives Modellprojekt in der Schlei-Region Schleswig-Holsteins: Mit umweltfreundlicher Tür-zu-Tür-Mobilität möchte der lokale Aufgabenträger NAH.SH gemeinsam mit den Landkreisen Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde das Verkehrsverhalten

der Menschen verändern und auch im ländlichen Raum die Verkehrswende aktiv vorantreiben. Mit Bundes- und Landesmitteln i. H. v. 37 Mio. € bis Ende 2025 wurde ein ganzheitliches Mobilitätskonzept gefördert und umgesetzt, das elektrische Busse, On-Demand-Shuttles, Leihräder und Mietautos entlang den Mobilitätsbedürfnissen der Kunden kombiniert. DB Regio sorgt dabei mit der Autokraft GmbH für den Betrieb der Elektrobusse und der On-Demand-Flotte und unterstützt das Projekt konzeptionell, kommunikativ sowie mit Fahrgastinformationen in Echtzeit. Durch begleitende Marktforschungs- und Evaluierungsmaßnahmen sollen Effekte des integrierten Mobilitätsangebots gemessen werden. Nach ersten Erhebungen ist durch das gesteigerte und kundenorientierte Angebot in Verbindung mit dem Deutschland-Ticket ein Fahrgastwachstum von 50% zu verzeichnen.

Die mit SMILE24 erstmals erlebbare neue Qualität des vernetzten ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum, wurde mit zwei bundesweiten Preisen gewürdigt: mit dem Deutschen Mobilitätspreis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und mit dem Deutschen Tourismuspreis.

Als zentraler Wertschöpfungspartner bei der Realisierung von SMILE24 ist es der DB Regio AG gelungen, die Positionierung bei integrierten Verkehren auf der Straße zu stärken. Ergänzend dazu konnte die Sparte DB Regio Straße weitere Ausschreibungen für Bedarfs- sowie gemischte Linien- und Bedarfsverkehre gewinnen.

Aufbauend auf der 2023 etablierten Spartenstruktur des Geschäftsfelds DB Regio Schiene, Straße und Marketing, erfolgte in 2024 die Neustrukturierung der Sparte DB Regio Schiene. Die operative Verantwortung von Flotte und Werken wurde zusammengeführt und in den Regionen verortet, um angesichts der zunehmend volatilen Rahmenbedingungen und mitunter regional stark unterschiedlichen betrieblichen Herausforderungen des Nahverkehrs die Erfolgsfaktoren Reaktionsfähigkeit, Flexibilität und Kundennähe zu stärken. Die zentralen Funktionen fokussieren sich seither auf die übergeordneten Themen in den Bereichen Betrieb und Sicherheit, Flotte und Instandhaltung sowie Vertragsmanagement.

2024 wurden von der Sparte DB Regio Schiene zahlreiche Projekte zur Verbesserung der Betriebsstabilität durchgeführt und ausgewählte zukunftsweisende Themen vorangetrieben.

Zur Steigerung der Kundenzufriedenheit bei der S-Bahn Köln wurden die Fahrzeuge der Baureihe ET 424 modernisiert. Besonderes Augenmerk im Redesign wurde auf mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder sowie eine verbesserte Reisendeninformation gelegt. Die Fahrgäste erleben die modernisierte Flotte jetzt wie Neufahrzeuge. Dank des Redesigns konnten die Fahrzeuge im Vergleich zu einer Neubeschaffung schneller bereitgestellt werden. Zudem ist die verlängerte Nutzungsdauer positiv für Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit.

## WEITERE INFORMATIONEN

### Vergaben im Schienenpersonennahverkehr

Die Sparte DB Regio Schiene konnte sich von dem im Berichtsjahr ausgeschriebenen jährlichen Leistungsvolumen rund 30 Mio. Trkm vertraglich sichern, darunter der Vertrag S-Bahn Köln Stufe 1 und S-Bahn Dresden. Die Bestandsverkehre wurden zu 99 % verteidigt. Außerdem wurden Leistungen von Wettbewerbern übernommen und Mehrverkehre u. a. aus größeren Ausschreibungsvolumina und Nachträgen zu Verkehrsverträgen generiert, sodass die Bestandsverkehre in Summe einen Zuwachs verzeichneten.

NETZ / Strecke	Mio. Trkm p. a. <sup>1)</sup>	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende	Neuer Betreiber
Linie U 28 Děčín— Bad Schandau—Rumburk	0,2	Dez. 23	Dez. 33	DB Regio AG
Netze West und Dagebüll Los West	4,4	Dez. 25	Dez. 34	DB Regio AG
S-Bahn Köln Stufe 1	12,3	Dez. 23	Dez. 32	DB Regio AG
Nordthüringennetz NTN	2,5	Dez. 25	Dez. 28	DB Regio AG
RE 82 »Der Leineweber«	0,1	Aug. 24	Aug. 25	DB Regio AG
RE-Kreuz Bremen Übergang 2.0	4,0	Dez. 24	Dez. 25	DB Regio AG
Teilnetz Warnow Dieselauslauf (WANDA)	1,8	Dez. 24	Dez. 26	DB Regio AG
Linie RB 113 (Leipzig—Geithain)	0,5	Dez. 25	Dez. 31	DB Regio AG
S-Bahn Dresden	3,9	Dez. 27	Dez. 42	DB Regio AG
<b>Insgesamt</b>	<b>29,7</b>			

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

### Fahrgastinformation

Die digitale Vernetzung der Verkehrsträger wurde in 2024 durch die Erweiterung des DB Navigators um integrierte ÖPNV-Angebote vorangetrieben. Dazu wurde zunächst die beliebte Funktion Pendleralarm, bei der ausgewählte Verbindungen im Nahverkehr überwacht werden können, unter dem Namen »Reise wiederholen« im Mai 2024 in den DB Navigator integriert. Im weiteren Verlauf des Jahres wurde eine Kartenfunktion für ÖPNV-Haltestellen und Abfahrten implementiert. Schließlich wurden auch mit dem Mobilitätsbudget Bonvoyo und Call a Bike als erstem Mobility-Service-Provider zur Überbrückung der ersten/letzten Meile neue, wichtige ÖPNV-Bestandteile in der App realisiert.

Seit Februar 2024 ist zudem die Auslastungsprognose für bis zu 21 Tage im Voraus als Icon für 90 % der DB-Züge im DB Navigator verfügbar. In allen Regionen und vier S-Bahnen (Hamburg, Berlin, Stuttgart, Rhein-Main) ist mittlerweile mindestens ein Netz mit Echtzeit-Auslastungsinformationen auf den Gleisanzeigern live. Diese Entwicklung ermöglicht es, immer mehr Bahnhöfe mit Daten zu versorgen, die den

Reisenden helfen, informierte Entscheidungen auf Basis der Auslastungsanzeige zu treffen. Erstmals bieten wir die Auslastungsinformation auch im Busverkehr an – für den Ersatzverkehr während der Vollsperrung der Riedbahn und das Leuchtturmprojekt der integrierten Alltagsmobilität SMILE24.

Damit unsere Fahrgäste vor und während der Bauphasen gut informiert sind, kommunizieren wir Baustellen und deren Auswirkungen seit 2024 sichtbar und visuell unterstützt mit Karten.

Mit der Funktion der Direktbeschallung von Zügen bringen wir darüber hinaus bundesweit Informationen wie Vorkündigungen von Baustellen, Hinweise auf Großereignisse und größere Störungen von der Leitstelle direkt zu den Fahrgästen in den Zug. Ein oder beliebig viele Züge können mit selbst aufgesprochenen oder per Text-to-Speech generierten Ansagen beschallt werden. Die Wiedergabe erfolgt direkt über die Lautsprecher im Zug. Diese Ansagen wurden bspw. während der UEFA-EURO-24-Fußball-Europameisterschaft eingesetzt.

### Inspektion und Austausch von Betonschwellen

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

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

### Trassenpreise für 2025

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat mit Beschluss vom 22. März 2024 das Trassenpreissystem (TPS) 2025 genehmigt. Die Entgelterhöhung gegenüber dem Vorjahr beträgt effektiv 17,7 % im Schienenpersonenfernverkehr, 16,2 % im Schienengüterverkehr und 0,6 % im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Aufgrund der Verschmelzung von DB Station&Service AG und DB Netz AG sind ab dem TPS 2025 die Kosten der Bahnsteige in das Mindestzugangspaket der Trassen zu integrieren. Da dieser Schritt gleichzeitig zu einer entsprechenden Entlastung im Stationspreissystem führt, ist die tatsächliche Belastung der Entgelterhöhung im Personenverkehr niedriger und beträgt 0,6 % im SPNV (nominell 6,7 %) und 17,7 % (nominell 19,7 %) im Schienenpersonenfernverkehr. Über alle Verkehrsarten beträgt die effektive Entgelterhöhung rund 6,0 %.

## Stationsentgelte für 2025

Am 6. September 2024 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2025 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2025 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 1,67% (SPNV) und 7,40% (Schiene-personenfernverkehr) genehmigt. Gegen den Beschluss der BNetzA zur Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnhöfe (Entgeltgenehmigung 2025) hat die DB InfraGO AG Klage bezüglich des Preisdeckels im SPNV erhoben.

Die Erhöhungen der Trassenpreise und Stationsentgelte führen folglich zu erhöhten Aufwendungen für bezogene Leistungen bei der DB Regio AG, die i. d. R. über entsprechende Regelungen in Verkehrsverträgen an die Aufgabenträger weitergereicht werden.

## NACHTRAGSBERICHT

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

### Tarifverhandlungen mit EVG abgeschlossen

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

Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten (bis Dezember 2027) und umfasst damit den Zeitraum des Sanierungsprogramms S3. Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung vereinbart.

## CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Regio AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt auch bei dem Geschäftsfeld DB Regio im DB-konzerneinheitlichen 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 Schiene und Sparte Straße umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Regio AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem (RMS) des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen (Brutto- und Nettoausweis). Chancen und Risiken werden in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwellenwert im RMS ausgewiesen. Bei der Sparte DB Regio Schiene liegt innerhalb des Berichtsturnus der interne Meldewert von Chancen und Risiken exklusive Regulierungsrisiken im Bruttoausweis bei > 10 Mio. € für die DB Regio AG sowie für die S-Bahn Berlin und S-Bahn München. Für weitere Tochtergesellschaften der DB Regio AG gilt diesbezüglich der Schwellenwert von > 2,5 Mio. €, und für die Sparte DB Regio Straße ist die Höhe von > 500 Tsd. € vorgegeben. Eine Ausnahme gilt nur für Regulierungssachverhalte.

Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt 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 Kostenentwick-



lungen. Zudem werden Gegenmaßnahmen definiert. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer gewissen Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit (>70%) eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit.

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

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

Bei der DB AG wird auf Basis des Chancen- und Risikoportfolios 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 und Risiken in Kategorien

### ÜBERSICHT WESENTLICHER CHANCEN UND RISIKEN

Per 31. Dezember 2024 liegen die mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von >40% und ≤70% bewerteten wesentlichen wahrscheinlichen Chancen und Risiken des Geschäftsfelds DB Regio für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 in folgenden Bereichen (in absteigender Bedeutungsreihenfolge):

- Restbuchwertrisiken aus Neufahrzeugkonzepten (Konjunktur, Markt und Wettbewerb),
- Schaden aus Nichteinhaltung vertraglich vereinbarte Trassen bzw. verzögerter Bereitstellung der Infrastruktur inkl. Gegensteuerungsmaßnahmen (Produktion und Technik).

Im Vergleich zum Vorjahresende hat sich die Gesamtrisikoposition des Geschäftsfelds DB Regio verringert.

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden (Aufzählung in absteigender Bedeutungsreihenfolge).

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

Für zukünftige Vergaben im öffentlichen Nahverkehr besteht das Risiko, dass vorhandene Fahrzeuge im Bestand nicht weiterhin vertraglich genutzt werden, sondern stattdessen Neufahrzeuge bevorzugt zum Einsatz kommen. Potenzielle Chancen oder Gegenmaßnahmen zur Risikominimierung sind die aktive Vermarktung der Bestandsfahrzeuge oder die Prüfung alternativer Einsatzmöglichkeiten in anderen Verkehrsverträgen. Hierdurch sollten die Fahrzeuge weiterhin produktiv genutzt bzw. gleichzeitig die Auslastung optimiert werden. Bei Eintritt des Sachverhalts ergeben sich geringe Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern.

### Chancen und Risiken aus Produktion und Technik

Die durch Baumaßnahmen verursachten Kapazitätsengpässe und Betriebsstörungen führen häufig zu Qualitätseinschränkungen im Betriebsablauf. Dies äußert sich in Verspätungen oder Zugaussfällen, die wiederum zu Pönalezahlungen an die entsprechenden Bestellerorganisationen führen können. Derartige Einschränkungen der Betriebsqualität wirken sich außerdem auf die Betriebskosten aus, u. a. durch den notwendigen Einsatz von Schienenersatzverkehr, höheren Ressourcenbedarf an Personal und Fahrzeugen sowie höheren Dispositions- und Planungsaufwand. Betriebsstörungen begegnen wir mit der systematischen Wartung unserer Fahrzeuge und technischen Einrichtungen, der Nachführung von qualifizierten Mitarbeitenden sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Die aus Baumaßnahmen verursachten finanziellen Effekte sollen durch die Einsparung von Betriebskosten sowie durch gezielte Bestrebungen um Kompensationszahlungen reduziert werden.

Ein weiteres Risiko stellt die ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte dar. Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb, was Zugaussfälle oder Verspätungen verursachen kann. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren. Bei Eintritt des Sachverhalts unter Berücksichtigung der Gegensteuerungsmaßnahmen ergeben sich



für die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern geringe Auswirkungen und beeinflussen sowohl die Pünktlichkeit als auch die Betriebsleistung und die Zahl der Reisenden.

### ZUSÄTZLICH EXISTIEREN FÜR DAS GESCHÄFTSFELD DB REGIO DIE FOLGENDEN CHANCEN UND RISIKEN, AUS DENEN KEINE WESENTLICHEN AUSWIRKUNGEN FÜR 2025 ERWARTET WERDEN

- **Chancen und Risiken aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Regio AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich die Zahl der Erwerbstätigen und das verfügbare Einkommen) von Bedeutung. Folglich könnte damit die Zahl der Reisenden, die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern beeinflusst werden.
- **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 Preisanpassungen für steigende Energie-, Infrastruktur- und Personalkosten angesichts der Finanzlage der Länder unter Umständen nicht bezahlt werden können. Hier führen wir frühzeitig Gespräche mit Aufgabenträgern zur Sondierung von Lösungsstrategien. Bei Eintritt des Sachverhalts ergeben sich Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das Ergebnis nach Steuern.
- **Chancen und Risiken aus Projekten:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für

die zentralen Großprojekte. Für die DB Regio AG ergeben sich daraus insbesondere Konsequenzen für die Pünktlichkeit, die Betriebsleistung und das Ergebnis nach Steuern.

- **Chancen und Risiken aus der regulatorischen Entwicklung:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. 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 einer unzureichenden Personaldeckung v. a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel. Für die DB Regio AG können sich daher Auswirkungen auf die Betriebsleistung und das Ergebnis nach Steuern ergeben.
- **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 annähernd aus.
- **Übrige Chancen und Risiken,** z. B. rechtliche Ungewissheiten (u. a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

## PROGNOSEBERICHT

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



Auch die im Rahmen der Bundestagswahl im Februar 2025 neu zu bildende Regierung wird Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland haben. Der zum Jahresbeginn 2025 auf 55 € pro Tonne gestiegene CO<sub>2</sub>-Preis hat den Druck auf die Energiepreise weiter erhöht. Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands über 2025 hinaus dürfte u. a. auch davon abhängen, den angestrebten Umbau der Wirtschaft zu Klimaneutralität zu erreichen, ohne Unternehmen und Haushalte zu stark zu belasten.

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

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

## Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehrsmarkt ist 2025 mit einem Verkehrsleistungszuwachs im Nahverkehr zu rechnen. Der deutsche Schienenpersonennahverkehr sollte sich auf Basis des hohen Vorjahresniveaus weiterhin positiv entwickeln, da 2025 negative Streikeffekte entfallen. Zudem sollte das Deutschland-Ticket, das trotz einer Preiserhöhung im Vergleich zu anderen Angeboten attraktiv bleibt, unterstützend wirken.

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

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

Infolge der Nachfrageerholung im öffentlichen Personennahverkehr, des hohen Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung sowie einer gestiegenen Attraktivität von On-Demand- und Last-Mile-Angeboten wird auch 2025 von einer steigenden Nutzung von Mobilitäts-Apps ausgegangen. Zusätzliche Impulse sind durch die Fortführung des Deutschland-Tickets zu erwarten. Es wird zudem erwartet, dass digitale Angebote bei zukünftigen Ausschreibungen im Nahverkehr zunehmend eine wichtigere Rolle einnehmen.

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

Die Entwicklung der Energiepreise (Gas, Strom und Öl) ist vor dem Hintergrund des weiteren Verlaufs des Ukraine-Kriegs sowie möglicher neuer geopolitischer Risiken, aber auch der weiteren wirtschaftlichen Gesamtsituation in Deutschland, mit Unsicherheiten behaftet.

Darüber hinaus wird preisseitig für 2025 allgemein mit leicht fallenden Erzeugerpreisen gerechnet. Aufgrund der gedämpften Konjunkturaussichten und stagnierender Inflation bleibt abzuwarten, ob die Preise in den DB-spezifischen Segmenten ebenfalls eine vergleichbare Bewegung zeigen.



## Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

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

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

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

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2025 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

Die Generalsanierungen der Schieneninfrastruktur in Deutschland werden 2025 auf den Strecken Hamburg—Berlin und Emmerich—Oberhausen fortgesetzt. Die damit einhergehenden Sperrungen der Korridore bis in das Jahr 2026 hinein werden zunächst negative Auswirkungen auf den Schienenverkehr haben: Fernverkehrs- und Güterzüge werden umgeleitet, dadurch entstehen längere Fahrzeiten. Im Nah- und Regionalverkehr sind Umleitungen nur begrenzt möglich. Anstatt S- und Regionalbahnen kommen daher Busse zum Einsatz, zum Teil auch auf den Umleitungstrecken.

Bei der Generalsanierung auf der Strecke Hamburg—Berlin ab August 2025 werden einige Netze der Region Nordost der DB Regio AG wie z. B. das Netz Ost-West und das Netz Elbe-Spree sowie das Netz Ostseeküste-West betroffen sein. Die Sperrung auf der Strecke Emmerich—Oberhausen wird geringere Auswirkungen auf der Linie S2 im Teilnetz S-Bahn Rhein-Ruhr der Region Nordrhein-Westfalen nach sich ziehen.

Gegenläufig kompensierend wird der Wegfall negativer Auswirkungen auf den Schienenverkehr infolge der 2024 abgeschlossenen Generalsanierung der sog. Riedbahn (Bahnstrecke zwischen Frankfurt am Main Stadion und Mannheim Hauptbahnhof) haben. Der Korridor wurde 2024 für fünf Monate voll gesperrt und ist seit Dezember 2024 wieder vollständig in Betrieb.

## Voraussichtliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2025

Die 2024 aufgetretenen Qualitätseinschränkungen durch bau- und störungsbedingte Kapazitätsengpässe in der Schieneninfrastruktur werden auch 2025 fortwirken. Nach der Wiederinbetriebnahme der Riedbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 werden im Jahr 2025 die Strecken Hamburg—Berlin und Emmerich—Oberhausen generalsaniert. Aufgrund der durchgeführten und eingeleiteten Verbesserungsmaßnahmen rechnen wir mit einer Stabilisierung der Pünktlichkeit in der Sparte DB Regio Schiene auf dem Niveau von 2024.

2025 wird ein leichter Anstieg der Betriebsleistung bei der DB Regio AG erwartet. Dieser Anstieg soll maßgeblich aus Mehrleistungen in den Bestandsverträgen und dem Wegfall des Streikeffekts resultieren. Die Anzahl der Reisenden wird auch in 2025 leicht ansteigen. Dementsprechend wird sich der Umsatz hauptsächlich durch Preiseffekte im Bestellerentgelt und Fahrgeld leicht positiv entwickeln. Insgesamt gehen wir von einem unveränderten Ergebnis nach Steuern im Vergleich zu 2024 aus.

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 wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie bspw. im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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



# Jahresabschluss

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
Umsatzerlöse	(15)	7.510	7.157
Bestandsveränderungen		2	3
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	7	8
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	424	323
Materialaufwand	(18)	- 5.046	- 4.793
Personalaufwand	(19)	- 1.711	- 1.583
Abschreibungen		- 465	- 510
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	- 735	- 694
Beteiligungsergebnis	(21)	55	39
Zinsergebnis	(22)	56	14
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>97</b>	<b>- 36</b>
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	-	36
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	- 97	-
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## BILANZ

### Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	61	54
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		331	319
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		226	214
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen		42	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr		3.517	3.920
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		40	35
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		33	31
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		211	241
	(2)	<b>4.174</b>	<b>4.588</b>
III. Finanzanlagen	(2)	515	476
		<b>4.750</b>	<b>5.118</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(3)	251	237
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	4.306	3.003
Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		<b>4.557</b>	<b>3.240</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(5)	0	1
		<b>9.307</b>	<b>8.359</b>

### Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
<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)	4.160	3.408
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(10)	2.630	2.764
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(11)	679	349
		<b>9.307</b>	<b>8.359</b>

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2024	2023
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung [+] bzw. Verlustübernahme [-] und Ertragsteuern)		97	-36
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		433	510
Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Aufzinsung)		-1	0
Cashflow vor Steuern		529	474
Zunahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		752	721
Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind <sup>2)</sup>		-345	-162
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		337	-24
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		-39	-16
Zinsaufwendungen/Zinserträge		-56	-14
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis		-55	-39
Sonstige Beteiligungserträge		-	0
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>1.123</b>	<b>940</b>
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-14	-19
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		59	18
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-115	-308
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-7	-10
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		0	1
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		70	1.017
Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		-1.050	-1.300
Erhaltene Zinsen		79	33
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		114	20
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-75	-283
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-939</b>	<b>-831</b>
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-352	-208
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		60	-
Einzahlungen aus außerordentlichen Posten		97	-
Gezahlte Zinsen		-25	-27
Einzahlungen für Verlustübernahme durch das Mutterunternehmen		36	126
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-184</b>	<b>-109</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>(23)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

<sup>2)</sup> Im Vorjahr bereinigt um zahlungsunwirksamen Abgang von Vorräten (136 Mio. €; 2022: 290 Mio. €).

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschreibungen	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	43	12	-	-	55	-7	-3	-	-	-	-10	45	36
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	22	4	-19	-	7	-	-	-	-	-	-	7	22
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	21	1	8	0	30	-11	-3	-	-	0	-14	16	10
3. Geleistete Anzahlungen	8	1	-8	-1	0	-	-	-	-	-	-	0	8
	<b>72</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-1</b>	<b>85</b>	<b>-18</b>	<b>-6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-24</b>	<b>61</b>	<b>54</b>
<b>SACHANLAGEN</b>													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	101	0	-	0	101	-1	-	-	-	-	-1	100	100
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	434	5	22	-2	459	-220	-15	-	0	2	-233	226	214
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	0	0	7	-2	0	-	-	0	-2	5	5
	<b>542</b>	<b>5</b>	<b>22</b>	<b>-2</b>	<b>567</b>	<b>-223</b>	<b>-15</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>-236</b>	<b>331</b>	<b>319</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	104	1	3	0	108	-62	-4	-	-	0	-66	42	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.764	18	21	-172	11.631	-7.844	-423	-	0	153	-8.114	3.517	3.920
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	178	5	6	-2	187	-143	-6	-	0	2	-147	40	35
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	116	11	3	-9	121	-85	-11	-	0	8	-88	33	31
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>1)</sup>	241	106	-55	-81	211	-	-	-	-	-	-	211	241
	<b>12.945</b>	<b>146</b>	<b>-</b>	<b>-266</b>	<b>12.825</b>	<b>-8.357</b>	<b>-459</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>165</b>	<b>-8.651</b>	<b>4.174</b>	<b>4.588</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	517	7	-	0	524	-42	-	32	-	-	-10	514	475
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	<b>518</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>525</b>	<b>-42</b>	<b>-</b>	<b>32</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-10</b>	<b>515</b>	<b>476</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>13.535</b>	<b>167</b>	<b>-</b>	<b>-267</b>	<b>13.435</b>	<b>-8.417</b>	<b>-465</b>	<b>32</b>	<b>-</b>	<b>165</b>	<b>-8.685</b>	<b>4.750</b>	<b>5.118</b>

<sup>1)</sup> Von den Zugängen des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen 45 Mio. € (im Vorjahr: 39 Mio. €) sowie von den Abgängen 82 Mio. € (im Vorjahr: 211 Mio. €) Ansprüche 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. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert.

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 Anlage zum Anhang verwiesen.

### (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

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 (45 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 36 Mio. €) ist gem. § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber.

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	10-33
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.

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). 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 2024 für die DB Regio AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,60% für überfällige Forderungen und 0,00% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,17%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten 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- und 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. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

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

Die DB 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.

Das gezeichnete Kapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen berechnet. Für Altersversorgungsverpflichtungen CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwerts des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gem. §253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,90%) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,97%) ergibt sich per 31. Dezember 2024 ein Unterschiedsbetrag von 123 Tsd. € (per 31. Dezember 2023: 144 Tsd. €), der gem. §253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

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

PER 31.12. / in %	2024
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenentwicklung	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,78

Die DB Regio AG hat Rückdeckungsversicherungsverträge zur Finanzierung unmittelbarer Pensionszusagen abgeschlossen. 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 unter den 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 grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

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. 1,51% (Altersteilzeit), 1,68% (Jubiläum) sowie 1,69% (Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 1,97%.

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

Vom 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 unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

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

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

## Erläuterungen zur Bilanz

### (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagenspiegel zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Entwicklungskosten beträgt 12 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €), von denen 12 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse i. H. v. 100 Tsd. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen (im Vorjahr: i. H. v. 5 Mio. € im Wesentlichen bei Werkstätten).

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 84 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 121 Mio. €) bei den Posten Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Im Bereich des Finanzanlagevermögens erfolgten im Berichtsjahr Zuschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der Regionalverkehr Oberbayern GmbH i. H. v. 28 Mio. € und der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) i. H. v. 4 Mio. €.

### (3) VORRÄTE

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Hilfs- und Betriebsstoffe	242	229
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	9	8
Waren	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>251</b>	<b>237</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 65 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 57 Mio. €) gebildet.

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

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

PER 31.12. / in Mio. €	2024	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	2023	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.261	-	956	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.996	-	1.995	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	1	-
Sonstige Vermögensgegenstände	49	4	51	-
<b>Insgesamt</b>	<b>4.306</b>	<b>4</b>	<b>3.003</b>	<b>-</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände aus insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken belaufen sich auf 1 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 5 Mio. €).

Einzelwertberichtigungen für strittige Forderungen sind i. H. v. 46 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 47 Mio. €) gebildet.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen mit 2.646 Mio. € die Gesellschafterin DB AG (per 31. Dezember 2023: 1.709 Mio. €). Davon bestehen Forderungen gegen die Gesellschafterin aus dem kurzfristigen Cashpooling i. H. v. 292 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 363 Mio. €), Forderungen aus Festgeldanlagen i. H. v. 2.350 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.300 Mio. €), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1 Mio. €) sowie Forderungen aus Zinsen i. H. v. 3 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 4 Mio. €). Per 31. Dezember 2023 waren außerdem Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 5 Mio. € und i. H. v. 36 Mio. € Forderungen aus Verlustübernahme enthalten.

Insgesamt beinhalten die Forderungen gegen verbundene Unternehmen 209 Mio. € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2023: 173 Mio. €) sowie 142 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 114 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen.

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

Darüber hinaus wurde am Vorjahresende eine Darlehensforderung i. H. v. 3 Mio. € gegen ein Unternehmen, mit dem ein Beteiligungsverhältnis besteht, vollständig einzelwertberichtigt.

Die sonstigen Vermögensgegenstände betragen 49 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 51 Mio. €) und beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Schadenersatzansprüchen i. H. v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 3 Mio. €), Forderungen aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) i. H. v. 10 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 11 Mio. €), Forderungen aus Energie- und Mineralölsteuererstattungen i. H. v. 15 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 16 Mio. €) sowie Forderungen aus Zuschüssen i. H. v. 12 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 10 Mio. €).

## (5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält Abgrenzungen für vorausbezahlte Gebühren und am Vorjahresende im Wesentlichen Abgrenzungen für vorausbezahlte Fahrzeugmieten sowie Vorauszahlungen an die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB).

## (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 2024 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 Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen per 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. €	2024
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	45
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gem. § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB	0
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	21
= Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	- 21
<b>Insgesamt</b>	<b>45</b>

## (9) RÜCKSTELLUNGEN

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	19	19
Steuerrückstellungen	4	3
Sonstige Rückstellungen	4.137	3.386
<b>Insgesamt</b>	<b>4.160</b>	<b>3.408</b>

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 4 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 5 Mio. €); 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) wurden 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 (16 Mio. €; im Vorjahr: 15 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

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

Im Vorjahr umfasste der Schuldbeitritt 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 (2 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. 21 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 21 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (21 Mio. €) verrechnet.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 18 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 19 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. €	2024	2023
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	3.643	2.989
Verpflichtungen im Personalbereich	167	156
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	108	131
Unterlassene Instandhaltung	76	66
Drittverpflichtung Instandhaltung	60	-
Haftpflichtrenten	10	11
Übrige Risiken	73	33
<b>Insgesamt</b>	<b>4.137</b>	<b>3.386</b>

Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen resultiert u. a. aus den besonderen Abrechnungsverfahren zur Erstattung der Fahrgeldeinbußen durch Bund und Länder im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Tickets (D-Ticket) zum 1. Mai 2023. Durch die damit verbundene Ausgleichsmechanik ergibt sich auch in Nettoverträgen bis auf Weiteres ein maximaler Fahrgeldanspruch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Höhe des Anspruchs ist aus der Muster-Richtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem D-Ticket im Jahr 2023 vom 20. März 2023 abzuleiten. Dies hat zur Folge, dass die über den definierten maximalen Fahrgeldanspruch hinausgehenden Fahrgeldeinnahmen an die Aufgabenträger zurückzuzahlen sind. Hierfür wurden Rückstellungen i. H. v. 358 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 173 Mio. €) gebildet.

Darüber hinaus resultiert der Zuwachs aus Pönale-Verpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln, die insbesondere durch die umfangreichen Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur, durch erhöhte Krankenstände und die Streiktage im Rahmen von Arbeitskämpfmaßnahmen bedingt waren. Ein Teilbetrag von 55 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 175 Mio. €) entfällt auf Rückzahlungsrisiken für bereits erhaltene Zahlungen aus der ÖPNV-Branchenlösung während der Coronapandemie.

Im Berichtsjahr wurde erstmals i. H. v. 60 Mio. € eine Rückstellung für die Drittverpflichtung Instandhaltung für Leasingfahrzeuge für die Fälle gebildet, in denen die DB Regio AG vertraglich verpflichtet ist, die Instandhaltung zu erbringen.

Aufgrund gestiegener Kosten für Personal, Material und Instandhaltung erfolgten Zuführungen zu den Rückstellungen für Drohverluste aus Verkehrsverträgen i. H. v. 19 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 32 Mio. €).

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

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 50 Mio. €; Anschaffungskosten: 48 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (50 Mio. €) verrechnet.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten für übergreifende IT-Systeme und Archive sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet. Im Berichtsjahr wurde i. H. v. 1 Mio. € eine Rückstellung für Archivierungskosten bei der DB Regio AG 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 Auswirkung auf die Dauer der Aufbewahrung von steuerrelevanten Unterlagen, die insoweit grundsätzlich 15 Jahre beträgt.

## (10) VERBINDLICHKEITEN

PER 31.12. / in Mio. €	2024	davon mit Restlaufzeit			davon mit Restlaufzeit			
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	11	3	8	2	13	4	9	3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	280	196	84	-	384	345	39	-3
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.747	785	963	300	1.856	701	1.155	450
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	592	235	357	317	511	153	358	327
davon aus Steuern	16	16	-	-	13	13	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>2.630</b>	<b>1.219</b>	<b>1.412</b>	<b>619</b>	<b>2.764</b>	<b>1.203</b>	<b>1.561</b>	<b>780</b>
davon zinspflichtig	1.313				1.512			

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 1.429 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.572 Mio. €). Davon bestehen mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten aus DB-Konzerndarlehen i. H. v. 963 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.155 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen i. H. v. 252 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 353 Mio. €), Zinsabgrenzungen i. H. v. 9 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 12 Mio. €), Verbindlichkeiten im Rahmen der umsatzsteuerlichen Organschaft i. H. v. 86 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 33 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 22 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 19 Mio. €). Im Berichtsjahr sind außerdem Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung gegenüber der Gesellschafterin DB AG i. H. v. 97 Mio. € enthalten.

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen 253 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2023: 228 Mio. €) sowie 87 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 75 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Verlustübernahme enthalten.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldnererkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 84 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 121 Mio. €) bei den Posten Geleistete Anzahlungen im Sachanlagevermögen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Erhöhung der sonstigen Verbindlichkeiten resultiert im Berichtsjahr im Wesentlichen aus einem Anstieg der verzinslichen Verbindlichkeiten aus Kaufpreiszahlungen i. H. v. 97 Mio. €.

## (11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Einnahmen aus der Vermietung von Fahrzeugen, Verkehrsverträgen, Zeitkarten und Semestertickets. Hiervon haben 561 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 281 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Erlösabgrenzung	622	300
Abgegrenzte Bestellerentgelte	57	49
<b>Insgesamt</b>	<b>679</b>	<b>349</b>

**(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISS**

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 475 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 477 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 4.519 Tsd. € (per 31. Dezember 2023: 7.493 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. €	2024	2023
Bestellobligo für Investitionen	690	444
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	764	863
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	162	194
<b>Insgesamt</b>	<b>1.454</b>	<b>1.307</b>

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2024 Leasingraten i. H. v. 292 Mio. € gezahlt (per 31. Dezember 2023: 240 Mio. €).

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

FÄLLIGKEITEN VON VERPFLICHTUNGEN AUS MIET-, LEASING- UND ANDEREN DRITTSCHULDVERHÄLTNISS PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
fällig bis 1 Jahr	140	184
fällig 1 bis 5 Jahre	344	347
fällig über 5 Jahre	280	332
<b>Insgesamt</b>	<b>764</b>	<b>863</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 6 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 44 Mio. €) ausgewiesen. Diese betreffen ausschließlich das Jahr 2025.

**(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 20.736 t Diesel (per 31. Dezember 2023: 17.844 t Diesel). Sämtliche Energiepreissicherungen 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 dem Preis für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung der Geschäfte und stellen sich wie folgt dar:

PER 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Sonstige Geschäfte		
Dieselderivate	13	11

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 zum Stichtag 31. Dezember 2024 13 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 12 Mio. €). Die Laufzeiten der Sicherungsgeschäfte enden zwischen 2025 und 2027. Drohverlustrückstellungen waren nicht zu bilden, da die schwebenden Geschäfte per 31. Dezember 2024 keine negativen Marktwerte aufweisen. Die am Vorjahresende für die negativen Marktwerte der schwebenden Geschäfte unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesene Drohverlustrückstellung i. H. v. 1 Mio. € wurde vollständig ertragswirksam aufgelöst.

**Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung****(15) UMSATZERLÖSE**

in Mio. €	2024	2023
Personenverkehr	7.127	6.789
davon Erlöse aus Verkehrsverträgen	5.680	5.347
davon eigene Fahrgelderlöse	1.447	1.442
Sonstige Umsatzerlöse	383	368
<b>Insgesamt</b>	<b>7.510</b>	<b>7.157</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse aus Verkehrsverträgen enthalten 1.385 Mio. € (im Vorjahr: 1.253 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind. Davon betreffen 129 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €) Fahrgelderlöse aus Vorjahren.

Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöskorrekturen für Vorjahre i. H. v. 348 Mio. € (im Vorjahr: 306 Mio. €).

Aus der unter den sonstigen Rückstellungen beschriebenen Ausgleichsmechanik für das Deutschland-Ticket ergaben sich negative Umsatzerlöskorrekturen von 37 Mio. € (im Vorjahr: 48 Mio. €).

**(16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN**

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

Im Vorjahr wurden unter diesem Posten zudem aufgearbeitete Komponenten i. H. v. 2 Mio. €, deren Bestand unter den Hilfs- und Betriebsstoffen ausgewiesen ist, gezeigt. Im Berichtsjahr werden diese Leistungen i. H. v. 2 Mio. € im Posten Erhöhung oder Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen ausgewiesen.

**(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE**

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus Dieselpreissicherungsgeschäften	-	2
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	147	70
Erträge aus der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	35	50
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	135	166
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	40	18
Erträge aus der Zuschreibung auf Finanzanlagen	32	-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	12	9
Übrige Erträge	23	8
<b>Insgesamt</b>	<b>424</b>	<b>323</b>
davon periodenfremd	209	214

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. 106 Mio. € (im Vorjahr: 108 Mio. €), von denen 106 Mio. € (im Vorjahr: 108 Mio. €) Vorjahre betreffen. Derartige Zuschüsse wurden der DB Regio AG im Wesentlichen für die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs 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. 23 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €), von denen 23 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €) Vorjahre betreffen. Zudem waren im Vorjahr Erträge im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 i. H. v. 19 Mio. € enthalten.

Zudem enthalten im Berichtsjahr die Erträge aus der Zuschreibung auf Finanzanlagen Zuschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der Regionalverkehr Oberbayern GmbH i. H. v. 28 Mio. € und der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) i. H. v. 4 Mio. €.

In den übrigen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 6 Tsd. € (im Vorjahr: 9 Tsd. €) enthalten.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen mit 40 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit 12 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €), Erträge aus Schadenersatz mit 26 Mio. € (im Vorjahr: 57 Mio. €), Erträge aus staatlichen Zuschüssen mit 2 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) sowie Erträge im Zusammenhang mit dem Sturmtief Bernd i. H. v. 23 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €).

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge enthalten außerdem Erträge aus staatlichen Zuschüssen i. H. v. 106 Mio. € (im Vorjahr: 108 Mio. €), von denen 82 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren und 24 Mio. € (im Vorjahr: 61 Mio. €) aus Bescheiden für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022, die im Berichtsjahr eingegangen sind.

## (18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	636	633
davon Aufwendungen für Energie	590	595
davon Strom	392	394
davon Stromsteuer	27	28
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	160	163
davon sonstige Energien	11	10
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	43	41
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	3	-3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.453	3.324
davon eingekaufte Leistungen Transport	450	377
davon Provisionen	296	274
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	156	151
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.425	2.415
davon Nutzung Trassen	1.980	1.966
davon Nutzung Stationen	445	449
davon sonstige bezogene Leistungen	126	107
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	957	836
<b>Insgesamt</b>	<b>5.046</b>	<b>4.793</b>
davon periodenfremd	57	2

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

Im Berichtsjahr enthalten die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung i. H. v. 60 Mio. €, von denen 46 Mio. € Vorjahre betreffen, Aufwendungen für eine Rückstellungszuführung für die Drittverpflichtung Instandhaltung für Leasingfahrzeuge für die Fälle, in denen die DB Regio AG vertraglich verpflichtet ist, die Instandhaltung zu erbringen.

## (19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2024	2023
Löhne und Gehälter	1.381	1.283
davon für Arbeitnehmende	1.290	1.182
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	85	94
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	6	7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung <sup>1)</sup>	330	300
davon für Arbeitnehmende	308	277
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	22	23
davon für Altersversorgung	58	57
<b>Insgesamt</b>	<b>1.711</b>	<b>1.583</b>

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

## (20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2024	2023
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	22	22
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	61	53
Werbung und Verkaufsförderung	34	44
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	35	31
Forschungs- und Entwicklungskosten	30	24
Wertberichtigung auf Forderung aus Finanzierung	-	3
Gebühren und Beiträge	9	11
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	7	8
Sonstige bezogene Dienstleistungen	379	359
davon bezogene IT-Leistungen	135	136
davon sonstige Kommunikationsdienste	4	4
davon sonstige Serviceleistungen	240	219
Aufwendungen aus Schadenersatz	3	7
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	1	2
Übrige Aufwendungen	153	129
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	60	46
davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen	19	32
davon sonstige übrige Aufwendungen	74	51
<b>Insgesamt</b>	<b>735</b>	<b>694</b>
davon periodenfremd	6	11

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 16 Tsd. € (im Vorjahr: 11 Tsd. €) sonstige Steuern und 15 Tsd. € (im Vorjahr: 11 Tsd. €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

## (21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2024	2023
Erträge aus Beteiligungen	-	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	142	114
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-87	-75
<b>Insgesamt</b>	<b>55</b>	<b>39</b>

**(22) ZINSERGEBNIS**

in Mio. €	2024	2023
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	78	39
davon aus verbundenen Unternehmen	78	37
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	1
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-22	-25
davon an verbundene Unternehmen	-19	-24
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-1	0
davon gegenüber Kreditinstituten	-1	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	-
<b>Insgesamt</b>	<b>56</b>	<b>14</b>

**Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung**

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

**(23) FINANZMITTELFONDS**

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln. Dieser beträgt 3 Tsd. € (im Vorjahr: 3 Tsd. €).

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB AG aus dem Cashpooling i. H. v. 292 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 363 Mio. €) und aus Festgeldanlagen gegen die DB AG i. H. v. 2.350 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.300 Mio. €) nicht einbezogen.

**Sonstige Angaben****(24) 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.


**(25) 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.

**(26) ANTEILSBESITZ**

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  39 ist beigefügt.

**(27) BESCHÄFTIGTE**

	2024		2023	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	22.229	22.795	20.896	21.281
Zugewiesene Beamt:innen	1.578	1.484	1.782	1.671
	<b>23.807</b>	<b>24.279</b>	<b>22.678</b>	<b>22.952</b>
Auszubildende <sup>1)</sup>	1.590	1.867	1.432	1.634
<b>Insgesamt</b>	<b>25.397</b>	<b>26.146</b>	<b>24.110</b>	<b>24.586</b>

<sup>1)</sup> Inkl. Auszubildender im Praktikum.

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

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).

**(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS****Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2024 an:****EVELYN PALLA <sup>1)</sup>**

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

**ULRIKE HABER-SCHILLING**

Ressort Personal,  
Berlin

**RALPH ROHDE**

Ressort Finanzen/Controlling,  
Aschaffenburg

**DR. JAN SCHILLING**

Ressort Marketing,  
Berlin

**DR. ARNE SCHNEEMANN**

Ressort Regio Straße,  
Hannover

**HARMEN VAN ZIJDERVELD (SEIT 1. FEBRUAR 2024)**

Ressort Regio Schiene,  
Bad Nauheim

<sup>1)</sup> Kein Anstellungsvertrag mit der Gesellschaft.



### Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

#### **DR. RICHARD LUTZ**

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

#### **MARTIN BURKERT\***

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,  
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Nürnberg

#### **DÖRTE BASLER (BIS 31. MÄRZ 2024)**

Mitglied der Geschäftsführung  
der DB Kommunikationstechnik GmbH,  
Klettbach (Thüringen)

#### **RALF DAMDE\***

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

#### **DR. CLARISSA FREUNDORFER (SEIT 1. APRIL 2024)**

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

#### **DR. ALEXANDER GOMMLICH**

Leiter Recht der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### **JAN GROTHE (SEIT 1. APRIL 2024)**

Leiter Beschaffung, CPO der Deutschen Bahn AG,  
Oranienburg

#### **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

#### **KLAUS-DIETER JOSEL (BIS 30. MAI 2024)**

Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern  
der Deutschen Bahn AG,  
Mühldorf am Inn

#### **TINA KROGMANN (SEIT 1. JULI 2024)**

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\***

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

#### **FRANK MIRAM (BIS 31. MÄRZ 2024)**

Konzernbeauftragter für Politische Beziehungen  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### **NICOLE MOMMSEN**

Leiterin Kommunikation und Marketing der Deutschen Bahn AG,  
Wiesbaden

#### **STEFFEN MÜLLER**

Leiter der Unterabteilung DK 2 Digitale Anwendungen im  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr,  
Berlin

#### **DR. MEIKE NIEDBAL (SEIT 1. APRIL 2024)**

Leiterin Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,  
Potsdam

#### **UTE PLAMBECK (SEIT 1. JUNI 2024)**

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

#### **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\***

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

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

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

**BERND SEUBERT\***

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

**DR. SEBASTIAN STERN (BIS 31. MÄRZ 2024)**

Konzernbeauftragter Steuerung Finanzen Systemverbund  
der Deutschen Bahn AG,  
Hamburg

**FLORIAN WROBEL\***

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

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2024	2023
Gesamtbezüge des Vorstands	2.569	1.473
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	379	1.928
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.729	1.974
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	4.519	7.493
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	102	104

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf fünf (im Vorjahr: sechs) Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Regio AG haben, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 1.742 Tsd. € (im Vorjahr: 1.371 Tsd. €), einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 738 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen. Die Vorsitzende des Vorstands hat 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.

**(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

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

**(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

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

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). Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung vereinbart.

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

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

Frankfurt am Main, den 17. Februar 2025

DB Regio AG  
Der Vorstand



# ANTEILSBESITZLISTE

Der Anteilsbesitz ist im Folgenden dargestellt.

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>		
Autokraft GmbH, Hamburg	51.726	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	17.747	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	3.734	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	6.561	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	12.441	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	8.630	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	5.704	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	61.220	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	2.114	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Berlin	16.945	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	7.155	74,90
DB Regio Marschbahn GmbH, Kiel	7.525	100,00
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	55.679	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	2.154	99,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	23.467	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	5.662	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	2.503	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	950	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	21.152	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	16.963	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	17.648	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Hamburg	11.116	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	27.909	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	5.278	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	20.355	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	13.995	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH i. L., Simmern	0	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	12.489	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	18.345	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	188.084	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	149.900	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	65	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	18.524	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	3.818	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	10.701	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	18.292	100,00
<b>AT EQUITY</b>		
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen <sup>2),3)</sup>	27	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg <sup>2),3)</sup>	410	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover <sup>2),4)</sup>	283	42,51
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main <sup>2),3)</sup>	1.237	29,74
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Geislingen an der Steige <sup>2),5)</sup>	101	20,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen <sup>2),3)</sup>	323	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen <sup>2),4)</sup>	10.606	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft GmbH & Co. eGmbH, Gemünden a. Main <sup>2),4)</sup>	2	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich <sup>2),4)</sup>	1.054	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover <sup>2),4)</sup>	81	11,11
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel <sup>2),3)</sup>	326	47,90
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing <sup>2),4)</sup>	434	33,33
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Völklingen <sup>2),4)</sup>	51	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg <sup>2),3)</sup>	25	39,80
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg <sup>2),4)</sup>	221	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg <sup>2),5)</sup>	78	30,00
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt <sup>2),3)</sup>	474	10,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Radolfzell am Bodensee <sup>2),3)</sup>	30	14,65
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg <sup>2),3)</sup>	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg <sup>2),3)</sup>	54	25,93
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen <sup>2),5)</sup>	100	32,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen <sup>2),4)</sup>	162	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw <sup>2),4)</sup>	897	32,60
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig <sup>2),3)</sup>	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig <sup>2),3)</sup>	500	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrsservice GmbH, Kaiserslautern <sup>2),3)</sup>	73	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen <sup>2),3)</sup>	160	40,00
<b>FAIR VALUE</b>		
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach <sup>2),3)</sup>	351	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen <sup>2),3)</sup>	200	70,20
Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock <sup>2),3)</sup>	27	20,63
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal <sup>2),3)</sup>	244	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 2023.

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

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

## 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 (EReG), 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 EReG).

### Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die den Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen 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](#) [Df 44f.](#)). Im Berichtsjahr wurden von den Zugängen im Anlagevermögen im Verkehrsbereich 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) und im Servicebereich 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) Investitionszuschüsse abgesetzt. Im Berichtsjahr wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen (im Vorjahr betrafen diese den Bereich Verkehr mit 0 Mio. € und den Servicebereich mit 5 Mio. €).

### 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 den Verkehrs- und Servicebereich aufgeteilt.

### FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die per 31. Dezember 2024 bestehenden Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

	Bereich Verkehr		Bereich Service		davon mit Restlaufzeit über 1 Jahr		davon mit Restlaufzeit über 1 Jahr	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
PER 31.12. / in Mio. €								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.256	949	5	7	-	-	-	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.693	1.792	434	295	-	-	-	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	0	0	-	-	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	48	51	1	0	4	0	0	-
<b>Insgesamt</b>	<b>3.997</b>	<b>2.793</b>	<b>440</b>	<b>302</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</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 Verkehrsbereich pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (64 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 59 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden im Bereich Service die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Verkehr um 67 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 33 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 Gewinn- und Verlustrechnungen 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 2024 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr				Bereich Service			
	2024	davon mit Rest-laufzeit bis 1 Jahr	2023	davon mit Rest-laufzeit bis 1 Jahr	2024	davon mit Rest-laufzeit bis 1 Jahr	2023	davon mit Rest-laufzeit bis 1 Jahr
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	9	2	13	4	2	1	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	262	178	356	317	18	18	28	28
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.725	938	1.791	750	153	44	157	43
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	588	231	508	150	4	4	3	3
davon aus Steuern	13	13	11	11	2	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>2.584</b>	<b>1.349</b>	<b>2.668</b>	<b>1.221</b>	<b>177</b>	<b>67</b>	<b>188</b>	<b>74</b>
davon zinspflichtig	1.175		1.362		138		150	

Im Verkehrsbereich werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen des Servicebereichs pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (64 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 59 Mio. €). Im Berichtsjahr 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 (per 31. Dezember 2023: 33 Mio. €). Die für Investitionen aufgenommenen langfristigen Kredite werden entsprechend dem direkt zugeordneten Sachanlagevermögen geschlüsselt.

## HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG i. H. v. 475 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 477 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr i. H. v. 405 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 407 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 70 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 70 Mio. €).

## Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

### UMSATZERLÖSE

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

Die Umsatzerlöse des Servicebereichs setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (43 Mio. €; im Vorjahr: 47 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Verkehrsbereich (7 Mio. €; im Vorjahr: 6 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (778 Mio. €; im Vorjahr: 710 Mio. €) sowie zusätzlich aus sonstigen Leistungen für den Verkehrsbereich wie Vermietung und Personalausleihe (17 Mio. €; im Vorjahr: 17 Mio. €). Diese ergänzen die Umsatzerlöse aus den übrigen originären Geschäftsvorfällen (36 Mio. €; im Vorjahr: 38 Mio. €).

### SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen im Verkehrsbereich sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 6 Tsd. € (im Vorjahr: 8 Tsd. €) enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge im Servicebereich beinhalten Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 1 Tsd. €).

### MATERIALAUFWAND

Die vom Servicebereich bezogenen Instandhaltungsleistungen (778 Mio. €; im Vorjahr: 710 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsbereichs als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Servicebereichs werden Aufwendungen (315 Mio. €; im Vorjahr: 287 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Regio AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe (309 Mio. €; im Vorjahr: 282 Mio. €) und bezogene Leistungen (6 Mio. €; im Vorjahr: 5 Mio. €) ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Servicebereichs um Materialverbrauch der Fertigung handelt.

## PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Verkehrsbereich beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 50 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €).

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Servicebereich enthalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 8 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 Verkehrsbereich 17 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) im Wesentlichen aus Mietaufwendungen und Personalausleihungen zugesetzt.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Verkehrsbereich i. H. v. 2 Tsd. € (im Vorjahr: 2 Tsd. €) und im Servicebereich i. H. v. 14 Tsd. € (im Vorjahr: 9 Tsd. €) angefallen.

Darüber hinaus sind im Verkehrsbereich 14 Tsd. € (im Vorjahr: 10 Tsd. €) und im Servicebereich 1 Tsd. € (im Vorjahr: 1 Tsd. €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen.

## BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2024	2023
Erträge aus Beteiligungen	-	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	142	114
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 87	- 75
<b>Insgesamt</b>	<b>55</b>	<b>39</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	
	2024	2023	2024	2023
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	69	36	9	3
davon aus verbundenen Unternehmen	69	34	9	3
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	1	-	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	1	-	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 20	- 23	- 2	- 2
davon an verbundene Unternehmen	- 17	- 22	- 2	- 2
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 1	0	0	0
davon gegenüber Kreditinstituten	- 1	-	0	-
davon Aufwendungen / Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	-	0	-
<b>Insgesamt</b>	<b>49</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>1</b>

## BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB AG abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse 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	
	2024	2023	2024	2023
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	61	54	0	0
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	30	28	301	291
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	21	19	205	195
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	2	2	40	40
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	3.517	3.920	0	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	5	4	35	31
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9	9	24	22
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	136	171	75	70
	<b>3.699</b>	<b>4.134</b>	<b>475</b>	<b>454</b>
III. Finanzanlagen	515	476	-	-
	<b>4.275</b>	<b>4.664</b>	<b>475</b>	<b>454</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>				
I. Vorräte				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-	242	229
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6	5	3	3
3. Waren	-	-	0	0
	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>245</b>	<b>232</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.256	949	5	7
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.693	1.792	434	295
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	-	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	48	51	1	0
	<b>3.997</b>	<b>2.793</b>	<b>440</b>	<b>302</b>
III. Guthaben bei Kreditinstituten	0	0	-	-
	<b>4.003</b>	<b>2.798</b>	<b>685</b>	<b>534</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	0	1	-	0
	<b>8.278</b>	<b>7.463</b>	<b>1.160</b>	<b>988</b>

### PASSIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2024	2023	2024	2023
<b>A. EIGENKAPITAL</b>				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.510	1.510	328	328
Ausgleichsposten	- 618	- 439	618	439
	<b>892</b>	<b>1.071</b>	<b>946</b>	<b>767</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	16	16	3	3
Steuerrückstellungen	4	3	0	0
Sonstige Rückstellungen	4.103	3.356	34	30
	<b>4.123</b>	<b>3.375</b>	<b>37</b>	<b>33</b>
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	9	13	2	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	262	356	18	28
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.725	1.791	153	157
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	588	508	4	3
	<b>2.584</b>	<b>2.668</b>	<b>177</b>	<b>188</b>
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	679	349	-	-
	<b>8.278</b>	<b>7.463</b>	<b>1.160</b>	<b>988</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschreibungen	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	43	12	-	-	55	-7	-3	-	-	-	-10	45	36
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	22	4	-19	-	7	-	-	-	-	-	-	7	22
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	21	1	8	0	30	-11	-3	-	-	0	-14	16	10
3. Geleistete Anzahlungen	8	1	-8	-1	0	-	-	-	-	-	-	0	8
	<b>72</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-1</b>	<b>85</b>	<b>-18</b>	<b>-6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-24</b>	<b>61</b>	<b>54</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	32	1	3	-1	35	-13	-2	-	0	1	-14	21	19
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	-	-	0	0	0	-	-	-	0	0	0
	<b>42</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>-1</b>	<b>45</b>	<b>-14</b>	<b>-2</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>-15</b>	<b>30</b>	<b>28</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3	0	0	0	3	-1	0	-	-	0	-1	2	2
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.764	18	21	-172	11.631	-7.844	-423	-	0	153	-8.114	3.517	3.920
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	12	1	0	0	13	-8	0	-	0	0	-8	5	4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	26	4	1	-4	27	-17	-4	-	0	3	-18	9	9
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>1)</sup>	171	71	-25	-81	136	-	-	-	-	-	-	136	171
	<b>12.018</b>	<b>95</b>	<b>-</b>	<b>-258</b>	<b>11.855</b>	<b>-7.884</b>	<b>-429</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>157</b>	<b>-8.156</b>	<b>3.699</b>	<b>4.134</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	517	7	-	0	524	-42	-	32	-	-	-10	514	475
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	<b>518</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>525</b>	<b>-42</b>	<b>-</b>	<b>32</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-10</b>	<b>515</b>	<b>476</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>12.608</b>	<b>116</b>	<b>-</b>	<b>-259</b>	<b>12.465</b>	<b>-7.944</b>	<b>-435</b>	<b>32</b>	<b>-</b>	<b>157</b>	<b>-8.190</b>	<b>4.275</b>	<b>4.664</b>

<sup>1)</sup> Von den Zugängen des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen 45 Mio. € (im Vorjahr: 39 Mio. €) sowie von den Abgängen 82 Mio. € (im Vorjahr: 211 Mio. €) Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellbligos.

## BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert			
	Stand per 01.01. 2024	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 01.01. 2024	Abschreibungen	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2024	Stand per 31.12. 2023
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>													
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	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	-
	<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	0	-	-	91	0	-	-	-	-	0	91	91
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	402	4	19	-1	424	-207	-13	-	0	1	-219	205	195
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	-	-	7	-2	0	-	-	-	-2	5	5
	<b>500</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>-1</b>	<b>522</b>	<b>-209</b>	<b>-13</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>-221</b>	<b>301</b>	<b>291</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	101	1	3	0	105	-61	-4	-	-	0	-65	40	40
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	166	4	6	-2	174	-135	-6	-	-	2	-139	35	31
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	90	7	2	-5	94	-68	-7	-	-	5	-70	24	22
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	70	35	-30	0	75	-	-	-	-	-	-	75	70
	<b>927</b>	<b>51</b>	<b>-</b>	<b>-8</b>	<b>970</b>	<b>-473</b>	<b>-30</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8</b>	<b>-495</b>	<b>475</b>	<b>454</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>927</b>	<b>51</b>	<b>-</b>	<b>-8</b>	<b>970</b>	<b>-473</b>	<b>-30</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8</b>	<b>-495</b>	<b>475</b>	<b>454</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	7.430	7.072
Bestandsveränderungen	1	5
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	423	320
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-578	-583
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-3.433	-3.307
Instandhaltungsaufwand	-1.314	-1.156
	-5.325	-5.046
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-1.131	-1.049
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-269	-245
	-1.400	-1.294
Abschreibungen	-435	-477
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-634	-599
	60	-19
Beteiligungsergebnis	55	39
Zinsergebnis	49	13
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>164</b>	<b>33</b>
Erträge aus Verlustübernahme	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-164	-33
<b>Jahresergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### BEREICH SERVICE

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	881	818
Bestandsveränderungen	1	-2
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	2
Sonstige betriebliche Erträge	1	3
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-367	-332
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-25	-22
Instandhaltungsaufwand	-106	-103
	-498	-457
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-250	-234
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-61	-55
	-311	-289
Abschreibungen	-30	-33
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-118	-112
	-74	-70
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	7	1
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-67</b>	<b>-69</b>
Erträge aus Verlustübernahme	67	69
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-	-
<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 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Regio Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die in Abschnitt »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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

### Grundlage für die Prüfungsurteile

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

### Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die 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 21. Februar 2025

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Marquardt  
Wirtschaftsprüfer

Schulze  
Wirtschaftsprüfer

# Kontaktinformationen

## DB REGIO AG

Europa-Allee 70–76  
60486 Frankfurt am Main  
www.dbregio.de

## INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

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

Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 17. Februar 2025), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter [www.db.de/berichte](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-Fahrgastrechteinverordnung.
- Fundservice: 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter [bahn.de/hilfe](http://bahn.de/hilfe) finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



## NACHHALTIGE PRODUKTION



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



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



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



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

## DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

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



## IMPRESSUM

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

## BILDNACHWEIS

© Titel Umschlag DB AG / Dominic Dupont  
© 1 DB AG / Oliver Lang / Mirror Image Studio  
© 5 DB AG / Max Lautenschläger / iStock / Mirror Image Studio

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

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

