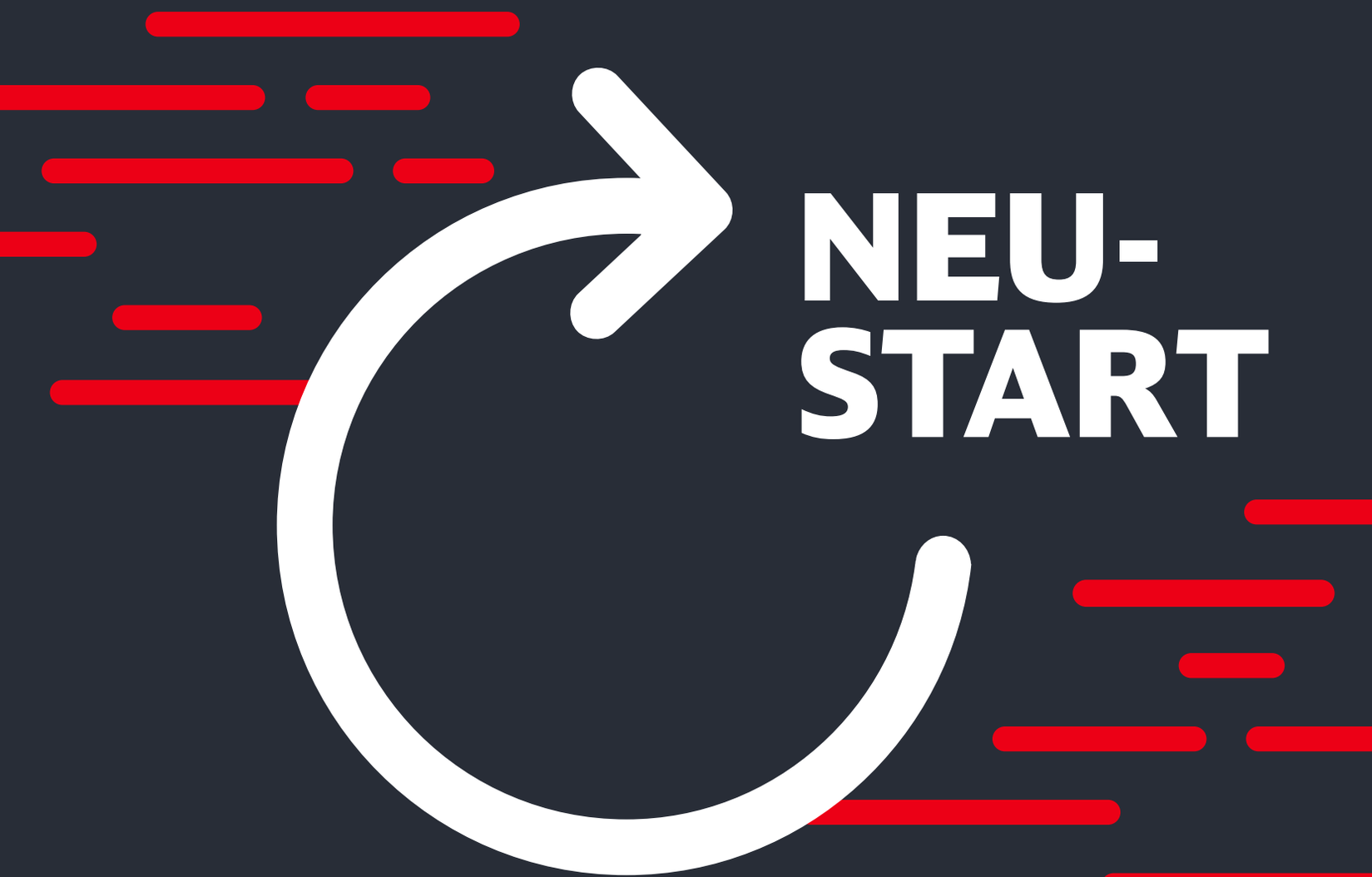


Deutsche Bahn

Geschäftsbericht 2025

Inhaltsverzeichnis

1 Neustart DB

23 Bericht des Aufsichtsrats

27 Zusammengefasster Lagebericht
29 Überblick
30 DB-Konzern
37 Grundlagen
44 Strategie
53 Geschäftsverlauf
71 Entwicklung der Geschäftsfelder
118 Deutsche Bahn AG (HGB)
124 Chancen- und Risikobericht
136 Governance
153 Nachtragsbericht
154 Prognosebericht

159 Nachhaltigkeitserklärung
161 Allgemeine Angaben (ESRS 2)
174 Klimawandel (ESRS E1)
190 Umweltverschmutzung (ESRS E2)
193 Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)
198 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)
204 Eigene Belegschaft (ESRS S1)
228 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)
234 Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)
236 Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)
247 Unternehmenspolitik (ESRS G1)
261 DB-spezifische Themen
269 Appendix: EU-Taxonomie

275 Konzern-Abschluss
276 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
277 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
278 Konzern-Bilanz
279 Konzern-Kapitalflussrechnung
280 Konzern-Eigenkapitalspiegel
282 Konzern-Anhang

339 Weitere Informationen
340 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
343 UN Global Compact Index
344 Glossar
350 10-Jahres-Übersicht
351 Abkürzungsverzeichnis
352 Kontaktinformationen/Finanzkalender

Über diesen Bericht

Um die Benutzung dieses Berichts zu vereinfachen, haben wir einige unterstützende Elemente hinzugefügt:

- Wir verweisen auf weiterführende Informationen zu einem bestimmten Abschnitt innerhalb des Berichts: xxx.
- Das Download-Symbol signalisiert, dass der entsprechende Inhalt online als Excel-Datei heruntergeladen werden kann.

Online-Bericht

Im Internet steht Ihnen eine Online-Version dieses Geschäftsberichts zur Verfügung: db.de/gb25.

Geschlechtergerechte Sprache

Bei natürlichen Personen werden geschlechterneutrale Wörter oder der Genderdoppelpunkt verwendet. Bei juristischen Personen, Funktionen oder Gremien wird das generische Maskulinum verwendet.

Online-Ergänzungen

Kennzahlen interaktiv

Unseren interaktiven Kennzahlenvergleich finden Sie unter db.de/kennzahlen.

Wir bauen
eine neue
Bahn
DB
9041

Interview

mit Evelyn Palla, Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG

»Wir geben uns erst zufrieden, wenn die Deutsche Bahn auf ganzer Strecke überzeugt.«

Im Interview spricht die DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla über die neue Deutsche Bahn und den Weg dorthin.

Frau Palla, Sie haben der Deutschen Bahn einen Neustart verordnet. Warum braucht es eine grundlegende Neuaufstellung?

Unsere Kund:innen erwarten zu Recht eine Deutsche Bahn, auf die sie sich verlassen können — jeden Tag, auf jeder Strecke. In den letzten Jahren haben wir Versprechen zu oft nicht eingelöst. Verspätungen, hohe Verluste und zu wenig Transparenz haben bei unseren Stakeholdern Vertrauen verspielt. Und zwar nach außen sowie auch bei den Eisenbahner:innen. Genau deshalb war klar: Ein »Weiter so« darf es nicht geben. Wir haben bewusst den Reset-Knopf gedrückt. Dieser Neustart ist kein kurzfristiges Projekt, sondern ein langfristiger Performance- und Kulturwandel. Wir wollen ehrlicher kommunizieren, verlässlicher liefern und konsequenter handeln — auch dann, wenn Entscheidungen unbequem sind. Unser Ziel ist, dass Fahrgäste den Unterschied spüren und Mitarbeitende wieder stolz sagen können: Diese Bahn bewegt Deutschland.

Was bedeutet der Neustart konkret?

Mit meinem Amtsantritt habe ich damit begonnen, im DB-Konzern jeden Stein umzudrehen. Zu lange ist die Verwaltung immer größer geworden und der direkte Draht zum Kerngeschäft abgerissen. Wir waren zu sehr damit beschäftigt, uns selbst zu verwalten, anstatt konsequent Ergebnisse der Geschäftsfelder einzufordern. Der Neustart heißt deshalb vor allem: mehr Verantwortung für die Geschäftsfelder vor Ort und viel weniger Zentrale. Entscheidungen fallen ab jetzt dort, wo Züge fahren und Bahnhöfe funktionieren müssen. Wir beenden lähmende Bürokratie und setzen auf Tempo, Klarheit und vor allem Eigenverantwortung der Geschäftsfelder. So holen wir Leistung und Unternehmertum zurück ins System – und bringen die Bahn näher zu den Kund:innen.

»Beim Neustart setzen wir auf drei Prinzipien: Ehrlichkeit. Verlässlichkeit. Konsequenz.«

Was ist jetzt schon anders?
Der Umbau hat sofort begonnen: weniger Vorstände, weniger Hierarchien, weniger Bürokratie. Das ist kein Selbstzweck, sondern der Schlüssel für mehr Geschwindigkeit und Kundenorientierung. Wir können die schwierigen betrieblichen Rahmenbedingungen, unter denen wir täglich arbeiten, nicht sofort verändern. Aber wir können uns neu aufstellen, um unter diesen Rahmenbedingungen bessere Entscheidungen zu treffen. Dazu brauchen wir einen schlanken Konzern und flache Hierarchien, die uns nicht mehr den Blick aufs Kerngeschäft und die Kund:innen verstellen. Gleichzeitig haben wir auch bei der Ehrlichkeit aufgeräumt. Beim Projekt Stuttgart 21 habe ich den unrealistischen Zeitplan beendet. Und bei der Pünktlichkeit verspreche ich nichts, was wir nicht halten können. 2026 steht für Konsolidierung und Stabilität statt Schönfärberei. Mein Maßstab: Fakten vor Ankündigungen.

Sie sagen, auch die wirtschaftliche Performance stimmt nicht. Gegenüber 2024 hat sich das Ergebnis verbessert. Wie beurteilen Sie die Entwicklung?
Ja, 2025 haben wir operativ schwarze Zahlen geschrieben. Umsatz und bereinigtes EBIT sind gestiegen – das ist ein wichtiger Schritt nach vorn. Aber Zufriedenheit wäre hier trotzdem fehl am Platz. Unser Anspruch muss deutlich höher liegen: Erst wenn wir wieder nachhaltig Jahresüberschüsse erwirtschaften, Investitionen aus eigener Kraft möglich sind und Kund:innen echte Verbesserungen spüren, sind wir am Ziel. Deshalb halten wir das Tempo hoch, denn hier haben wir noch einen langen Weg zu gehen.

Wie blicken Sie auf die einzelnen Geschäftsfelder?
Eine erste Trendwende zeichnet sich ab: DB Fernverkehr ist beim operativen Ergebnis wieder zurück in den schwarzen Zahlen, DB Regio bleibt weiter stabil auf Erfolgskurs und DB Cargo hat sein operatives Ergebnis um rund 350 Millionen Euro verbessert – muss jetzt aber konsequent den Sanierungsweg gehen. Das ist in Summe ein besseres Bild als in den Vorjahren, aber auch hier sind wir noch lange nicht am Ziel. Der eigentliche Schlüssel liegt jedoch in der Infrastruktur. Ein zuverlässiges Netz entscheidet über alles bei der Eisenbahn. Deshalb gilt: bauen, bauen, bauen. 2026 wird ein Superbaujahr – so viel Sanierung und Modernisierung gab es noch nie. Auch wenn uns das bei der Pünktlichkeit in 2026 weiter ausbremst, ist das unglaublich wichtig. Nur mit einem starken Netz gewinnen wir am Ende die Pünktlichkeit nachhaltig zurück.

Der Konzernumbau betrifft fast jeden Bereich des Konzerns. Was bedeutet das für die Mitarbeitenden?

Unsere mehr als 200.000 Mitarbeitenden sind das Herz der Bahn – ich mache diesen Neustart natürlich für die Menschen in Deutschland, aber insbesondere auch für alle Eisenbahner:innen! Wir wollen den Eisenbahner:innenstolz erneut entfesseln. Das ist eine unglaubliche Kraft, die in uns schlummert. Wir wollen Stolz, Leistung und Entscheidungsfreude zurückbringen. Führung bedeutet künftig: Hindernisse aus dem Weg räumen, Verantwortung übernehmen, ehrlich kommunizieren. Weniger verwalten, mehr bewegen. Die Messlatte ist klar: Wir geben uns erst zufrieden, wenn die Deutsche Bahn auf ganzer Strecke überzeugt – und zwar überall, jederzeit und für alle! Weniger ist keine Option!

Sie sagen, Sie wollen mit den Veränderungen einen spürbaren Effekt für die Kund:innen erzielen. Wie genau wird der sich einstellen?

Bessere Pünktlichkeit entsteht vor allem durch eine zuverlässige Schiene. Die Schiene ist nun mal die Mutter aller Dinge bei der Eisenbahn. Dort entsteht Qualität oder sie entsteht eben nicht. Klar ist aber: Die Beseitigung des jahrzehntelangen Investitionsrückstaus ist ein Projekt der nächsten zehn Jahre. Nichts wird da schnell gehen. Da dürfen wir uns nicht in die Tasche lügen. Aber wir wollen das nicht abwarten. Parallel investieren wir rund 140 Millionen Euro in drei Sofortprogramme: für mehr Sauberkeit und Sicherheit an Bahnhöfen, mehr Komfort im Fernverkehr und bessere Kundeninformation. Die Idee dahinter: Die Menschen sollen jetzt sofort spüren, dass sich bei der Bahn was zum Besseren ändert– nicht erst am Ende der Bauarbeiten.

Was gibt Ihnen Zuversicht für die Zukunft der Deutschen Bahn?

Dieser Jahresabschluss ist auch ein Abschluss mit der alten Bahn. Mit dem Neustart haben wir das Fundament für die leistungsstarke Bahn von morgen gegossen. Mein Ziel: Die Deutsche Bahn soll wieder die beste Eisenbahn Europas werden! 200.000 Eisenbahner:innen in ganz Deutschland stehen bereit für den Wandel – unterstützt von der Politik und motiviert im Wettbewerb um die besten Konzepte. Wir machen ernst und gehen unseren Weg: ehrlich, konsequent, verlässlich!

»Veränderung funktioniert nur mit Konsequenz: Wir machen keine halben Sachen mehr. Was richtig und wichtig ist, ziehen wir durch.«

Ein neues Bauprinzip für mehr Nähe zum Geschäft

Kund:innenorientierung

Wir richten den DB-Konzern konsequent an den Kund:innenbedürfnissen aus und machen Qualität zur Chefinnensache. Dafür haben wir das Thema Qualität erstmals direkt bei der Vorstandsvorsitzenden und den Vorsitzenden aller Geschäftsfelder verankert.

Dezentralisierung

Wir wollen zukünftig die Verantwortung vor Ort stärken. Die bereits durchgeführten und noch geplanten Änderungen im DB-Konzern unterstützen das entlang von zwei Leitmotiven: Divisionalität und Unternehmertum. Damit ermöglichen wir, dass Macher:innen zu Entscheider:innen werden.

Verschlankung

Wir haben den Vorstand verschlankt, Zwischenebenen reduziert und die erste Führungsebene verkleinert. Dadurch ordnen wir Verantwortlichkeiten klarer zu, straffen Strukturen sowie Arbeits- und Entscheidungswege. Auch zentrale Aufgaben und Funktionen werden wir konzernweit deutlich reduzieren.

Umsetzung

Die Umsetzung der ersten Veränderungen der Konzernstruktur sind nur der Anfang. Damit unsere Kund:innen auch schnell Verbesserungen spüren, starten Anfang 2026 drei Sofortprogramme. Gleichzeitig treiben wir die Modernisierung der Infrastruktur weiter konsequent voran.

Kund:innenorientierung

Unsere Kund:innen im Mittelpunkt

Qualität als wichtigstes Thema unserer Kund:innen wird zur Chefinnensache.

Etablierung der Qualitätssteuerung direkt bei den CEOs der Geschäftsfelder.

Ärgernisse werden unverzüglich angegangen und über sofort wirksame Programme adressiert.

Für mehr Kund:innenorientierung haben wir direkt bei der Vorstandsvorsitzenden eine zentrale Funktion zur Steuerung der Qualität verankert – die Qualität aus Kund:innensicht erklären wir damit zur Chefinnensache. Gleichzeitig wurde die Steuerung der Geschäftsfelder mit Blick auf mehr Kund:innenwirkung weiterentwickelt. Dafür werden die Vorsitzenden der Gesellschaften stärker als bisher in die Erfüllungspflicht genommen – für Wirtschaftlichkeit und Qualität. Das bedeutet: Verantwortung für Ziele und wirksame Steuerung dort, wo sie gebraucht werden. Gleichzeitig fokussieren wir unser Handeln entlang der Kund:innenbedürfnisse: Drei Sofortprogramme zielen auf unverkennbare Kund:innenärgernisse.

Dezentralisierung

Entscheidungen dort treffen, wo sie wirken

Stärkung von Unternehmertum durch die Steuerung definierter Leistungsbeiträge und unmittelbarer Leistungserbringung in den Geschäftsfeldern.

Stärkung von Divisionalität durch Verlagerung von Entscheidungsbefugnissen und Verantwortung in die Fläche.

Abschaffung zentraler, konzernweiter Programme. Stattdessen Fokus auf die einzelnen Geschäftsfelder.

Mit dem Konzernumbau stehen fortan Divisionalität und Unternehmertum im Fokus: Das bedeutet Stärkung der operativen Einheiten und Fokus auf wenige wirklich relevante Ergebnisziele. Die operative Verantwortung und Entscheidungskompetenzen verankern wir konsequent in den Konzerngesellschaften. Möglichst nah an unseren Kund:innen. Damit machen wir Macher:innen zu Entscheider:innen. Alle leisten damit in ihrem Verantwortungsbereich einen Beitrag zum »Neustart«.

Verschlankung

Schneller durch einfachere Strukturen

Verkleinerung des Vorstands von acht auf sechs Vorstandsressorts.

Reduzierung der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands von 43 auf 22 Organisationseinheiten.

Sozialpartnerschaftlich gestaltete Restrukturierung – mit maßgeschneiderten Unterstützungsangeboten für Mitarbeitende.

»Neustart« bedeutet auch schlankere Strukturen, Arbeits- und Entscheidungswege. Die Anzahl der Vorstandsressorts wurde um zwei reduziert. Zudem entfallen viele Funktionen und Abteilungen auf den Ebenen unterhalb des Vorstands und wir reduzieren den Overhead weiter deutlich. Damit leistet auch die Konzernleitung ihren Beitrag zum »Neustart«. So können Entscheidungen einfacher und schlagkräftiger getroffen werden. Wir verbinden wirtschaftliche Erfordernisse mit sozialer Verantwortung und gestalten den »Neustart« des DB-Konzerns ganzheitlich – von der strategischen Personalarchitektur über Kompetenzaufbau bis zur sozialpartnerschaftlich begleiteten Restrukturierung. Mitarbeitende, die von Veränderungsmaßnahmen betroffen sind, erhalten umfassende Unterstützung, z. B. durch das Orientierungsprogramm Job-Neustart.

Umsetzung

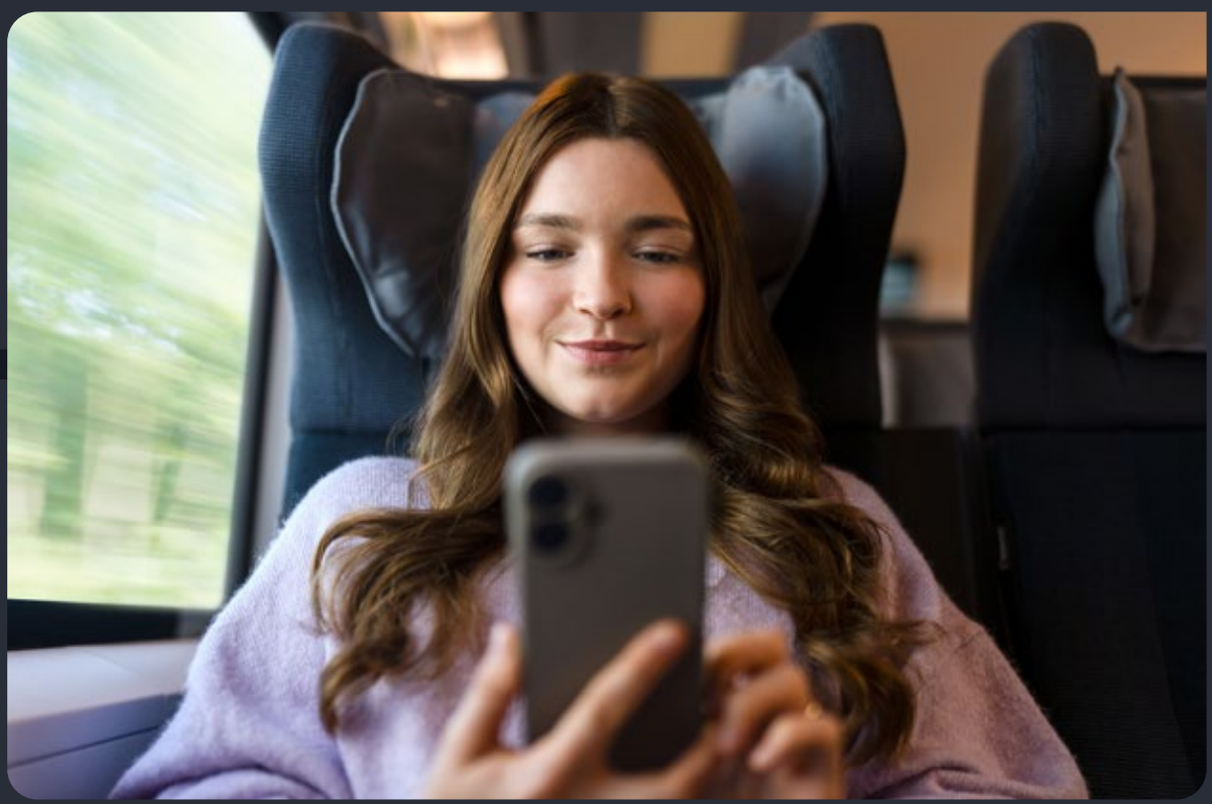
Verbesserungen direkt und spürbar machen

Umsetzung von drei Sofortprogrammen mit unmittelbarer Wirkung in 2026.

Klar messbare Ziele für sichtbar schnelles Vorankommen.

Konsequente Umsetzung der Infrastruktursanierung als wichtigste Daueraufgabe.

Einfach. Besser. Machen. Für uns steht die Schnelligkeit der Umsetzung im Fokus. Daher setzen wir seit Anfang 2026 drei Sofortprogramme für eine unmittelbare Kund:innenwirkung um: Wir verbessern die Sicherheit und steigern die Sauberkeit, wir erhöhen die Verfügbarkeit von Bordgastronomie und WCs und verbessern die Reinigung, wir informieren schneller und stellen konsistente und hilfreiche Informationsbereitstellung sicher. Damit sollen unsere Kund:innen spüren, dass es vorangeht bei der Bahn. Jedes Sofortprogramm hat individuelle Ziele, die unser Vorankommen dokumentieren. Langfristig bleibt die Infrastrukturmodernisierung der wichtigste Treiber für mehr Qualität.



Einfach. Besser. Machen.
Unsere Sofortprogramme für eine bessere Bahn

Wir sorgen schon 2026 für ein besseres Reiseerlebnis

Sofortprogramme für zufriedenere Kund:innen

Mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen
Wir investieren in die Sicherheit der Menschen und sorgen für sichtbar mehr Sauberkeit an den Bahnhöfen.

Mehr Komfort in den Zügen des Fernverkehrs
Mit mehr Sauberkeit in den Zügen, einer verlässlicheren Bordgastronomie und einer höheren Verfügbarkeit der WCs.

Bessere Kundenkommunikation
Wir informieren schneller und verlässlicher bei Störungen und Baustellen, damit Reisende gut reagieren können.

Sofortprogramm Sicherheit und Sauberkeit

Willkommen an unseren Bahnhöfen

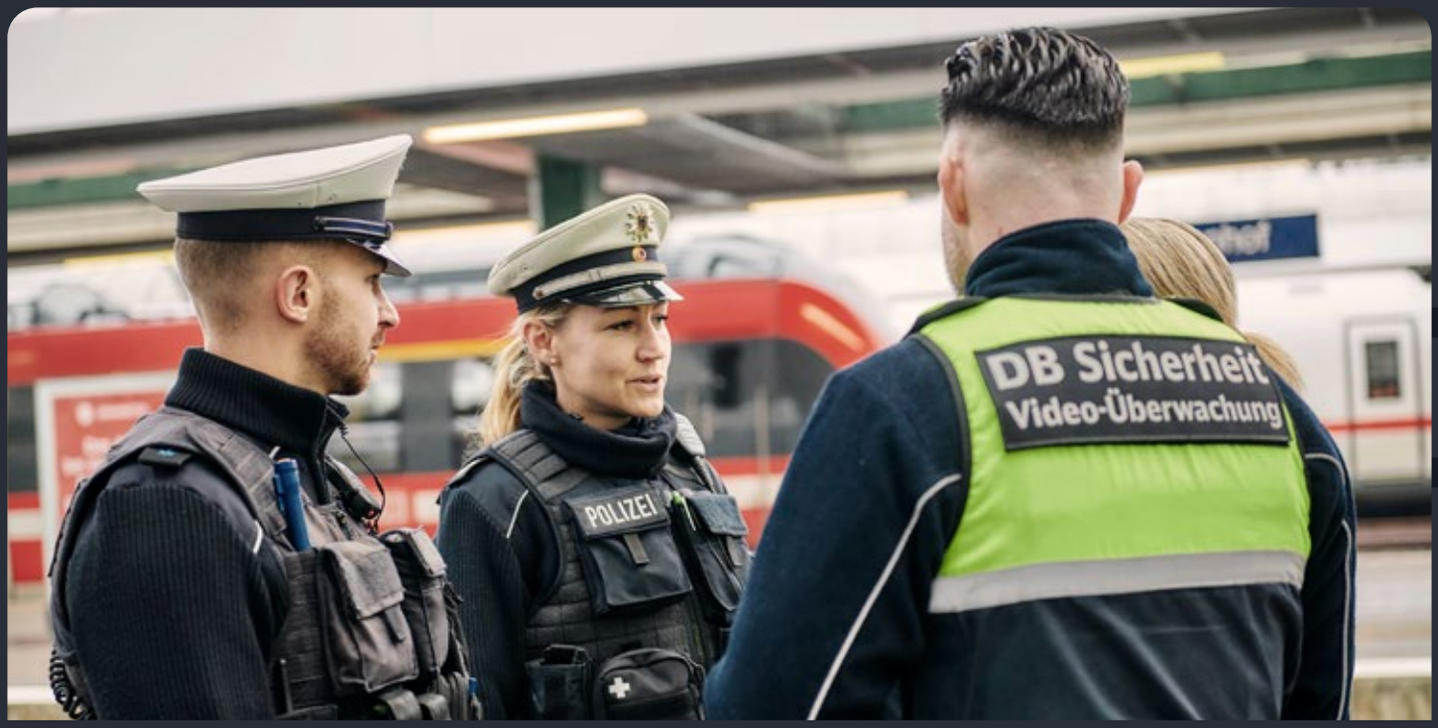
50
Mio. €
zusätzlich

1.400
Bahnhöfe
mit Früh-
jahrsputz

44
mobile
Handwer-
kerteams

> 11.000
Kameras
im Einsatz

Für den »Neustart«: Bahnhöfe sind unsere Visitenkarte. Sie müssen sicher sein und sauber, spürbar besser für unsere Kund:innen. Dafür verstärken wir die Präsenz unserer Sicherheitskräfte und arbeiten gemeinsam mit der Bundespolizei am Ausbau der Videotechnik. Und wir erhöhen deutlich das Budget für die Reinigung. Damit sich unsere Gäste am Bahnhof willkommen fühlen.



Mehr Sicherheit und Sauberkeit am Bahnhof schaffen wieder mehr Vertrauen in eine funktionierende Bahn

Die Eisenbahner:innen übernehmen Verantwortung: Für unsere Fahrgäste, für einen schönen Aufenthalt am Bahnhof. Wir packen an: Beim großen Frühjahrsputz bekommt 2026 jeder vierte Bahnhof in Deutschland eine zusätzliche Reinigung. Reparaturen erledigen neue, mobile Handwerksteams schnell und in einem Rutsch: hier eine Graffiti-besprühte Wand streichen, dort eine Vitrine reparieren. Unsere 44 Teams sind bundesweit schnell vor Ort. Damit die Menschen spüren: Es geht voran bei der Bahn.

Sofortprogramm für mehr Komfort im Fernverkehr

Ein spürbar besseres Reiseerlebnis in den Zügen des Fernverkehrs

Verlässlicheres Angebot in der Bordgastronomie

Mehr Reinigungen und Reparaturen während der Fahrt

Präventiver Austausch anfälliger Komponenten

Ein verlässlicheres Sortiment an Speisen und Getränken macht das Reiseerlebnis an Bord noch angenehmer. Dafür verbessern wir Logistik und Versorgung unserer Bordgastronomie. Für mehr zufriedene Fahrgäste in unseren Zügen.

Mehr Mitarbeitende fürs Wohlbefinden in ICE und IC

Zum Wohlfühlen im Zug ist Sauberkeit unabdingbar: für Tische und Sitze ebenso wie für saubere und funktionierende WCs. Darum putzen und säubern in unseren Zügen im Kernnetz künftig doppelt so viele Mitarbeitende während der Fahrt. Störanfällige Komponenten im WC, aber auch in der Galley, tauschen wir häufiger präventiv aus. Unser Anspruch: Alle Züge starten morgens sauber und frisch gereinigt. Wird ein Zug unterwegs stark verschmutzt, haben Zugchef:innen die Möglichkeit, Sonderreinigungstrupps für ihren Zug vorzumelden.

Sofortprogramm Kundenkommunikation

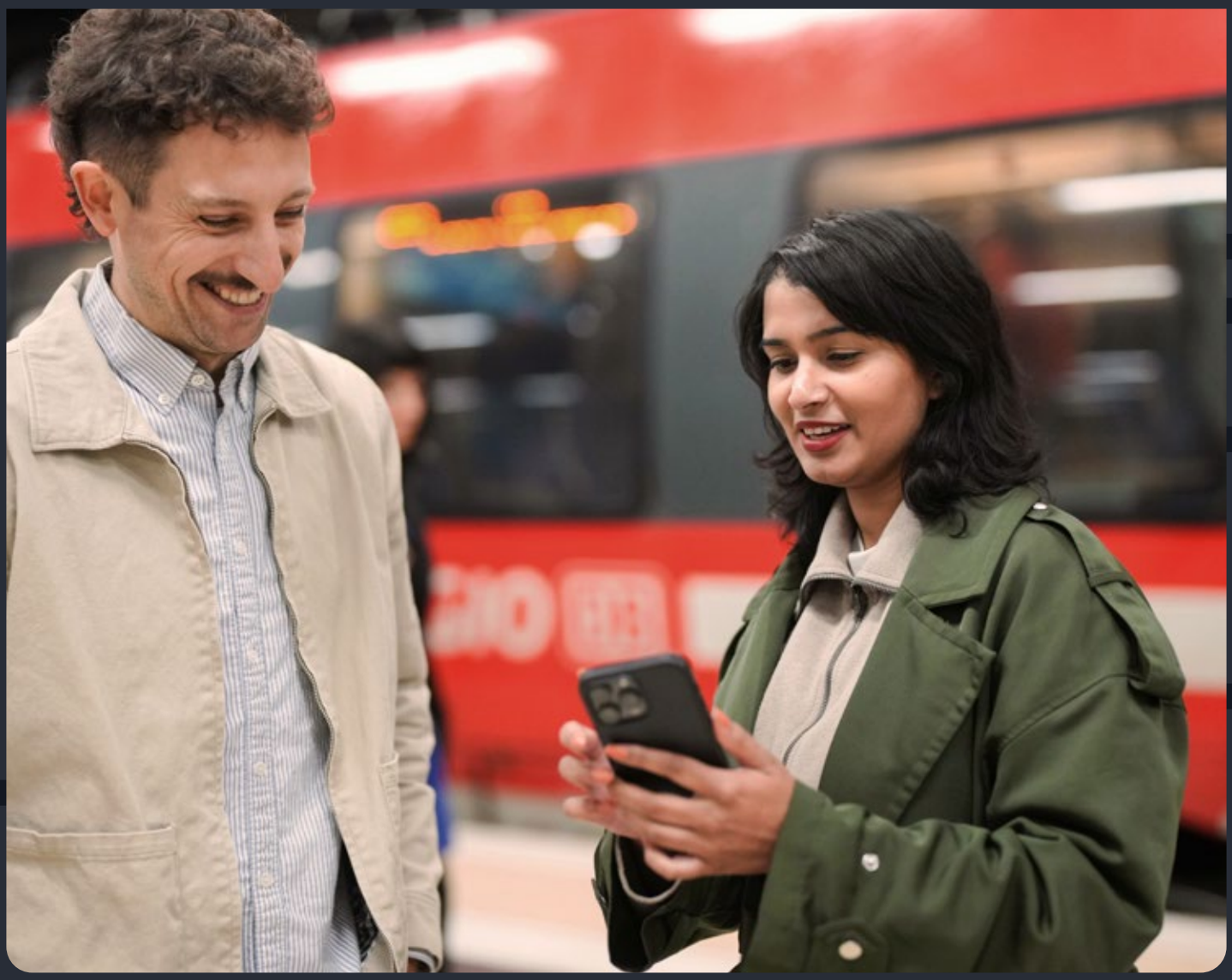
Verlässliche Daten verständlich präsentieren

Bahnfahren wird einfacher: Wir kommunizieren unverzüglich und klar. Wir liefern verlässliche Informationen, die weiterhelfen. Dafür investieren wir in die Qualität unserer Daten. Und in Informationskanäle am Bahnhof, im Zug und digital. Wir geben Informationen weiter, sobald sie vorliegen. Für eine entspanntere Reise.

~900
zusätzliche Monitore

~2.200
modernisierte Anzeiger

> 100 Züge
mit neuen Infosystemen



Verlässliche und handlungsleitende Informationen für zufriedenere Reisende

Wer auf der Schiene unterwegs ist, will gut planen können. Dafür geben wir unseren Kund:innen jederzeit verlässliche Informationen. Schnell, leicht verständlich und auf allen Kanälen. Damit sie ihre Reise eigenständig planen können und währenddessen optimal informiert sind. Wir erhöhen die Transparenz. Wir schaffen Vertrauen. Damit unsere Kund:innen mit der Information zu ihrer Reise jederzeit zufrieden sein können.

Fokus Infrastrukturmodernisierung

Wir machen die Schiene fit für die Zukunft

2.092
Weichen und 288 km Oberleitung in 2025 erneuert

2.173
km Gleise in 2025 gebaut

~ 8.000
neue Beschäftigte in 2025 bei DB InfraGO

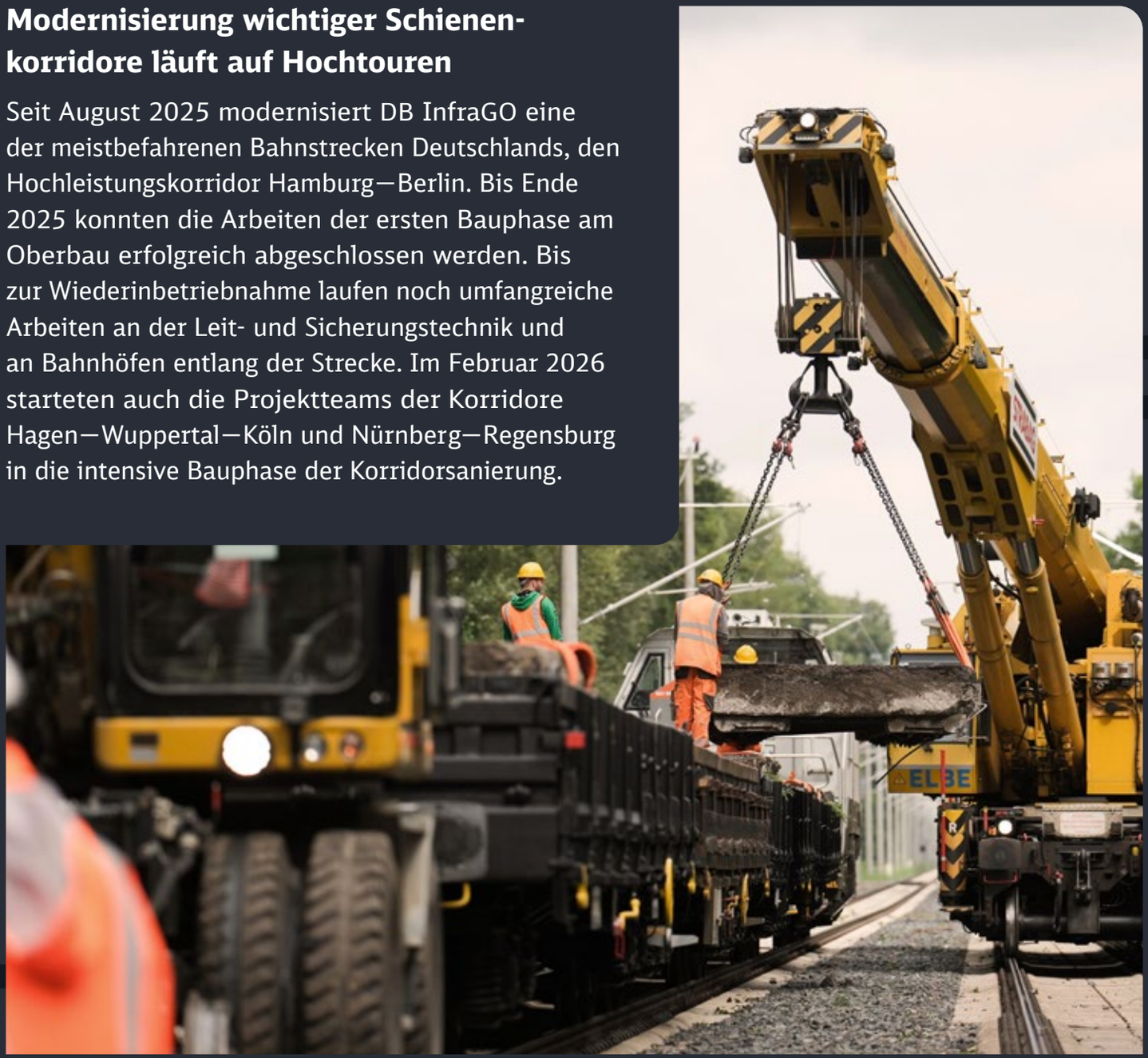
64
neue Stellwerke in 2025 errichtet

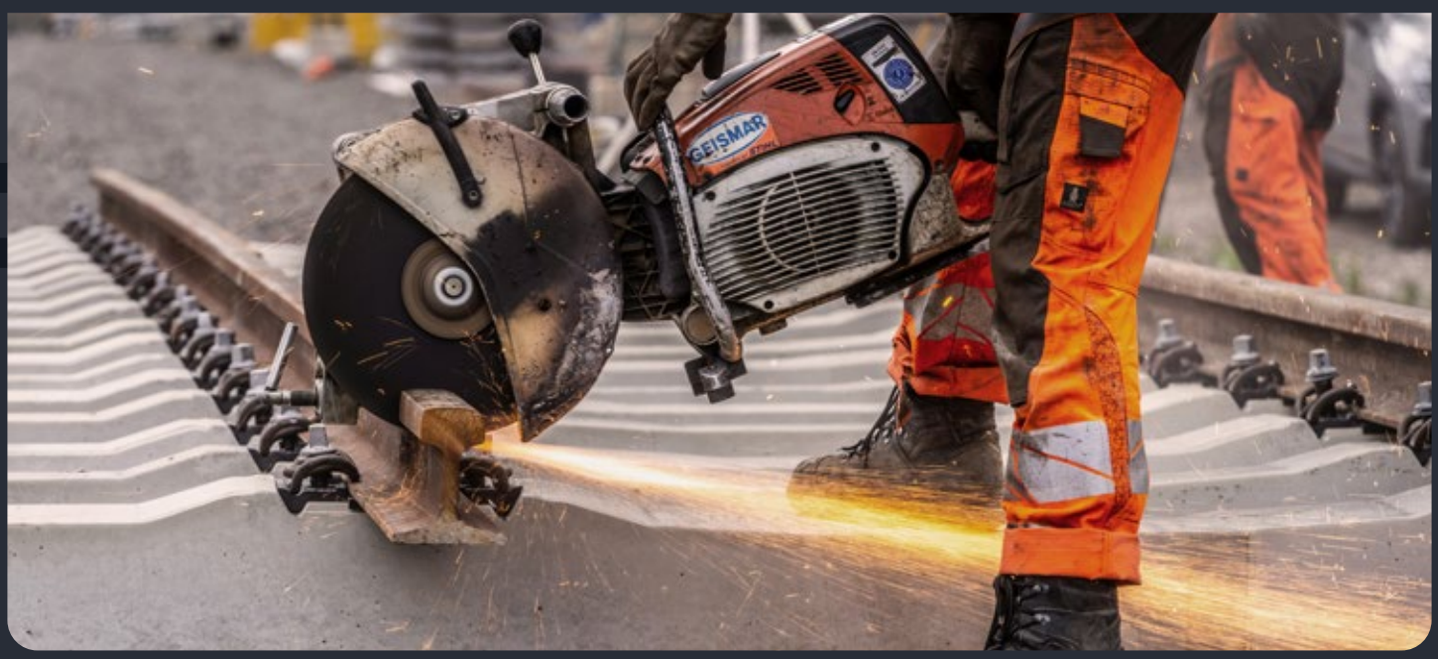
Wir erneuern das Fundament

- 2025 flossen Investitionen i. H. v. rund 19 Mrd. € in die Schieneninfrastruktur.
- Wichtige Strecken wurden fertiggestellt: Inbetriebnahme der Dresdner Bahn/Anhalter Bahn, Wiederinbetriebnahme der bei der Flut 2021 zerstörten Ahrtalbahn.

Modernisierung wichtiger Schienenkorridore läuft auf Hochtouren

Seit August 2025 modernisiert DB InfraGO eine der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands, den Hochleistungskorridor Hamburg—Berlin. Bis Ende 2025 konnten die Arbeiten der ersten Bauphase am Oberbau erfolgreich abgeschlossen werden. Bis zur Wiederinbetriebnahme laufen noch umfangreiche Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik und an Bahnhöfen entlang der Strecke. Im Februar 2026 starteten auch die Projektteams der Korridore Hagen—Wuppertal—Köln und Nürnberg—Regensburg in die intensive Bauphase der Korridorsanierung.





2025 haben wir weitere 124 Bahnhöfe zu Zukunfts-bahnhöfen entwickelt

2025 hat DB InfraGO an rund 950 der rund 5.700 Bahnhöfe Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt. Bei Sanierung und Modernisierung gehen wir neue Wege: Die Bahnhöfe werden, wo möglich, aus einem Guss – also Verkehrsstation, Empfangsgebäude und Umfeld gemeinsam – geplant und modernisiert, so z. B. in Bad Bentheim, Hamburg-Ottensen, Dortmund-Marten, Langenau, Bad Salzungen, Halberstadt, Dresden-Plauen, Oberkotzau, Beelitz-Heilstätten, Bad St. Peter-Ording, Nievern, Darmstadt-Lichtwiese und Bubach. 124 Bahnhöfe sind insgesamt 2025 nach diesen Standards ausgebaut worden.

Für eine Bahn, die unsere Kund:innen verdienen

Bericht des Aufsichtsrats

23 Sitzungen des Aufsichtsrats
24 Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats
25 Corporate Governance
25 Jahresabschluss
25 Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

Werner Gatzer
Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden vom Vorstand erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft.

Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem/der Vorstandsvorsitzenden, und wurde von diesem/dieser regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden. Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und sechs außerordentlichen Sitzungen zusammen. Ferner hat der Aufsichtsrat nach dem turnusmäßigen Ende der vorherigen Amtsperiode mit einer konstituierenden Sitzung eine neue Amtsperiode begonnen. Dem Aufsichtsrat wurde darüber hinaus in einer Informationsveranstaltung der Jahresabschluss 2024 in Vorbereitung der Beschlussfassung in der Bilanzsitzung vorgestellt. Im Berichtszeitraum haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats mindestens an der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Im Berichtszeitraum hat der Aufsichtsrat 16 Beschlüsse im Wege des schriftlichen Verfahrens gefasst. Die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden regelmäßig durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses, des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses sowie des Infrastrukturausschusses vorbereitet. Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten 2025 Fragen der Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern, die Verschuldungssituation des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) und der Verlauf der wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte. Besondere Schwerpunkte lagen dabei auf der wirtschaftlichen und betrieblichen Situation sowie der Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund inkl. der Trassenpreisförderung, da im Nachgang zur Beendigung der Regierungskoalition im November 2024 die Voraussetzungen für erwartete Mittelzuflüsse aus dem Bundeshaushalt zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten angesichts des nicht mehr 2024 verabschiedeten Bundeshaushalts 2025 nicht wie erwartet geschaffen werden konnten. Schwerpunkte der Beratungen waren weiterhin die Verbesserung sowohl der betrieblichen Situation als auch der wirtschaftlichen Kennzahlen des DB-Konzerns und die Transformation von DB Cargo. Weitere Schwerpunkte im zweiten Halbjahr 2025 waren die Neuaufstellung des Vorstands der DB AG durch die Ernennung einer neuen Vorstandsvorsitzenden sowie drei neuer Vorstandsmitglieder und die Beendigung der Bestellung von vier Vorstandsmitgliedern sowie die sich aus der vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) veröffentlichten »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« ableitenden Maßnahmen und deren Umsetzung im DB-Konzern. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung im Dezember 2025 auch

die in der BMV-Agenda vorgeschlagene Verkleinerung des Vorstands beschlossen. Die Geschäftsverteilung des Vorstands wurde neu gefasst, die Vorstandsressorts Infrastruktur sowie Digitalisierung & Technik sind entfallen.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtszeitraum regelmäßig – unter Einbeziehung des Vorsitzenden des Beirats der DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH – mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 und hat insbesondere die kurzfristig erfolgte Verschiebung des für den Fahrplanwechsel 2026 vorgesehenen Inbetriebnahmetermins intensiv mit dem Vorstand erörtert. Der Aufsichtsrat hat weitere wesentliche Einzelsachverhalte beraten und die erforderlichen Beschlüsse gefasst. Hierzu gehörten der Abschluss der 3. Nachtragsvereinbarung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, die Erhöhung des Eigenmittelbedarfs für das Bestandsnetz, Verkauf und Leasing von Rollmaterial, die Genehmigung von Infrastrukturprojekten, insbesondere von Korridorsanierungen, aber auch von Neu- und Ausbauprojekten wie dem Digitalen Knoten Stuttgart (3. Ausbaustufe) und der Realisierung der Fehmarnbeltquerung. Auch hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum über die Wiederbestellung eines Vorstandsmitglieds der DB AG entschieden. Der Aufsichtsrat hat ferner in seiner turnusmäßigen Sitzung im Dezember das Budget für 2026 sowie die Projekt- und Investitionsplanung für die Jahre 2026 bis 2030 beraten und darüber beschlossen.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG fünf ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu drei turnusmäßigen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen Sitzungen, einer außerordentlichen Sitzung und einer Telefonkonferenz getagt und sich intensiv, in Vorbereitung der Erörterungen im Plenum des Aufsichtsrats, auf Grundlage der jeweils aktuellen Monats- bzw. den Halbjahreszahlen mit der wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder befasst. Schwerpunkte der Beratung waren dabei die Sanierung und Transformation von DB Cargo, das Angebotskonzept von DB Fernverkehr und die Situation von DB Fahrzeuginstandhaltung. Ferner hat der Ausschuss turnusmäßig die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands erörtert, die jeweils von Wirtschaftsprüfern und einem Ingenieurbüro durch einen Review begleitet wurde. Ebenfalls quartalsweise wurde unter Begleitung eines von einer Abschlussprüfungsgesellschaft durchgeführten Review der Status des Großprojekts 2. Stammstrecke München diskutiert. Zudem wurden im Ausschuss der jeweilige Risikobericht und die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung des DB-Konzerns ausführlich beraten. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über konzernerhebliche Compliance-Themen unterrichten lassen. Der Chief Compliance Officer berichtet dort regelmäßig über seine Arbeit sowie u. a. konzernerhebliche Fälle (zu den Compliance-Instrumenten 249 ff. in der Nachhaltigkeitserklärung in Anlehnung an die ESRS). Ebenso berichtet die Konzernrevision dem Ausschuss turnusmäßig über das Revisionsprogramm und die wesentlichen Erkenntnisse der Revisionstätigkeit. Auch lässt sich der Ausschuss regelmäßig zu wesentlichen Rechtsstreitigkeiten berichten. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert.

Der Ausschuss hat ferner über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte von erheblicher Bedeutung für die Geschäfts- und Finanzsituation oder die Risikolage des DB-Konzerns, wie z. B. die Auswirkungen des Trassenpreissystems, den Status großer Investitionsvorhaben und -projekte und hier insbesondere die Methodik der Kostenkalkulation und das Risikomanagement diskutiert und sich über die vom Vorstand beantragten Investitions- bzw. M&A-Entscheidungen im Vorfeld der Befassung des Aufsichtsratsplenums beraten und entsprechende Empfehlungen abgegeben. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen sowie fünf außerordentlichen Sitzungen Vorstandsangelegenheiten zur Entscheidung durch den Aufsichtsrat vorbereitet. Schwerpunkt der Arbeit war die im Berichtszeitraum erfolgte Neuaufstellung des Vorstands, die erhebliche personelle Veränderungen des Gremiums mit sich brachte. Neben den vom Ausschuss in Vorbereitung der Plenumsentscheidung diskutierten Ausscheidensvereinbarungen hat der Ausschuss auch den Auswahlprozess der im Berichtszeitraum neu bestellten Vorstandsmitglieder mit begleitet und die Beschlussfassung des Plenums hierzu vorbereitet. Weiter hat der Personalausschuss die Ermittlung der Zielerreichung für den Vorstand für das Geschäftsjahr 2024 sowie die Erarbei-

tung der Ziele für den Vorstand für 2026 beraten. Der Ausschuss hat in Vorbereitung der Beschlussfassungen zu Vorstandsangelegenheiten jeweils Beschlussempfehlungen an das Aufsichtsratsplenum abgegeben.

Der Infrastrukturausschuss des Aufsichtsrats der DB AG trat quartalsweise, also zu vier Sitzungen im Berichtszeitraum, zusammen. Der Ausschuss befasste sich mit den komplexen baulich-technischen Fragen insbesondere zu Großprojekten der Infrastruktur wie Stuttgart 21 und der 2. S-Bahn-Stammstrecke München sowie mit Fragestellungen der Korridorsanierung. In seiner Dezembersitzung erörterte der Ausschuss turnusmäßig entsprechend den ihm zugewiesenen Aufgaben die Projekt- und Investitionsplanung für die Eisenbahninfrastruktur in Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Projekt- und Investitionsplanung für den DB-Konzern.

Der gem. § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammentreten.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) verabschiedet und diesen mit Beschluss vom 16. September 2020 sowie erneut mit Beschlüssen vom 13. Dezember 2023 sowie 6. November 2024 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat der DB AG hat sich mit der Umsetzung des PCGK im DB-Konzern befasst. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung wurden die rund 100 Empfehlungen zum größten Teil umgesetzt. Der Aufsichtsrat wird sich hiermit 2026 weiter befassen und den Fortgang der Umsetzung mit dem Vorstand erörtern.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht per 31. Dezember 2025 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (KPMG) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Der Bericht des Abschlussprüfers war am 20. März 2026 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde sowohl in einer gesonderten Informationsveranstaltung zum Jahresabschluss für den Aufsichtsrat der DB AG am 13. März 2026 und nochmals in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 26. März 2026 jeweils 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 AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2025 wurde gebilligt und ist damit festgestellt. Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die KPMG keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

Im Vorstand der DB AG gab es 2025 folgende Veränderungen:

In seiner Sitzung am 20. Januar 2025 hat der Aufsichtsrat der DB AG Herrn Martin Seiler für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 als Mitglied des Vorstands der DB AG und Arbeitsdirektor wiederbestellt. Herr Seiler wird weiterhin das Vorstandsressort Personal und Recht verantworten.

In seiner Sitzung am 6. Mai 2025 hat der Aufsichtsrat der DB AG die vorzeitige Beendigung der Bestellung von Herrn Dr. Levin Holle durch Niederlegung des Mandats mit Wirkung zum Ablauf des gleichen Tages zur Kenntnis genommen. Herr Dr. Holle hat seine Vorstandstätigkeit auf eigenen Wunsch hin beendet, um eine leitende Funktion im Bundeskanzleramt übernehmen zu können. In seiner Sitzung am 30. Oktober 2025 hat der Aufsichtsrat die Bestellung von Frau Karin Dohm zum Mitglied des Vorstands der DB AG mit Wirkung zum 1. Dezember 2025 beschlossen und ihr das Vorstandsressort Finanzen übertragen.

In seiner Sitzung am 23. September 2025 hat der Aufsichtsrat der DB AG die Beendigung der Bestellung von Herrn Dr. Richard Lutz mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2025 beschlossen. In derselben Sitzung hat der Aufsichtsrat der DB AG Frau Evelyn Palla mit Wirkung zum 1. Oktober 2025 zur Vorstandsvorsitzenden ernannt und ihr das Ressort der Vorstandsvorsitzenden übertragen.

In seiner Sitzung am 30. Oktober 2025 hat der Aufsichtsrat der DB AG die Bestellung von Herrn Harmen van Zijderveld zum Mitglied des Vorstands der DB AG mit Wirkung zum 1. November 2025 beschlossen und ihm das Vorstandsressort Regionalverkehr übertragen.

In seiner Sitzung am 30. Oktober 2025 hat der Aufsichtsrat der DB AG die Beendigung der Bestellung von Frau Dr. Sigrid Nikutta mit Wirkung zum 15. November 2025 beschlossen. In derselben Sitzung hat der Aufsichtsrat der DB AG die Bestellung von Herrn Bernhard Osburg zum Mitglied des Vorstands der DB AG mit Wirkung zum 15. November 2025 beschlossen und ihm das Vorstandsressort Güterverkehr übertragen.

In seiner Sitzung am 30. Oktober 2025 hat der Aufsichtsrat der DB AG die Beendigung der Bestellung von Herrn Berthold Huber mit Wirkung zum Ablauf des 31. Oktober 2025 beschlossen.

In seiner Sitzung am 10. Dezember 2025 hat der Aufsichtsrat der DB AG die Beendigung der Bestellung von Frau Dr. Daniela Gerd tom Markotten mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2025 beschlossen.

Im Aufsichtsrat der DB AG gab es 2025 die nachstehenden Veränderungen:

Die Amtszeit der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats, Herr Stefan Gelbhaar, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Frau Daniela Mattheus, Frau Dorothee Martin, Herr Michael Sven Puschel, Herr Dr. Immo Querner, Frau Dr. Irina Soeffky, und der von der Bundesregierung entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats Herr Werner Gatzer, Frau Staatssekretärin Anja Hajduk und Frau Staatssekretärin Susanne Henckel endete turnusmäßig mit Ablauf der Hauptversammlung am 26. März 2025. In dieser Hauptversammlung wurden als Anteilseignervertreter:innen Herr Dr. Andreas Kerst, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Herr Frank Krüger, Frau Daniela Mattheus, Herr Michael Sven Puschel, Herr Dr. Immo Querner und Frau Dr. Irina Soeffky mit Wirkung vom 26. März 2025 für die Dauer bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt. Als weitere Anteilseignervertreter:innen wurden vom Bundesminister für Digitales und Verkehr Herr Werner Gatzer, Frau Staatssekretärin Anja Hajduk und Frau Staatssekretärin Susanne Henckel mit Wirkung zum 26. März 2025 unmittelbar in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 26. März 2025 endete auch die Amtszeit der Arbeitnehmendenvertreter:innen Herr Martin Burkert, Herr Ralf Damde, Herr Jörg Hensel, Frau Nadja Houy, Frau Cosima Ingenschay, Herr Alexander Kaczmarek (Vertreter der leitenden Angestellten), Frau Heike Moll, Herr Manfred Scholze, Herr Klaus-Peter Schölzke und Herr Veit Sobek im Aufsichtsrat turnusmäßig. Durch die Delegiertenversammlung am 12. März 2025 wurden als Arbeitnehmendenvertreter:innen für die am 26. März 2025 beginnende Amtsperiode in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt: Herr Thomas Brandt, Herr Martin Braun, Herr Martin Burkert, Herr Ralf Damde, Frau Nadja Houy, Frau Cosima Ingenschay, Herr Alexander Kaczmarek (Vertreter der leitenden Angestellten), Frau Heike Moll, Herr Manfred Scholze und Herr Klaus-Peter Schölzke.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats, die ebenfalls am 26. März 2025 stattfand, wurde Herr Werner Gatzer erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herr Martin Burkert zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Frau Staatssekretärin Susanne Henckel hat ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG am 3. Juni 2025 mit sofortiger Wirkung niedergelegt, da ihre neue Funktion als Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein eine weitere Wahrnehmung des Mandats im Aufsichtsrat der DB AG nicht zuließ. Als ihre Nachfolgerin wurde am 4. Juni 2025 Frau Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz vom Bundesminister für Verkehr in den Aufsichtsrat entsandt.

Frau Prof. Dr. Susanne Knorre hat ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG am 26. September 2025 mit Wirkung zum 24. Oktober 2025 niedergelegt.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern von Aufsichtsrat und Vorstand seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2026
Für den Aufsichtsrat

Werner Gatzer
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

Zusammengefasster Lagebericht

29 Überblick
30 DB-Konzern
37 Grundlagen
44 Strategie
53 Geschäftsverlauf
71 Entwicklung der Geschäftsfelder
118 Deutsche Bahn AG (HGB)
124 Chancen- und Risikobericht
136 Governance
153 Nachtragsbericht
154 Prognosebericht

Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Finanzkennzahlen in Mio. €				
Umsatz	26.985	26.203	+782	+3,0
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.304	-1.367	-937	+68,5
Jahresergebnis	5.349	-764	+6.113	-
EBITDA bereinigt	3.723	2.943	+780	+26,5
EBIT bereinigt	297	-333	+630	-
Eigenkapital per 31.12.	30.161	17.203	+12.958	+75,3
Netto-Finanzschulden per 31.12.	20.694	32.574	-11.880	-36,5
Bilanzsumme per 31.12.	88.877	83.898	+4.979	+5,9
Capital Employed per 31.12.	52.837	52.166	+671	+1,3
Return on Capital Employed (ROCE) in %	0,6	-0,6	+1,2	-
Tilgungsdeckung in %	13,4	6,0	+7,4	-
Brutto-Investitionen	21.854	18.247	+3.607	+19,8
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [1]	5.895	5.944	-49	-0,8
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	3.946	4.567	-621	-13,6
Leistungskennzahlen				
Reisende in Mio.	2.498	2.429	+69	+2,8
Schienenpersonenverkehr				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	88,0	89,5	-1,5	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	60,1	62,5	-2,4	-
Reisende in Mio.	1.930	1.867	+63	+3,4
davon DB Fernverkehr	135,8	133,4	+2,4	+1,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	86.964	84.707	+2.257	+2,7
davon DB Fernverkehr	45.492	44.106	+1.386	+3,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	585,4	566,7	+18,7	+3,3
Schienengüterverkehr				
Beförderte Güter in Mio. t	165,2	179,8	-14,6	-8,1
davon deutsche Gesellschaften	128,0	148,6	-20,6	-13,9
Verkehrsleistung [2] in Mio. tkm	58.531	68.545	-10.014	-14,6
davon deutsche Gesellschaften	36.567	46.435	-9.868	-21,3
Schieneninfrastruktur				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland [3] in %	86,5	88,1	-1,6	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	87,9	89,4	-1,5	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.108	1.103	+5	+0,5
davon konzernexterne Bahnen	455,1	448,8	+6,3	+1,4
Anteil konzernexterner Bahnen in %	41,1	40,7	+0,4	-
Stationshalte in Mio.	159,6	160,1	-0,5	-0,3
davon konzernexterne Bahnen	47,7	49,3	-1,6	-3,2
Busverkehr				
Reisende in Mio.	567,3	562,2	+5,1	+0,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.322	6.266	+56	+0,9
Betriebsleistung in Mio. Buskm	553,5	555,4	-1,9	-0,3
Weitere Kennzahlen				
Auftragsbestand im Personenverkehr per 31.12. in Mrd. €	99,5	91,7	+7,8	+8,5
Betriebslänge Schienennetz per 31.12. in km	33.502	33.478	+24	+0,1
Personenbahnhöfe per 31.12.	5.713	5.703	+10	+0,2
Rating Moody's / S&P Global Ratings	Aa1/AA+	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	219.152	225.560	-6.408	-2,8
Frauenanteil per 31.12. in %	22,9	23,3	-0,4	-
Mitarbeitendenzufriedenheit [4] in ZI	-	3,8	-	-
Absolute CO_2e-Emissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 [5] in %	-21,8	-19,2	-2,6	-
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix [6] in %	71,5	69,8	+1,7	-
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.422	2.324	+98	+4,2

[1] Ohne zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes 38 zur Infrastrukturfinanzierung.
[2] Abgerechnete Leistung (Tariftonnenkilometer).
[3] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.
[4] 2024 inkl. DB Schenker.
[5] Enthält 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.
[6] In Deutschland. Die Daten für 2025 bilden eine Prognose mit Stand Januar 2026 ab. Der Vorjahreswert entspricht dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG und kann deshalb von der vorläufigen Angabe aus dem Vorjahresbericht abweichen. Es erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Überblick

29 Gesamtaussage des Vorstands
29 Wichtige Ereignisse

Gesamtaussage des Vorstands

Die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) verlief 2025 insgesamt weiter unbefriedigend. Belastungen aus der operativen Entwicklung (insbesondere einer schlechter als erwarteten Pünktlichkeit sowie Marktanteilsverlusten) konnten nur teilweise durch Gegensteuerungsmaßnahmen und die einmaligen Erlöse aus dem Verkauf von DB Schenker kompensiert werden. Die Netto-Finanzschulden entwickelten sich besser, als im Vorjahr prognostiziert, was teilweise aus nicht nachhaltigen Einmaleffekten resultierte. Die operative Entwicklung bleibt herausfordernd und führte zu einem strategischen »Neustart« des DB-Konzerns Ende 2025.

Wichtige Ereignisse

VERÄNDERUNGEN IM VORSTAND

Im Rahmen der Neustrukturierung des Vorstands der Deutschen Bahn AG (DB AG) 30 ff. ist es zu umfangreichen Änderungen gekommen:

- Evelyn Palla wurde mit Wirkung zum 1. Oktober 2025 zur neuen Vorstandsvorsitzenden berufen.
- Harmen van Zijderveld hat am 1. November 2025 das Vorstandsressort Regionalverkehr übernommen.
- Das Vorstandsressort Güterverkehr verantwortet seit dem 15. November 2025 Bernhard Osburg.
- Karin Dohm übernahm das Finanzressort am 1. Dezember 2025.
- Die zwei Vorstandsressorts Digitalisierung&Technik und Infrastruktur wurden aufgelöst.

VERKAUF DB SCHENKER

Der DB-Konzern hat den Verkauf von DB Schenker 56 an die dänische Transport- und Logistik-Gruppe DSV abgeschlossen. Der DB-Konzern vollzieht damit einen wichtigen Schritt für die Fokussierung auf sein Kerngeschäft. Der Verkaufserlös ist wie bereits zu Beginn des Verkaufsprozesses beschlossen zur Reduktion der Netto-Finanzschulden genutzt worden.

AUSBAU DER BUNDESFINANZIERUNG

Mit dem Bundeshaushalt 2025 und 2026 sowie dem Errichtungsgesetz zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) 38 werden für die Schieneninfrastruktur wesentlich mehr Mittel als bisher bereitgestellt. Auch in den Folgejahren soll die Finanzierung durch den Bund auf hohem Niveau fortgesetzt werden. Insgesamt sind in den Jahren 2025 bis 2029 Investitionen i. H. v. rund 107 Mrd. € in die Bundesschienenwege vorgesehen.

DB INFRAGO ERHÄLT BUNDESDARLEHEN

Die DB InfraGO AG hat im Dezember 2025 vom Bund ein zinsgünstiges Darlehen 61 i. H. v. 3 Mrd. € zur Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur erhalten.

TARIFABSCHLUSS MIT DER EVG

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

FORTSCHRITTE BEI DEN KORRIDORSANIERUNGEN

Für mehr Qualität und Pünktlichkeit treibt DB InfraGO seine Planungen für die Korridorsanierungen 98 f. auf hochbelasteten Streckenabschnitten weiter voran. Von Mitte Februar 2025 bis Dezember 2025 lief die Korridorsanierung der Strecke Emmerich – Oberhausen. Seit August 2025 läuft die Korridorsanierung der Strecke Berlin – Hamburg 98. Eine der meistfrequentierten Strecken im Personenverkehr sowie eine wichtige Güterverkehrsachse sollen damit künftig zu den modernsten und leistungsfähigsten Strecken Deutschlands zählen.

MODERNISIERUNG VON BAHNHÖFEN

DB InfraGO hat 2025 weitere 124 Bahnhöfe zu Zukunftsbahnhöfen 97 umgestaltet und entsprechend modernisiert. Damit werden Bahnhöfe aus einem Guss modernisiert, mit klaren und einheitlichen Qualitätsstandards.

TRANSFORMATION DB CARGO

In dem seit Ende 2023 laufenden Transformations- und Umstrukturierungsplan der DB Cargo AG 89 ff. hat es 2025 weitere Fortschritte gegeben. Ziel der umfangreichen Maßnahmen ist es, die langfristige Rentabilität der DB Cargo AG bis Ende 2026 herzustellen.

Aufbauend auf den Entscheidungen des Beihilfeverfahrens der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2024, hat der Vorstand der DB Cargo AG zum Ende des Geschäftsjahres 2025 und nach dem Bilanzstichtag einen Umstrukturierungsplan aufgestellt. Dieser ist im Rahmen eines Sanierungsgutachtens von externer Seite bestätigt und an die Europäische Kommission eingereicht worden.

SALE-AND-LEASEBACK-VEREINBARUNG ÜBER ICE-3NEO-TRIEBZÜGE

Für eine höhere Flexibilität hinsichtlich des Fahrzeugmanagements wurde 2025 eine Sale-and-Leaseback-Vereinbarung 62 über insgesamt 25 ICE-3neo-Triebzüge für einen Zeitraum von zehn Jahren geschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung wurden 2025 14 neu beschaffte ICE-3neo-Triebzüge verkauft und zurückgeleast.

WERTMINDERUNG BEI DB FERNVERKEHR

Infolge veränderter Infrastruktur- und Marktbedingungen, v. a. durch die länger anhaltenden Korridorsanierungen und die deutlich verzögerte Verbesserung der Pünktlichkeit, ist bei DB Fernverkehr eine Wertminderung 76 eingetreten, aus der eine Abschreibung resultierte. Die Wertminderung umfasst überwiegend Sachanlagevermögen (Schienenfahrzeuge).

WEITERENTWICKLUNG SANIERUNGSPROGRAMM S3

Die operative und wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns entspricht in den letzten Jahren nicht den Erwartungen. Der Fokus lag daher 2025 auf einer strukturellen Sanierung des DB-Konzerns in den Bereichen Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit mit dem Sanierungsprogramm S3 44. Das bisher zentral im DB-Konzern geführte Sanierungsprogramm S3 wurde zum Jahresende 2025 beendet. Es soll im DB-Konzern ein neues, dezentraleres Steuerungssystem für Qualität und Wirtschaftlichkeit etabliert werden. Die Verantwortung für die Zielerreichung wird zukünftig stärker auf der operativen Ebene in den Geschäftsfeldern verankert.

NEUAUFSTELLUNG DB-KONZERN AB 2026

Mitte Dezember 2025 hat der DB-Konzern den Plan für einen »Neustart« des DB-Konzerns 44 vorgestellt. Das Konzept umfasst eine konsequente Dezentralisierung von Aufgaben und mehr unternehmerisches Handeln. Die neue Konzernstruktur 30f. soll Verantwortlichkeiten klarer zuordnen sowie Strukturen und Arbeits- und Entscheidungswege verschlanken. Sie ist im Januar 2026 in Kraft getreten.

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

Mit dem Plan für den »Neustart« des Konzerns setzt der DB-Konzern einen wichtigen Teil der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« 38 von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder um.

DB-Konzern

30 Organisationsstruktur
32 Geschäftsmodell
34 Nachhaltigkeitsmanagement
36 Nachhaltigkeitsberichterstattung

Organisationsstruktur

Die DB AG ist die Muttergesellschaft des DB-Konzerns. Sie ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und verfügt dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleiniger Eigentümer ist die Bundesrepublik Deutschland.

Seit dem 1. Januar 2026 gibt es mit dem »Neustart« des DB-Konzerns eine neue Konzernstruktur. Die Veränderung beginnt im Vorstand: Statt acht gibt es nur noch sechs Vorstandsressorts – die Vorstandsressorts Infrastruktur sowie Digitalisierung & Technik wurden aufgelöst und die Aufgaben auf andere Ressorts verteilt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand 29 werden im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

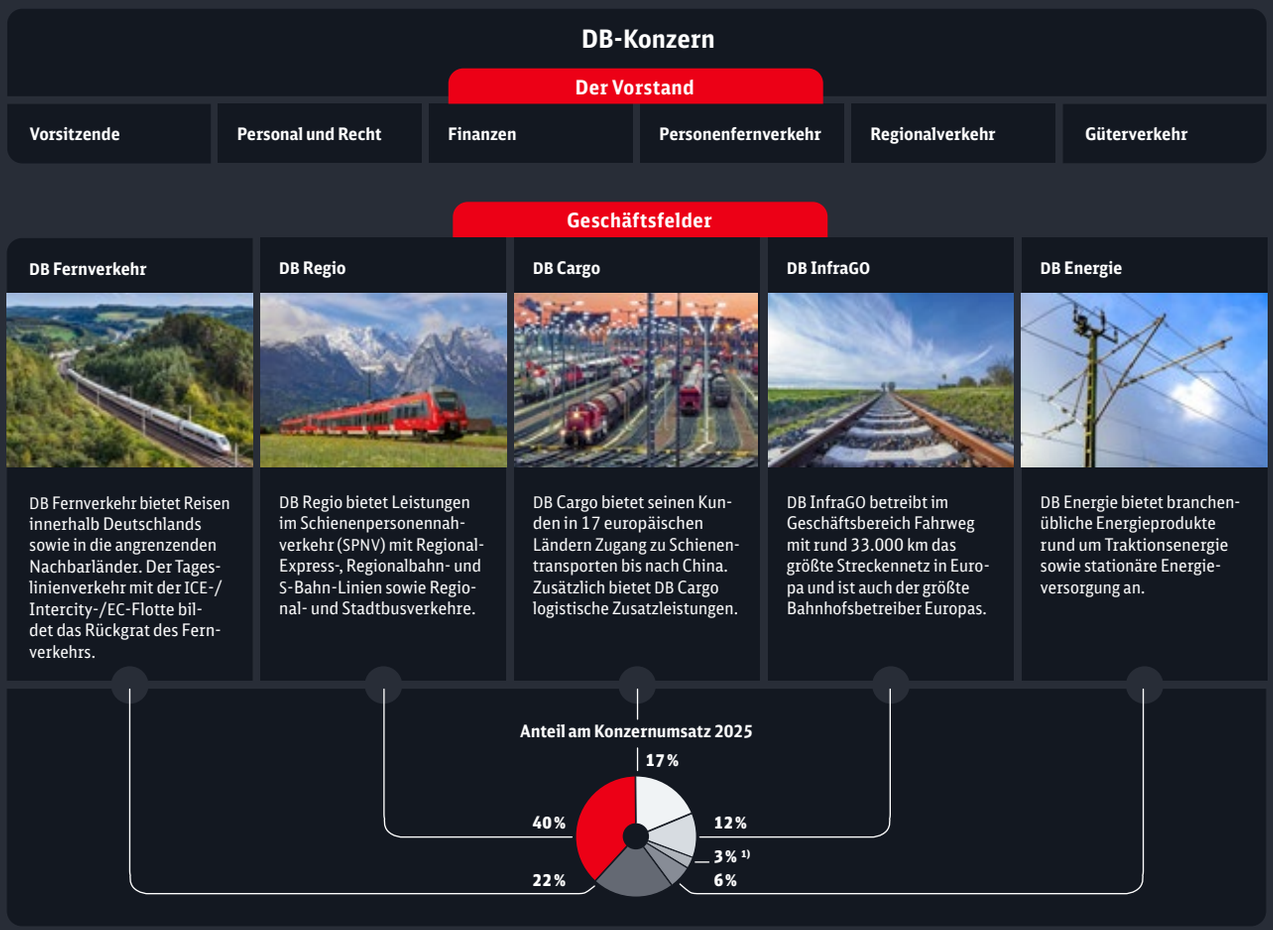
Der DB-Konzern umfasst Personenverkehrsaktivitäten, Schienengüterverkehrsaktivitäten, operative Serviceeinheiten sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

Der DB-Konzern ist der führende Anbieter im Personenverkehr in Deutschland und im Schienengüterverkehr in Europa. Wir betreiben außerdem das längste Schienennetz und das größte Bahnstromnetz in Europa.

Mit dem Verkauf von DB Schenker, der letzten internationalen Großbeteiligung des DB-Konzerns, im April 2025 wurde die Fokussierung auf das Kerngeschäft in Deutschland 2025 weiter vorangetrieben. Weitere Schritte sollen noch folgen.

Der DB-Konzern, mit Sitz der Konzernleitung in Berlin, beschäftigt rund 219.000 Mitarbeitende. Die DB AG führt alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Managementholding und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale Gruppenfunktionen (u. a. Personal, Finanzen, Recht, Konzernentwicklung) sowie administrative Serviceeinheiten 116f. Zudem erbringen operative Serviceeinheiten 116f.

Organigramm DB-Konzern (Stand 2026)



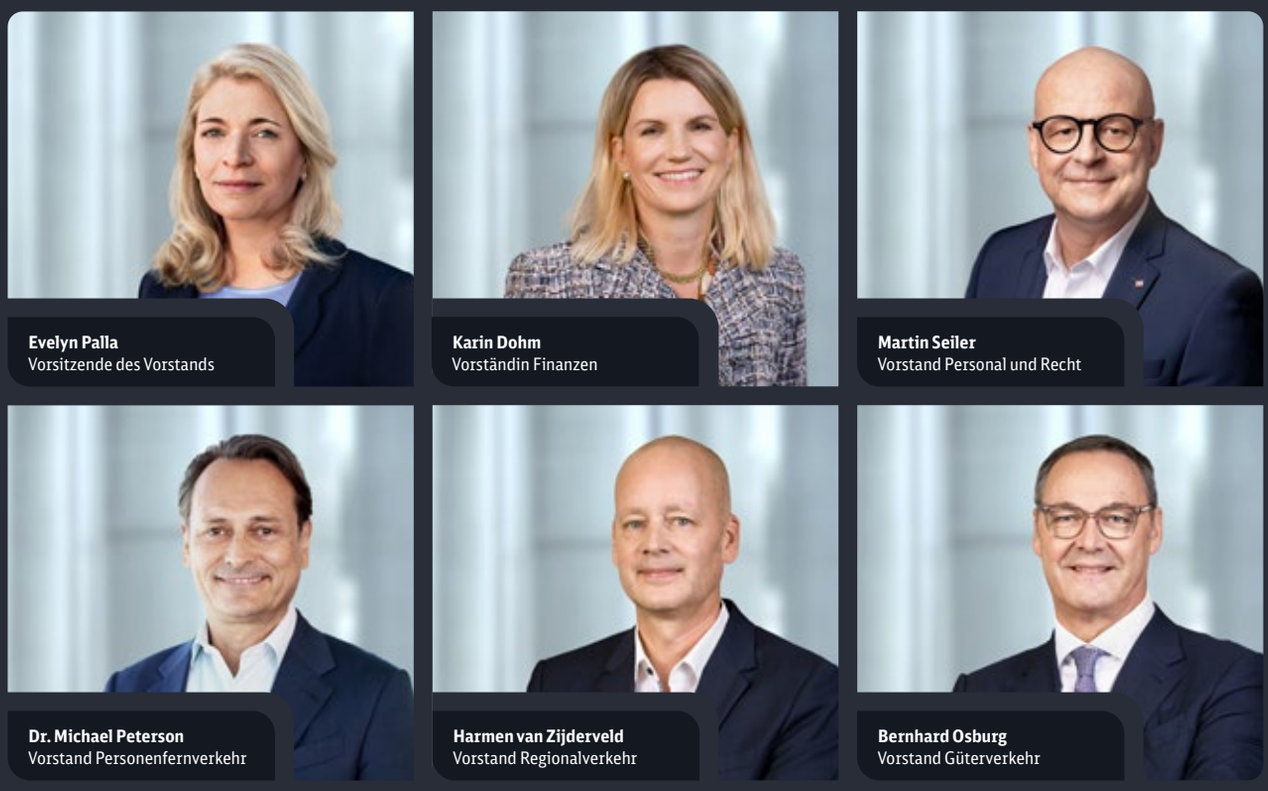
1) Bereich Beteiligungen/Sonstige.

als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für konzerninterne Kunden. Dazu gehören u. a. die DB Systel GmbH, die DB Sicherheit GmbH und die DB Services GmbH.

Mit der Strategie Starke Schiene 44 verfolgt der DB Konzern das Ziel einer langfristigen Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Hierfür setzen wir auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken. Als Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene hat die Steigerung der Betriebsqualität und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit oberste Priorität.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des DB-Konzerns sind rechtlich und wirtschaftlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen ihrerseits damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht hinsichtlich der DB InfraGO eine rechtliche und organisatorische Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen bei Trassenanmeldung, -konstruktion, -zuweisung und Trassennutzungsentgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind Basis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Wesentlicher Eckpfeiler ist die nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 328f. leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes zu sichern. Die LuFV soll zur Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) weiterentwickelt werden.

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG



Die Lebensläufe der Vorstandsmitglieder finden Sie online auf unserer Internetseite.

Geschäftsmodell

Das Geschäftsmodell des DB-Konzerns hat sich infolge des Verkaufs von DB Schenker 56 verändert. Wir konzentrieren uns auf unser Kerngeschäft: unsere Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, unsere Schienengüterverkehrsaktivitäten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Der DB-Konzern hat das Ziel, attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts- und Gütertransportlösungen anzubieten. Dafür wollen wir gezielt die Potenziale digitaler Technologien nutzen, um unsere operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, unsere Angebote für die Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen zu erreichen. Wir wollen sukzessive unser Geschäftsportfolio im Bereich Mobilität und Güterverkehr weiterentwickeln, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden. Dafür braucht es auch eine robuste Schieneninfrastruktur, die wir ebenfalls betreiben.

- **Personenverkehr:** Unsere Aktivitäten im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Die Bus- und Schienenverkehre werden ergänzt durch Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad. Schienenpersonenfernverkehr bieten wir innerhalb Deutschlands und grenzüberschreitend in die Nachbarländer an. Im Busverkehr fokussieren wir uns auf den deutschen Markt.
- **Güterverkehr:** DB Cargo ist im Business-to-Business-Geschäft tätig. Unsere Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrsmarkt haben wir frühzeitig auf eine europäische Plattform gestellt. Wir bieten unseren Kunden industriespezifische Lösungen inkl. intermodaler Transport- und Logistikleistungen an.
- **Infrastruktur:** DB InfraGO ist verantwortlich für das Streckennetz und alle betriebsnotwendigen Anlagen und Personenbahnhöfe. Die wichtigste Einnahmequelle sind Trassenerlöse. DB InfraGO stellt den diskriminierungsfreien Netzzugang für alle zugelassenen EVU, Aufgabenträger im Nahverkehr sowie Spediteure und Verlader im Güterverkehr sicher.

Als Anbieter von Leistungen im Personenverkehr, im Güterverkehr sowie in der Schieneninfrastruktur wird unser wirtschaftlicher Erfolg auch von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und den Entwicklungen auf den relevanten Märkten beeinflusst:

- Die Nachfrage im Personenverkehr wird im Wesentlichen von der Bevölkerungsgröße, dem Wachstum der Metropolen, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst. Bei DB Regio sind v. a. langfristig abgeschlossene Verkehrsverträge mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland von hoher Bedeutung für die Geschäftsentwicklung.
- Im Bereich Güterverkehr hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Das Marktumfeld von DB Cargo wird insbesondere durch die industrielle Produktion sowie Handelsaktivitäten beeinflusst. Aufgrund unserer europaweiten Netzwerke beobachten wir die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Europa und den europäischen Handel. Marktübliche Frühindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.
- Das Betreiben von Verkehrsnetzwerken zeichnet sich i. d. R. durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und hohe Fixkosten aus. Insoweit sind die optimale Auslastung der Netzwerke, das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns.

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühindikatoren beeinflusst die Steuerung unserer Marktaktivitäten sowie unseren Ressourceneinsatz. Ziel ist es, Chancen und Risiken dadurch frühzeitig zu erkennen, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können.

Marktpositionen

Personenverkehr

Nr. 2 im Personenverkehr in Europa [1]
auf Umsatzbasis

1. Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
2. **DB-Konzern**
3. Transdev
4. Ferrovie dello Stato Italiane (FS)
5. First Group

Nr. 1 im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland
auf Basis Zugkilometer

1. **DB-Konzern**
2. BeNEX und Transdev
3. Netinera (FS)
4. Hessische Landesbahn (HLB)
5. National Express

Güterverkehr und Logistik

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa
auf Basis tkm

1. **DB Cargo**
2. Rail Logistics Europe [2]
3. Rail Cargo Group
4. Mercitalia Rail
5. PKP Cargo

[1] Nur Schienen- und Straßenverkehrsunternehmen; zum Teil inkl. Umsätzen außerhalb von Europa.
[2] Ehemals Fret SNCF.
Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäftsberichten und Angaben des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN). Angaben für den Güterverkehr basieren auf Daten in »The European Rail Freight Transport Market 2025« (SCI Verkehr). Alle Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2024.

Geschäftsmodell DB-Konzern

INPUTS
Mitarbeitende | **Fahrzeuge** | **Netzwerke und Infrastruktur** | **Strom und Kraftstoffe** | **Weitere Produktionsfaktoren**

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden
- Bestellerorganisationen

Nutzenversprechen
- Der DB-Konzern hat das Ziel, attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts- und Transportlösungen anzubieten.

Kundenzugang/-bindung
- Direkter Kundenzugang
- Digitale Angebote
- Customer-Loyalty-Programme

Schlüsselaktivitäten
- Verkehrsträgerübergreifend Verkehre durchführen
- Kund:innen betreuen
- Flottenmanagement
- Regionale und globale Netzwerke betreiben und optimieren
- Schnittstellen managen
- Kerngeschäftsnahe Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS [1]
Reisendenzahlen/Mengen/Volumen
Verkehrsleistung
Betriebsleistung

OUTCOMES [2]
EBIT bereinigt 57 ff.
Mitarbeitendenzufriedenheit
Treibhausgasemissionen 47
Kundenzufriedenheit 77, 84, 93, 109, 114
Lärm 47
Pünktlichkeit 48 f.
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix 47
Abfall

[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Die Entwicklung des DB-Konzerns wird von Erfolgsfaktoren getragen, die zentrale Bestandteile unseres Geschäftsmodells sind.

- **Gesellschaftliche Verantwortung:** Als bundeseigener Anbieter von Mobilitäts- und Güterverkehrslösungen trägt der DB-Konzern eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes. Als Basis einer klimafreundlichen und vernetzten Mobilität sowie des Güterverkehrs von morgen soll die Schiene eine Schlüsselfunktion für Deutschland erfüllen: Sie soll helfen, die Klimaschutzziele zu erreichen, die Teilhabe und Lebensqualität der Menschen zu fördern und den Wirtschaftsstandort sowie Menschen und Wirtschaft zu stärken. Kurzum: Von einer starken Schiene soll auch die Gesellschaft profitieren. Unsere Geschäftstätigkeit ist langfristig auf die Realisierung der Starken Schiene ausgerichtet.
- **Schlanke Konzernstruktur:** Wir entwickeln den DB-Konzern zu einer leistungsfähigen, klar gesteuerten Organisation weiter. Grundlage hierfür sind eindeutig zugeordnete Verantwortlichkeiten, vereinfachte Strukturen sowie effiziente Arbeits- und Entscheidungswege. Eine verschlankte Aufbauorganisation, der konsequente Abbau von Overhead und eine deutlich stärkere Dezentralisierung sollen die strukturellen Voraussetzungen für mehr Wirkung, Geschwindigkeit und Verantwortung vor Ort schaffen.
- **Entflechtung im integrierten Konzern:** Der DB-Konzern steht für den integrierten Konzern, damit Infrastruktur und Verkehre auf der Infrastruktur optimal ineinandergreifen, um für die Kunden das bestmögliche Ergebnis liefern zu können. Mit einer klaren Trennung der gemeinwohlorientierten DB InfraGO AG von den rein wettbewerblichen Aktivitäten sorgt der DB-Konzern für die Entflechtung i. S. d. Bundes.
- **Digitalisierung:** Wir wollen die Technologien und Methoden der Digitalisierung nutzen, um attraktive Produkte anzubieten. Wir streben danach, unsere internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz (KI) zu unterstützen, um mit effizienten Prozessen dem Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können.
- **Wirkungsfeld Europa:** Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Europa ist unser Wirkungsfeld im Güterverkehr und im internationalen Personenfernverkehr in die Metropolen der Nachbarländer.

Nachhaltigkeitsmanagement

Mehr Menschen und Güter auf der Schiene sind ein wichtiger Hebel, um die deutschen und europäischen Klimaschutzziele zu erreichen. Denn die Schiene gehört zu den klimafreundlichsten Verkehrsträgern. Um die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns abzusichern und das eigene Geschäftsmodell zu stärken, will der DB-Konzern diesen Wettbewerbsvorteil weiter ausbauen. Der DB-Konzern will auch seine Kunden bei der Erreichung ihrer eigenen Klimaschutzziele unterstützen.

Der hohe Stellenwert von Nachhaltigkeit im DB-Konzern, mit Ausprägungen in den Dimensionen Umwelt, Soziales und Governance, spiegelt sich bspw. in der Verankerung von Klimaschutz, aber auch von sozialen Themen wie Mitarbeitendenzufriedenheit oder dem Anteil von Frauen in Führung in der Strategie Starke Schiene wider. Zudem ist Nachhaltigkeit auch in der variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern, leitenden Angestellten sowie von weiteren Mitarbeitendengruppen 150 verankert.

- Die Verantwortung für Themen der Nachhaltigkeit obliegt der Chief Sustainability Officer (CSO). Das Amt wird von der Vorsitzenden des Vorstands (CEO) der DB AG ausgeübt. Die Perspektive der CSO ist damit bei allen wichtigen Konzernentscheidungen in einer sehr zentralen Rolle einbezogen. Auch im Hinblick auf klimarelevante Entscheidungen ist die CEO in ihrer Doppelfunktion maßgeblich an der Strategieentwicklung beteiligt. 2025 wurden vom Vorstand die Handlungsfelder Klimaschutz und Klimaresilienz als Nachhaltigkeits-Fokusthemen festgelegt. Die CEO ist ebenfalls für Arbeitssicherheitsthemen verantwortlich. Die Verantwortung für Mitarbeitendenthemen und Compliance liegt beim Vorstandsmitglied für Personal und Recht.
- Die übergreifende Koordination konzernweiter Nachhaltigkeitsthemen obliegt der Leitung Nachhaltigkeit und Umwelt, die dem Bereich Konzernstrategie zugeordnet ist. Die Leitung Konzernstrategie ist die höchste Funktion mit Zuständigkeit für nachhaltigkeitsrelevante Themen unterhalb des Vorstands und berichtet direkt an die CEO. Zu den spezifischen Aufgaben gehören u. a. die Definition der Nachhaltigkeitsstrategie, der damit verbundenen konzernweiten Ziele und Kennzahlen, deren Planung und Monitoring sowie die Planung, Steuerung und Durchführung von konzernweiten Transformationsprojekten.
- In unserem Nachhaltigkeitsboard sind alle relevanten Akteure aus der Konzernleitung und den Geschäftsfeldern vertreten. Gemeinsam verantworten die Beteiligten die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele. Dem Nachhaltigkeitsboard obliegt dafür insbesondere die Nachverfolgung der

Erreichung des vom Vorstand verabschiedeten Arbeitsprogramms Nachhaltigkeit, das jährlich weiterentwickelt wird. Im ersten Quartal 2025 wurde, dem Auftrag des Nachhaltigkeitsboards folgend, in Zusammenarbeit mit den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten das Arbeitsprogramm Nachhaltigkeit weiterentwickelt, das den Fokus in der Nachhaltigkeitsstrategie gezielt auf den Klimaschutz und die Klimaresilienz gelenkt hat.

- Das strategisch ausgerichtete Nachhaltigkeitsboard ist auf fachlich-inhaltlicher Ebene mit dem Konzernausschuss Nachhaltigkeit und Umwelt und seinen Fachgruppen untersetzt. Gemeinsam treiben beide Gremien Projekte und Maßnahmen mit Nachhaltigkeitsbezug konzernübergreifend voran.
- Die operative Verantwortung für fachspezifische Nachhaltigkeitsthemen obliegt den jeweiligen Fachabteilungen bzw. den Geschäftsfeldern.
- Die Compliance-Tätigkeit in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf ihre zentrale Governance-Tätigkeit. In den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten wird die operative Verantwortung unter Umsetzung der Compliance-Management-System-(CMS-)Mindestvorgaben der Konzernleitung wahrgenommen. Für 2026 sind Anpassungen an der strukturellen und prozessualen Ausgestaltung des CMS geplant.
- Mitarbeitendenthemen werden in der Konzernleitung von den Human-Resources-(HR-)Gruppenfunktionen unterstützt. Die konzernweite Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den Geschäftsfeldern. Aspekte des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sind zentral aufgesetzt. Die Geschäftsfelder integrieren und berücksichtigen diese in ihrer Geschäftstätigkeit innerhalb der jeweiligen Managementsysteme.

Darüber hinaus steht der DB-Konzern im Dialog mit relevanten externen Stakeholdern und bewertet und steuert Regulierungsthemen. Das Ziel ist es, aus den gewonnenen Erkenntnissen Handlungsempfehlungen bzw. -vorgaben für den DB-Konzern abzuleiten. Die Umsetzungsverantwortung für die Ziele, Strategie und Maßnahmen tragen die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten.

Übergreifend nutzt der DB-Konzern verschiedene Umfeldbeobachtungstools, mit denen Entwicklungen im Nachhaltigkeitsbereich, insbesondere laufende Umweltgesetzgebungsverfahren, kontinuierlich analysiert werden. Unser Nachhaltigkeitsradar ist Basis für den Kernprozess der Strategiedefinition, denn es legt seinen Fokus auf Chancen und Risiken und soll eine regelmäßige Überprüfung unserer Strategie und das Ableiten von Anpassungsbedarfen an diese ermöglichen. In das Nachhaltigkeitsradar fließen dafür relevante Signale aus der Regulatorik (d. h. Gesetze und Vorhaben), von Stakeholdern, aus der Wissenschaft und aus internen Entwicklungen des DB-Konzerns ein. Zudem finden Standards und Normungen sowie relevante Environment, Social, Governance-(ESG-)Ratings und -Benchmarks Eingang in das Nachhaltigkeitsradar. Der Blick auf Trends bildet den Abschluss der Betrachtung. Die Nutzung der Umfeldbeobachtungstools, die Teilnahme an ESG-Ratings und -Rankings sowie die Mitarbeit in nationalen und internationalen (Nachhaltigkeits-)Netzwerken sollen dazu beitragen, dass Trends und Treiber sowie Chancen und Risiken durch die Konzernfunktion Nachhaltigkeit und Umwelt beobachtet sowie strategisch und fachlich bewertet werden. So soll auch der konzernweite Zugang zu Fachwissen für Nachhaltigkeits- und Umweltthemen sichergestellt werden.

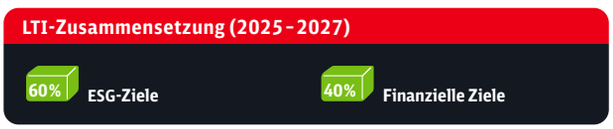
Nachhaltigkeitsthemen haben eine hohe Priorität im Rahmen der Strategie Starke Schiene. 2025 wurde der Aufsichtsrat quartalsweise im sog. AR-Lagebericht und der Vorstand monatlich u. a. in Steering Meetings, an denen die Mitglieder des Vorstands und die Geschäftsfeldleitungen teilnehmen, über den aktuellen Status der Nachhaltigkeitsleistungen (z. B. bezogen auf Treibhausgasreduktion, Lärmschutz, Ressourcenschutz und Frauen in Führung) unterrichtet. Die CEO/CSO wird regelmäßig zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen (2025 u. a. durch zweiwöchentliche Jours fixes mit der Leitung der Konzernfunktion Nachhaltigkeit und Umwelt) informiert.

Hinsichtlich Compliance-Risiken wird der Vorstand regelmäßig durch den Chief Compliance Officer (CCO) über den Ausbau des Compliance-Programms sowie wesentliche Compliance-Fälle informiert. Zudem erhielt der Vorstand 2025 den Jahresbericht Compliance. Differenziert wurden die Risikolagen der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Konzernleitungsfunktionen beschrieben sowie vorhandene risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen aufgezeigt. Der CCO berichtet zudem einmal pro Quartal in dem vom Aufsichtsrat gebildeten Prüfungs- und Compliance-Ausschuss zu Compliance-Themen, einschließlich konzernerheblicher sowie kritischer Themen.

NACHHALTIGKEIT IN DER VERGÜTUNG

Die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern 148ff., leitenden Angestellten sowie von weiteren Mitarbeitendengruppen 150 im DB-Konzern ist wesentlich an Nachhaltigkeitszielen mit Fokus auf eine nachhaltige Verkehrswende und daraus resultierend einer spürbaren CO_2e-Reduktion des DB-Konzerns und im Verkehrssektor in Deutschland im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung ausgerichtet:

— In der langfristigen variablen Vergütung (Long-term Incentive; LTI) der Vorstandsmitglieder und leitenden Angestellten mit einer LTI-Zusage sind ein Ziel zur Reduktion der absoluten Treibhausgasemissionen und Mengenziele für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung auf die Schiene als maßgebliche Faktoren enthalten. Die Erreichung dieser Ziele ist der wesentliche Hebel sowohl für eine Reduktion der Treibhausgasemissionen des DB-Konzerns als auch im Verkehrssektor in Deutschland insgesamt.



— Darüber hinaus enthält auch die kurzfristige variable Vergütung (Short-term Incentive; STI) der Vorstandsmitglieder, leitenden Angestellten und weiteren Mitarbeitendengruppen (außertarifliche [AT-] und Tarifmitarbeitende) an den langfristigen Starke-Schiene-Zielen ausgerichtete Kennzahlen für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung: Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit, Mitarbeitendenzufriedenheit sowie den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix. Zudem wird für die variable Vergütung der leitenden Angestellten und AT-Mitarbeitenden die persönliche Leistung als weitere Komponente berücksichtigt.

Der variable Vergütungsanteil für die Mitglieder des Aufsichtsrats aus der Erfüllung nachhaltigkeitsbezogener Ziele beträgt 20 %, unter der Prämisse, dass sowohl das nachhaltigkeitsbezogene Ziel als auch das finanzielle Ziel die gleiche Erfüllungsstufe erreicht haben.

Details zur Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht 148ff. dargelegt.

ESG-RATINGS

Das Feedback von ESG-Rating-Agenturen ist für uns ein wichtiger Maßstab und Indikator für die Anliegen unserer Stakeholder. Weiterführende Informationen sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

Einstufungen ESG-Ratings	2025	2024	2023	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	A	A	A–	Jan. 2026 [1]	A bis F
EcoVadis	80/ Gold	71/ Silber	68/ Silber	Jun. 2024	Ab 2024: Platin: die besten 1% Gold: die besten 5% Silber: die besten 15% Bronze: die besten 35%
ISS ESG	B–	B–	B–	Nov. 2025	A+/4,00 bis D–/1,00
MSCI	A	A	A	Dez. 2024	Leader (AA – AAA) Average (BB – A) Laggard (CCC – B)

Alphabetische Reihenfolge.
[1] CDP hat die Ergebnisse des Klimaratings 2025 im Januar 2026 bekannt gegeben.

Veränderungen in 2025:

— **CDP:** Im CDP-Rating hat der DB-Konzern 2025 erneut die bestmögliche Bewertung »A« erreicht und liegt damit über dem Branchendurchschnitt von »B« im Schienenverkehr. Sehr gut hat der DB-Konzern u. a. bei den Themen Unternehmensstrategie, Governance, Daten zu Treibhausgasemissionen in Scope 3 und Transparenz abgeschnitten.

— **EcoVadis:** Der DB-Konzern gehört 2025 mit seinem Gesamtscore von 80 zu den Top 5% der von EcoVadis bewerteten Unternehmen und den Top 1% der von EcoVadis beurteilten Unternehmen in der Eisenbahnverkehrsbranche und hat mit dieser Punktzahl seine Bewertung erneut und im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert. Der Branchendurchschnitt liegt bei 55 Punkten. Zudem wurde der DB-Konzern mit einer Goldmedaille für seine Nachhaltigkeitsleistung ausgezeichnet. Insbesondere in den Bereichen Umwelt, Ethik und Nachhaltige Beschaffung konnten wir uns deutlich verbessern.

Nachhaltigkeitsberichterstattung

Der Geschäftsbericht 2025 bezieht sich auf das Berichts- bzw. Kalenderjahr 2025. Um einen Vergleich der Angaben zu ermöglichen, werden für den Großteil der Kennzahlen auch Werte aus den Geschäftsjahren 2024 und 2023 dargestellt. Der Geschäftsbericht wird jährlich veröffentlicht. Der Geschäftsbericht 2025 soll am 27. März 2026 (Integrierter Bericht 2024: 27. März 2025) veröffentlicht werden. Er adressiert die wesentlichen Stakeholdergruppen des DB-Konzerns und deckt alle wesentlichen ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekte ab. Alle vollkonsolidierten Gesellschaften des DB-Konzerns (ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche 287) sind in die Berichterstattung einbezogen. Gibt es Abweichungen von diesem Berichtskreis oder -zeitraum, ist dies angegeben.

Die Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für die Daten im Geschäftsbericht orientieren sich an geltenden Standards:

- **European Sustainability Reporting Standards (ESRS):** Als Teil seines Geschäftsberichts beginnt der DB-Konzern ab dem Geschäftsjahr 2025 mit einer Berichterstattung in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS), die nicht Teil des geprüften Konzernjahresabschlusses ist. Die Berichterstattung in Anlehnung an die ESRS basiert auf den ESRS Set 1 vom 22. Dezember 2023 sowie teilweise bereits auf den vorgeschlagenen Anpassungen im Rahmen der fachlichen Stellungnahme der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) zum Entwurf der vereinfachten ESRS vom 3. Dezember 2025. Die ESRS-Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2025 erfolgt insofern auf keiner einheitlichen ESRS-Basis, ist nicht vollständig i. S. d. ESRS und wurde keiner Prüfung durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen.
- **EU-Taxonomie:** Im Rahmen der Berichterstattung in Anlehnung an die ESRS weisen wir auch den »ökologisch nachhaltigen« Anteil unserer Umsatzerlöse, Investitionsausgaben (CapEx) und Betriebsaufwendungen (OpEx) gem. EU-Taxonomie-Verordnung aus.
- **UN Global Compact:** Darüber hinaus sind im Geschäftsbericht Informationen zur Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact (UNGC) ausgewiesen.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Wir fühlen uns den Zielen der Agenda 2030 und den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen verpflichtet. Wir haben neun Fokus-SDGs identifiziert, die große Übereinstimmung mit unseren strategischen Schwerpunkten, Geschäftsaktivitäten und wesentlichen Themen aufweisen. Sie umfassen auch die von der International Union of Railways (UIC) für Bahnunternehmen identifizierten wesentlichen SDGs:

- SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen
- SDG 5: Gleichstellung der Geschlechter
- SDG 7: Nachhaltige und moderne Energie für alle
- SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
- SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur
- SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden
- SDG 12: Nachhaltige/-r Konsum und Produktion
- SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz
- SDG 15: Schutz von Landökosystemen

Grundlagen

37 Umfeldentwicklungen
42 Rechtliche Themen

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG

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

- Die Investitionen in das deutsche Schienennetz sollen gesteigert werden. Der Infraplan soll als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden verbindlichen Finanzierungszusage (Eisenbahninfrastrukturfonds) versehen werden. Das Trassenpreissystem soll reformiert werden. Weitere Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sollen umgesetzt werden.
- Mittelfristig wollen die Parteien eine grundlegende Bahnreform umsetzen. DB InfraGO soll innerhalb des integrierten DB-Konzerns weiter entflochten werden. Hierzu sind sowohl personelle, rechtliche als auch organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Der DB-konzerninterne Arbeitsmarkt soll erhalten bleiben.
- Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) soll mit den Ländern auf eine neue gesetzliche Grundlage gestellt und ein Modernisierungspakt gestartet werden. Die Regionalisierungsmittel sollen ebenso wie die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erhöht werden. Das Deutschland-Ticket soll über 2025 hinaus fortgesetzt und dabei der Anteil der Nutzer:innenfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht werden.
- Für DB Cargo soll geprüft werden, wie die Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann.
- In der Energie- und Klimapolitik will die Koalition die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß senken und die Strom-Netzentgelte deckeln.

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

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

- Spürbare Zuverlässigkeit
- Dauerhafte Wirtschaftlichkeit
- Mehr Gemeinwohl
- Schnelle Umsetzung
- Wirksame Steuerung

Zur Zielerreichung enthält die Agenda Maßnahmen in drei Säulen: 1. Reformen im DB-Konzern, 2. Maßnahmen des Bundes und 3. Aktivierung des gesamten Sektors. Die Reformen im DB-Konzern umfassen die Vereinfachung von Prozessen und Strukturen für mehr Fokussierung und höhere Effizienz, eine stärkere Entflechtung von DB-Konzern und DB InfraGO, die Schaffung einer klaren Finanzierungsstruktur, eine wirksame Aufbauorganisation sowie den Aufsatz von Sofortprogrammen für ein besseres Reiseerlebnis und kundenorientierte Unternehmenskultur im DB-Konzern. Der Bund will seine Steuerung auf die Ziele ausrichten und Gesetzgebung und Regulierung anpassen. Zur Aktivierung der Branche hat der Bund eine Taskforce »Zuverlässige Bahn« eingerichtet.

GRUNDGESETZÄNDERUNGEN FÜR ZUSÄTZLICHEN VERSCHULDUNGSSPIELRAUM

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

- Erstens unterliegen zukünftig Verteidigungsausgaben, die Ausgaben des Bundes für den Zivil- und Bevölkerungsschutz sowie für die Nachrichtendienste, für den Schutz der informationstechnischen Systeme und für die Hilfe für völkerrechtswidrig angegriffene Staaten nicht mehr der Schuldenbremse, soweit sie die Höhe von 1% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) übersteigen.
- Zweitens wird den Bundesländern künftig ein jährlicher Verschuldungsspielraum von 0,35% des BIP eingeräumt.
- Drittens wird die Möglichkeit zur Errichtung eines von der Schuldenbremse ausgenommenen Sondervermögens »für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2045« mit einem Volumen von bis zu 500 Mrd. € und einer Laufzeit von zwölf Jahren geschaffen. 100 Mrd. € davon sollen den Bundesländern für Investitionen zur Verfügung gestellt werden. Weitere 100 Mrd. € sollen in den Klima- und Transformationsfonds (KTF) fließen. Die konkrete Ausgestaltung und Errichtung des Sondervermögens erfolgt über ein separates Gesetz.

BUNDESHAUSHALT 2025 UND SONDERVERMÖGEN INFRASTRUKTUR UND KLIMANEUTRALITÄT

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

- Für Investitionen in die Bundesschienenwege wurden für 2025 Mittel i. H. v. 21,8 Mrd. € dotiert. Die Ansätze für das Bestandsnetz (7,6 Mrd. €) und die Digitalisierung (1,6 Mrd. €) wurden vollständig aus dem SVIK finanziert und die bisher im Etat des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) enthaltenen Mittel in das SVIK übertragen. Als weitere neue Finanzierungsquelle dient der Verteidigungshaushalt, in dem 0,1 Mrd. € für verteidigungsrelevante Bedarfsplanmaßnahmen enthalten waren. Im Etat des BMV waren für Bedarfsplanmaßnahmen weitere knapp 0,5 Mrd. € dotiert. Teil der Investitionen für die Bundesschienenwege waren zudem Eigenkapitalerhöhungen i. H. v. 8,5 Mrd. € und das bereits im ersten Regierungsentwurf enthaltene Darlehen von 3 Mrd. € 61.
- Die Förderung des Schienenverkehrs betrug 2025 0,8 Mrd. €: 300 Mio. € für die Förderung des Einzelwagenverkehrs, 275 Mio. € für die Trassenpreisförderung im Güterverkehr und 105 Mio. € für die Trassenpreisförderung im Fernverkehr.

BUNDESHAUSHALT 2026 UND FINANZPLAN BIS 2029

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

- Für Investitionen in die Bundesschienenwege sind 21,9 Mrd. € vorgesehen. Von dieser Summe werden knapp 18,8 Mrd. € aus dem SVIK für das Bestandsnetz (16,3 Mrd. €) und die Digitalisierung (2,5 Mrd. €) finanziert. Größter Posten im Verkehrsetat ist die Finanzierung des Bedarfsplans mit 1,8 Mrd. €. Hierfür sind aus dem Verteidigungsetat weitere Mittel von knapp 0,6 Mrd. € geplant. Eigenkapitalerhöhungen und Darlehen sind im Bundeshaushalt 2026 nicht mehr vorgesehen.
- Die Fördermittel für den Schienenverkehr betragen 2026 0,9 Mrd. €. Die Trassenpreisförderung für den Fernverkehr ist mit 200 Mio. € dotiert. Beim Güterverkehr beträgt die Trassenpreisförderung 265 Mio. €. Die Trassenpreis-

förderungen können im Haushaltsvollzug durch Verwendung von Pönalezahlungen der DB InfraGO erhöht werden. Für die Einzelwagenverkehrsförderung sind 300 Mio. € vorgesehen, die Anlagenpreisförderung entfällt. Der Haushaltstitel zum Bundesprogramm Schienengüterverkehr wird um eine Förderung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) erweitert (16 Mio. €) und in »Innovationen im Schienengüterverkehr« umbenannt.

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

Für 2027 bis 2029 sind im Rahmen der Finanzplanung des Bundes für die Infrastruktur weiterhin hohe, aber gegenüber 2025 und 2026 leicht abnehmende Investitionsansätze von rund 21 Mrd. € pro Jahr vorgesehen. Damit sind noch nicht alle vorgesehenen Bedarfe für die Infrastruktur abgedeckt. In Summe ergeben sich für 2025 bis 2029 Investitionsmittel für die Bundesschienenwege i. H. v. rund 107 Mrd. €, davon sollen rund 81 Mrd. € aus dem SVIK finanziert werden.

UMSETZUNG MASSNAHMEN BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

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

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

GESETZENTWURF ZUR VERGABEBESCHLEUNIGUNG BESCHLOSSEN

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

ENTWURF BUNDESTARIFTREUEGESETZ BESCHLOSSEN

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

ENTWURF BUNDESPOLIZEIGESETZ BESCHLOSSEN

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

NEUFASSUNG DES GESETZES ÜBER INTELLIGENTE VERKEHRSSYSTEME

Die Bundesregierung hat am 29. Oktober 2025 den Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVSG) beschlossen. Mit der Neufassung sollen die EU-rechtlichen Verpflichtungen zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten umgesetzt werden. Darüber hinaus integriert der Gesetzentwurf Vorgaben aus dem Mobilitätsdatengesetz der letzten Legislatur, hierunter die Bereitstellung von dynamischen Auslastungsdaten im Schienenpersonenverkehr als offene Daten.

Personenverkehr

DEUTSCHLAND-TICKET

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

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

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

Infrastruktur

Neben den oben beschriebenen Ereignissen wie den Entwicklungen zum Bundeshaushalt und zur gemeinwohlorientierten Infrastruktur sind mehrere Gesetzgebungsverfahren für den Infrastrukturbereich relevant, die nachfolgend erläutert werden.

ÄNDERUNG AN § 23 AEG

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

ÄNDERUNG AM EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZ ZUR ABMILDERUNG DES TRASSENPREISANSTIEGS

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

STÄRKUNG KRITISCHER INFRASTRUKTUREN

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

- **KRITIS-Dachgesetz:** Das Gesetz zur Stärkung der physischen Resilienz kritischer Anlagen soll die physische Sicherheit und Resilienz von Betreibern stärken. Es basiert auf einem sog. All-Gefahren-Ansatz, der dazu beiträgt, die Versorgungssicherheit und öffentliche Sicherheit auch unter extremen Bedingungen zu gewährleisten. Das Gesetz wurde am 29. Januar 2026 vom Bundestag beschlossen und kann bei Zustimmung des Bundesrates voraussichtlich noch im ersten Quartal 2026 in Kraft treten.
- **NIS2-Umsetzungsgesetz:** Das Gesetz zur Umsetzung der EU-NIS2-Richtlinie und Stärkung der Cybersicherheit (NIS2UmsuCG) überführt die EU-weiten Mindeststandards für Cybersecurity in nationales Recht, ändert das bisherige Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI-Gesetz) umfassend und erhöht die Anzahl der regulierten Unternehmen. Nach Zustimmung von Bundestag und Bundesrat im November 2025 ist das Gesetz Anfang Dezember 2025 in Kraft getreten.

SENKUNG VON STROMKOSTEN IM SCHIENENVERKEHR

Zur Entlastung der Stromkunden erhalten die Übertragungsnetzbetreiber 2026 einen Bundeszuschuss i. H. v. 6,5 Mrd. €. Durch diesen Zuschuss können die Entgelte der Übertragungsnetzbetreiber nach deren Angaben um über 50 % sinken. Diese Entgeltsenkung kommt anteilig auch dem elektrischen Schienenverkehr zugute.

Güterverkehr

UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wird weiterverfolgt. Wichtige Maßnahmen sind die anteilige Förderung der Trassen- und Anlagenpreise, das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombinierter-Verkehr-(KV-) Förderrichtlinie.

Zum 1. Januar 2025 ist die geänderte Richtlinie zum Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr zur Förderung von Innovationen (Z-SGV) in Kraft getreten. Sie hat eine Laufzeit bis Ende 2029. Mit dem Z-SGV sollen Ideen für Modernisierungen im Schienengüterverkehr in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik schneller zur Anwendungsreife und in den Markt gebracht werden. Im Bundeshaushalt standen 2025 20 Mio. € zur Verfügung, für 2026 sind 27,5 Mio. € eingeplant.

FÖRDERUNG EINZELWAGENVERKEHR

Die Betriebskostenförderung für den Einzelwagenverkehr im Schienengüterverkehr erfolgt seit 2024. 2024 und 2025 standen im Bundeshaushalt 300 Mio. € zur Verfügung. Für 2026 sind ebenfalls 300 Mio. € im Haushalt eingeplant.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

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

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

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

EUROPÄISCHE KOMMISSION VERÖFFENTLICHT VORSCHLÄGE ZUM NÄCHSTEN MEHRJÄHRIGEN FINANZRAHMEN

Die Europäische Kommission hat am 16. Juli 2025 und 3. September 2025 ihre Vorschläge für den nächsten langfristigen EU-Finanzrahmen für 2028 bis 2034 vorgelegt. Der Gesamtumfang des EU-Haushalts soll knapp 2 Bio. € betragen. Die Zahl der Förderprogramme soll reduziert und die EU-Mittel sollen flexibler eingesetzt werden. Das für den DB-Konzern relevanteste Förderprogramm, die Connecting Europe Facility soll als eigenständiges Programm erhalten bleiben und sich mit einem geplanten Volumen von 51,5 Mrd. € im Vergleich zum laufenden mehrjährigen EU-Finanzrahmen nahezu verdoppeln. Aus der Connecting Europe Facility sollen v. a. Infrastrukturprojekte zum Ausbau von grenzüberschreitenden Verbindungen und zur Verbesserung der zivilen und militärischen Mobilität gefördert werden. Die Vorschläge werden in einem nächsten Schritt mit Rat und Europäischem Parlament verhandelt. Der Rat hat am 15. Dezember 2025 seine Verhandlungsposition zur Connecting Europe Facility verabschiedet. Die Mitgliedsstaaten im Rat müssen dem Vorschlag einstimmig zustimmen.

REFORM DES EU-VERGABERECHTS

Die Europäische Kommission plant eine umfassende Reform des EU-Vergaberechts. Die Vorschläge sollen Ende des zweiten Quartals 2026 vorgelegt werden. Konkret geht es um die Richtlinien über die Konzessionsvergabe (2014/23/EU), über die öffentliche Auftragsvergabe (2014/24/EU) und über die Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (2014/25/EU). Die Hauptziele der Europäischen Kommission bei der Überarbeitung bestehen neben dem Bürokratieabbau und einer Vereinfachung der Regelungen darin, die Effizienz der öffentlichen Investitionen und Ausgaben zu erhöhen, weiterhin Korruption zu verhindern und Instrumente zur Stärkung der wirtschaftlichen Sicherheit und Souveränität zu entwickeln. Zudem soll die Auftragsvergabepolitik mit den strategischen politischen Zielen der EU in Einklang gebracht und dafür soziale, ökologische und innovationsfördernde Kriterien bei öffentlichen Vergaben berücksichtigt werden. Auch die Eignung von EU-Präferenzregeln in Form eines Ausschlusses von Bietern aus Drittstaaten sowie von sog. Local-Content-Vorgaben soll geprüft werden (Regelungen zugunsten von Waren aus der EU, bei denen der Anteil eines Produkts mit Ursprung aus Drittstaaten beschränkt wird). Zur Vorbereitung der Überarbeitung hatte die Europäische Kommission Anfang 2025 ein Konsultationsverfahren eingeleitet. Eine weitere Konsultation wurde am 3. November 2025 eröffnet, die bis zum 26. Januar 2026 lief. Am 9. September 2025 hat das Europäische Parlament vor dem Hintergrund der bevorstehenden Reform eine Entschließung zur Vergabe öffentlicher Aufträge verabschiedet. Für das Europäische Parlament ist es prioritär, Verfahren zu vereinfachen, stärker die Qualität statt des niedrigsten Preises zu berücksichtigen, kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) besser einzubinden sowie Nachhaltigkeit, Transparenz und Digitalisierung zu stärken.

VERORDNUNGSENTWURF ZUR MILITÄRISCHEN MOBILITÄT

Am 19. November 2025 hat die Europäische Kommission einen Verordnungsentwurf zur Beschleunigung von grenzüberschreitenden militärischen Verkehren im Schienen- und Straßenverkehr vorgelegt. Dieser enthält Maßnahmen zur Beseitigung von regulatorischen Hindernissen und zur Etablierung eines Notfallrahmens, der u. a. einen vorrangigen Zugang zur Schieneninfrastruktur und zur Nutzung von Schienenfahrzeugen aus einem sog. Solidaritätspool vorsieht. In einem nächsten Schritt müssen Rat und Europäisches Parlament den Verordnungsentwurf annehmen.

Personenverkehr

GESETZGEBUNGSVORSCHLAG SINGLE DIGITAL BOOKING AND TICKETING REGULATION

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

BERÜCKSICHTIGUNG DES SEKTORSTANDARDS OPEN SALES AND DISTRIBUTION MODEL IN DEN TSI TA

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

VORSCHLÄGE ZUR STÄRKUNG DER PASSAGIERRECHTE

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge zur Änderung der bestehenden Fahrgastrechteverordnungen sowie einen Vorschlag für eine neue Verordnung über Fahrgastrechte bei multimodalen Reisen, d. h., wenn der Fahrgast mehrere Verkehrsträger miteinander kombiniert. Der Rat hat am 5. Dezember 2024 eine allgemeine Ausrichtung zu den Vorschlägen beschlossen und die Vorschläge der Europäischen Kommission in wesentlichen Punkten abgeschwächt. Am 24. Juni 2025 hat der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments über Änderungen zum Passenger Mobility Package abgestimmt. Während die Europäische Kommission bei den bestehenden Fahrgastrechteverordnungen in erster Linie die Durchsetzung der Fahrgastrechte verbessern und die Berichtspflichten der Mitgliedsstaaten verschärfen möchte, zielen die Änderungen des Europäischen Parlaments auf eine inhaltliche Stärkung und Ausweitung der Fahrgastrechte ab, v. a. im Luftverkehr. Auch für die Schiene werden Verbesserungen für die Fahrgäste beim Erstattungsverfahren und bei den Nachweispflichten für höhere Gewalt gefordert. Die Änderungsvorschläge für multimodale Reisen zielen v. a. auf einen besseren Schutz der Fahrgäste durch Vorschriften über die Haftung der einzelnen an einer Reise beteiligten Beförderer und Vermittler ab. Diese sollen zudem eine zusätzliche Entschädigung zahlen, wenn sie die Reisenden vor dem Kauf nicht ausreichend über ihre Rechte informiert haben. Die laufenden Kompromissverhandlungen zwischen Europäischem Parlament und Rat, gemeinsam mit der Europäischen Kommission, sollen noch im ersten Halbjahr 2026 abgeschlossen werden, prioritär zu den Fahrgastrechteverordnungen.

Rechtliche Themen

VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGSBEITRÄGE FÜR STUTTGART 21

Der DB-Konzern hat zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner im Projekt Stuttgart 21 102 auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Das Gericht hat die Klage am 7. Mai 2024 abgewiesen. Der DB-Konzern hält die Urteilsbegründung nicht für tragfähig und hat daher am 25. Oktober 2024 die Zulassung der Berufung beantragt. Das Gericht hat den Berufungszulassungsantrag mit Beschluss vom 1. August 2025 abgelehnt. Der Beschluss ist unanfechtbar. Der DB-Konzern hat entschieden, auf weitere Rechtsmittel zu verzichten.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTURNUTZUNGSENTGELTEN

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

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gem. §315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Am 27. Oktober 2022 hat der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren die Anwendbarkeit des Kartellrechts auf Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte grundsätzlich bejaht, dies allerdings an die Bedingung geknüpft, dass zuvor die Regulierungsbehörde befasst wird, an deren Entscheidung sich die Zivilgerichte orientieren müssen (EuGH, C-721/20 – DB Station&Service). Mit Urteil vom 7. März 2024 (EuGH, C-582/22 – Die Länderbahn) hat der EuGH die Möglichkeit dieser nachträglichen Überprüfung von Altentgelten bestätigt. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat unterdessen Verfahren zur Überprü-

fung der in Streit stehenden Altentgelte eröffnet. Ein erstes Verfahren betreffend Stationsentgelte hat die Behörde mit Beschluss vom 14. November 2024 beendet und dabei die verfahrensgegenständlichen Entgelte nach dem sog. Stationspreissystem 2005 weitestgehend bestätigt. Der Fortgang der weiteren Verfahren ist noch offen. Unterdessen konnte eine Reihe anhängiger Zivilverfahren zu den Infrastrukturnutzungsentgelten vergleichsweise beendet werden.

BEIHILFEVERFAHREN ZU DB CARGO

Die DB Cargo AG muss entsprechend dem verfahrensabschließenden Beschluss der Europäischen Kommission vom 29. November 2024 die darin genannten Auflagen bis zum 31. Dezember 2026 umsetzen. Die Europäische Kommission hatte die Umstrukturierungsbeihilfen zugunsten der DB Cargo AG von der Umsetzung des laufenden Transformationsplans sowie der Umsetzung der von Deutschland zugesagten Wettbewerbsmaßnahmen abhängig gemacht. Über die Umsetzung der Auflagen informiert der Bund die Europäische Kommission regelmäßig. Sollte der Umstrukturierungsplan nicht bis zum Ablauf der Frist erfolgreich umgesetzt werden oder sollten die von der Europäischen Kommission auferlegten Maßnahmen und Verpflichtungen einzeln oder insgesamt nicht umgesetzt worden sein, kann die Europäische Kommission weitere Auflagen oder die Rückzahlung der Beihilfen anordnen. Daraus resultiert ein bestandsgefährdendes Risiko für die DB Cargo AG.

VERFAHREN ZU ÜBERHÖHTEN TRASSENENTGELTEN BEI DB CARGO POLSKA

2025 hat DB Cargo Polska ein Verfahren vor dem Bezirksgericht in Warschau eingeleitet, um eine Rückzahlung der zu viel gezahlten Trassenentgelte für die Fahrpläne 2014/2015, 2015/2016 und 2016/2017 zu erhalten. Die Klage wurde eingereicht, nachdem die nationalen Gerichte Unregelmäßigkeiten bei der Berechnung der Trassenentgelte im Rahmen der Kontrolle der Entgeltgenehmigungsentscheidungen der Regulierungsbehörde festgestellt hatten.

Das Verfahren ist weiterhin in der ersten Instanz anhängig.

KARTELLRECHTLICHE THEMEN

Insgesamt waren Konzerngesellschaften 2025 an sechs Rechtsverfahren beteiligt, die vermeintliche Verstöße gegen das Kartellrecht zum Gegenstand hatten. Dies betrifft im Wesentlichen:

- Ein seit 2019 durch das Bundeskartellamt (BKartA) geführtes Verwaltungsverfahren, in dem das BKartA am 26. Juni 2023 eine Untersagungsverfügung gegen die DB AG erlassen hat. Hierbei geht es um neuartige rechtliche Fragestellungen zum Online-Vertrieb, zu denen es bislang an gefestigter Rechtsprechung und Behördenpraxis fehlt. Durch die Verfügung wurde die DB AG verpflichtet, kurzfristig Änderungen an ihrem Vertriebssystem vorzunehmen. Ein Bußgeld wurde nicht verhängt. Die DB AG hält den Beschluss für rechtswidrig und hat hiergegen Rechtsmittel eingelegt. Die Gründe für die Rechtswidrigkeit bestehen aus Sicht der DB AG u. a. in einer unvollständigen und fehlerhaften Sachverhaltsermittlung, einer darauf gestützten fehlerhaften Marktabgrenzung und Schadenstheorie, einer fehlerhaften Interessenabwägung, der Unverhältnismäßigkeit der angeordneten Rechtsfolgen sowie der Verletzung rechtlichen Gehörs.
- Ein weiteres Verfahren betrifft angebliche Schadenersatzansprüche eines Anbieters von SPNV-Leistungen gegen Konzerngesellschaften im Anschluss an eine Zusagenentscheidung des BKartA gegen die DB AG aus 2016. Die Klage wurde abgewiesen und die Berufung dagegen zurückgewiesen. Auf die Revision der Kläger hat der Bundesgerichtshof 2023 das Verfahren an das zuständige Oberlandesgericht (OLG) zurückverwiesen.
- Daneben führt der DB-Konzern diverse Rechtsverfahren, die die Verfolgung von Schadenersatzansprüchen gegen Kartellbeteiligte zum Gegenstand haben:
  - U.a. verfolgt die DB Competition Claims GmbH die gebündelten Ansprüche des DB-Konzerns und Ansprüche der Bundeswehr sowie von mehr als 40 konzernexternen Unternehmen in einem Verfahren vor dem Landgericht München gegen am Lkw-Kartell beteiligte Lkw-Hersteller, die wettbewerbsrechtswidrig im Zeitraum von 1997 bis 2011 Bruttolistenpreise mittelschwerer und schwerer Lkw, die Kostenweitergabe für die Einführung von Emissionssenkungstechnologien an die Kunden sowie den Zeitplan für die Einführung solcher Technologien abgesprochen haben. Mit zwei Lkw-Herstellern konnte bislang eine außergerichtliche einvernehmliche Einigung über Schadenersatzzahlungen erzielt werden.
  - Eine Schadenersatzklage der DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) und anderer Konzerngesellschaften gegen am sog. Schienenkartell beteiligte Schienenlieferanten, u. a. Moravia Steel, befindet sich nach erstinstanzlicher Klageabweisung beim OLG Frankfurt im Rechtsmittelverfahren.

Strategie

44 Starke Schiene und Sanierungsprogramm S3
44 »Neustart« DB
45 Ausblick auf 2026 und unsere mittel- bis langfristigen Ziele
45 Wesentliche nichtfinanzielle Kennzahlen
49 Digitalisierung und Technik

Starke Schiene und Sanierungsprogramm S3

Die Starke Schiene ist seit 2019 die Strategie des DB-Konzerns. Die Krisen der vergangenen Jahre haben jedoch deutliche Spuren bei der Erreichung der Ziele hinterlassen. Deshalb wurde Ende 2024 das Sanierungsprogramm S3 aufgesetzt. Der Fokus lag daher 2025 auf einer strukturellen Sanierung des DB-Konzerns in den Bereichen Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit.

Mit dem Führungswechsel an der Konzernspitze im Oktober 2025 wurde ein »Neustart« eingeleitet. Das zentral geführte Sanierungsprogramm S3 wurde Ende 2025 beendet und relevante Inhalte in die Linienverantwortung übergeben. Mit dem »Neustart« wird der DB-Konzern in Summe neu ausgerichtet und der vom BMV im September 2025 vorgestellten »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« 38 Rechnung getragen.

Die weitere Ausgestaltung und insbesondere auch strategische Zielsetzungen erfolgen 2026.

»Neustart« DB

Zentrales Leitmotiv des »Neustarts« ist die Stärkung der unternehmerischen Ausrichtung auf allen Ebenen des DB-Konzerns. Hierzu werden die Geschäftsfelder in ihrer Verantwortung gestärkt und Entscheidungsbefugnisse gezielt dezentralisiert. Die operative Steuerung erfolgt primär in der Linie anhand klar definierter Ziele. Auch die Überführung der Inhalte des Sanierungsprogramms S3 in die dezentrale Steuerung und direkte Verantwortung vor Ort folgt diesem Prinzip. Teil des »Neustarts« ist zudem eine neue Konzernstruktur 30f., die im Dezember 2025 in den zuständigen Gremien beschlossen wurde.

- **Verkleinerung des Vorstands:** Der Vorstand besteht seit dem 1. Januar 2026 nur noch aus sechs Vorstandsressorts. Die zwei Vorstandsressorts Digitalisierung & Technik und Infrastruktur wurden aufgelöst.
- **Verschlankung der Aufbauorganisation:** Auf den Ebenen unterhalb des Vorstands fallen viele Funktionen und Abteilungen weg. So wurde eine komplette Zwischenebene zwischen Vorstand und erster Führungsebene gestrichen. Zudem wurde die erste Führungsebene zum 1. Januar 2026 von bisher 43 auf 22 Organisationseinheiten deutlich reduziert.
- **Reduzierung des Overheads:** Der Personalabbau in der Konzernleitung soll fortgesetzt werden. Konkrete Zielgrößen werden im ersten Halbjahr 2026 erarbeitet.
- **Straffung von Strukturen in den Geschäftsfeldern:** DB Fernverkehr und DB Regio verschlanken ebenfalls ihre Entscheidungsstrukturen. Die eigenständigen Marketingressorts in den jeweiligen Vorständen wurden zum 1. Januar 2026 (DB Regio) bzw. 1. Februar 2026 (DB Fernverkehr) aufgelöst und die entsprechenden Tätigkeiten auf die anderen Ressorts verteilt.
- **Neuer DB InfraGO-Vorstand:** Um der Aufgabe der Modernisierung der Schieneninfrastruktur besser gerecht werden zu können, wurde auch bei der gemeinwohlorientierten DB InfraGO AG zum 1. Januar 2026 die Zahl der Vorstände von acht auf sechs reduziert. Künftig liegen Fahren und Bauen wieder in einem einzigen Vorstandsressort – auch regional gibt es seit dem 1. Januar 2026 wieder Verantwortliche, die Sperrpausen und Betrieb optimal im Sinne aller Verkehrsunternehmen auf der Schiene aufeinander abstimmen.
- **Qualitätssteuerung als CEO-Verantwortung:** Direkt im Ressort der Vorstandsvorsitzenden wurde zum 1. Januar 2026 eine Funktion zur »Steuerung der Qualität« eingerichtet. Um den »Neustart« des DB-Konzerns hin zu mehr Unternehmertum vor Ort zu erreichen, will der DB-Konzern ein neues Steuerungssystem für Qualität und Wirtschaftlichkeit auf allen Ebenen etablieren. Statt nach einem umfangreichen übergeordneten Programm mit breitem Kennzahlenset zu steuern, soll die Verantwortung für die Qualitäts- und Wirtschaftlichkeitsziele direkt in der Liniensteuerung der Geschäftsfelder verankert werden.
- **Neuausrichtung der internen Dienstleister:** Die internen Dienstleister will der DB-Konzern zukünftig konsequenter an den Bedürfnissen der Geschäftsfelder ausrichten. Hierzu werden im ersten Halbjahr 2026 entsprechende Zielkonzepte erarbeitet.

Ausblick auf 2026 und unsere mittel- bis langfristigen Ziele

Der DB-Konzern verfolgt mit Bund und Sektor fünf zentrale Ziele:

- Spürbare Zuverlässigkeit, insbesondere durch höhere Pünktlichkeit.
- Dauerhafte Wirtschaftlichkeit, insbesondere der Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Mehr Gemeinwohl, z. B. durch Anbindung ländlicher Räume und Klimaschutz.
- Schnelle Umsetzung von Maßnahmen.
- Wirksame Steuerung durch den Bund.

Ein zentrales Handlungsfeld für den DB-Konzern ist eine spürbare Zuverlässigkeit, insbesondere durch eine höhere Pünktlichkeit. Da die Modernisierung der Schieneninfrastruktur die Voraussetzung für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schienenverkehr ist, braucht es Zeit, um die gewünschten Effekte zu erreichen. Die bisherigen Pünktlichkeitsziele für den DB Fernverkehr wurden daher mit dem BMV auf ihre realistische Umsetzbarkeit geprüft. Gemeinsam wurde festgestellt, dass die Pünktlichkeit zunächst stabilisiert werden muss, und das Ziel für 2026 auf 60 % festgelegt. Um den »Neustart« dennoch sofort erlebbar zu machen und das Vertrauen der Kund:innen zu stärken, werden drei konzernweite Sofortprogramme mit Wirkung ab 2026 umgesetzt. Es stehen zusätzliche Mittel i. H. v. 140 Mio. € bereit. Die drei Sofortprogramme werden durch klar definierte Kennzahlen gesteuert und in ihrer Wirkung gemessen.

- Das **Sofortprogramm für mehr Komfort in den Zügen des Fernverkehrs** soll zentrale Serviceleistungen in den Fernverkehrszügen stabilisieren. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird in 2026 u. a. über die Verfügbarkeit der Bordgastronomie (Reduktion der gestörten Bordbistros), die Funktionsfähigkeit der sanitären Einrichtungen (Reduktion der gestörten WCs) sowie über Qualitätskennzahlen zur Reinigung vor und während der Zugfahrt (Steigerung der Reinigungsquote) gemessen.
- Das **Sofortprogramm für eine bessere Kundenkommunikation** soll die Qualität und Verlässlichkeit der Reisendeninformation entlang der gesamten Reisekette deutlich verbessern. Hierzu sollen die Datenqualität und die zugrunde liegenden Prozesse weiterentwickelt und die Potenziale von KI genutzt werden. Ergänzend sollen Ausgabekanäle sinnvoll vereinheitlicht werden, um Medienbrüche zu reduzieren. Durch funktionale Erweiterungen sowie die Modernisierung von Fahrzeugdisplays und digitalen Auskunftsmedien an Bahnhöfen sollen kundenseitig wahrnehmbare Verbesserungen erzielt werden.
- Das **Sofortprogramm für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen** soll die Aufenthaltsqualität im Stationsumfeld nachhaltig verbessern. Ein Schwerpunkt ist die Modernisierung und Sanierung von Bahnhöfen (Umsetzung von Zukunftsbahnhöfen 97) und Empfangsgebäuden. Die Sicherheit soll durch eine verstärkte Präsenz vor Ort, den Ausbau von Videotechnik sowie ein erweitertes Sicherheitspaket für operative Mitarbeitende erhöht werden. Maßnahmen zur Steigerung der Sauberkeit sind die Intensivierung der Reinigungsleistungen, der Ausbau des Frühjahrsputzes sowie der verstärkte Einsatz von Handwerkerkolonnen direkt an den Bahnhöfen.

Angesichts des umfassenden »Neustarts« mussten 2025 die Planungsinhalte und der Planungsprozess der Mittelfristplanung angepasst werden. Im Dezember 2025 wurden dem Aufsichtsrat daher zunächst die Budgetplanung für 2026 sowie die Projekt- und Investitionsplanung für 2026ff. unter Beachtung der zur Verfügung stehenden Bundesmittel zum Beschluss vorgelegt. Auf die Vorlage einer mittel- und langfristigen Planung für die Jahre ab 2027 wurde verzichtet.

Im Juni 2026 soll dem Aufsichtsrat im Rahmen einer Strategiesitzung das Zielsystem mit den wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen Eckdaten für die Jahre 2027 bis 2030 vorlegt werden. Dieses eckdatenbasierte Zielsystem bildet die Grundlage des nachfolgenden Planungsprozesses 2026. In der Aufsichtsratssitzung im Dezember 2026 soll dem Aufsichtsrat die vollständige Mittelfristplanung der Planungsrunde 2026 (2027 bis 2031) vorgelegt werden. Daher werden in diesem Geschäftsbericht keine quantifizierten strategischen Ziele für den mittel- und langfristigen Zeitraum dargelegt.

Wesentliche nichtfinanzielle Kennzahlen

Als Teil seines Geschäftsberichts beginnt der DB-Konzern ab dem Geschäftsjahr 2025 mit einer Berichterstattung (Nachhaltigkeitserklärung) zunächst in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS), die nicht Teil des geprüften Zusammengefassten Lageberichts ist. Folgende Themen werden von der Nachhaltigkeitserklärung in Anlehnung an die ESRS abgedeckt:

- Klimawandel (ESRS E1)
  - Energie
  - Klimaschutz
  - Anpassung an den Klimawandel
- Umweltverschmutzung (ESRS E2)
  - Luftverschmutzung
- Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)
  - Biodiversitätsverlust
  - Zustand von Arten und Ökosystemen

Wesentliche nichtfinanzielle Kennzahlen	2024	2025	Delta absolut	Delta %	2025 (Prognose März 2025)	2025 (Prognose Juli 2025)
Verkehrsverlagerung						
Verkehrsleistung Fernverkehr in Mrd. Pkm	44,1	45,5	+1,4	+3,2	>47	>47
Verkehrsleistung Nahverkehr (Schiene) in Mrd. Pkm	40,6	41,5	+0,9	+2,2	>41	>41
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mrd. Trkm	1,10	1,11	+0,01	+0,9	>1,1	>1,1
Soziales						
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI [1]	3,8	–	–	–	–	–
Ökologie						
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 [2] in %	–19,2	–21,8	–2,6	–	<–24	<–28
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland [3] in %	69,8	71,5	+1,7	–	≥70	≥70
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.324	2.422	+98	+4,2	>2.400	>2.400
Infrastruktur						
Infrastrukturbedingte Verspätungen in Lost Units/Tag	5.998	6.831	+833	+13,9	5.640	>5.640
Generalsanierte Streckenkilometer in km	74	147	+73	+98,6	147	147
Anzahl Langsamfahrstellen Gesamtnetz in Ø/Tag	279	264	–15	–5,4	230	230
Ersatz alter Stellwerke in Anzahl per 31.12.	–	64	+64	–	50	50
Betrieb						
Pünktlichkeit (betrieblich) DB Fernverkehr in %	62,5	60,1	–2,4	–	65–70	≥65
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	90,7	89,2	–1,5	–	90–92	≥90
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	68,0	67,7	–0,3	–	66,5–71,5	≥66,5
Baubetroffenheit in tausend Züge/Jahr	2.787	2.432	–355	–12,7	2.350	2.350

[1] 2024 inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich).
[2] Enthält bis 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.
[3] Die Daten für 2025 bilden eine Prognose mit Stand Januar 2026 ab. Der Vorjahreswert entspricht dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG und kann deshalb von der vorläufigen Angabe aus dem Vorjahresbericht abweichen. Es erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

- Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)
  - Ressourcenzuflüsse
- Eigene Belegschaft (ESRS S1)
  - Arbeitsbedingungen
  - Gesundheitsschutz und Sicherheit
  - Datenschutz
- Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)
  - Gesundheitsschutz und Sicherheit
- Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)
  - Lärm
- Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)
  - Reisendeninformation
  - Konzernsicherheit
  - Datenschutz
- Unternehmenspolitik (ESRS G1)
  - Unternehmenskultur
  - Korruption und Bestechung
  - Hinweisgeberschutz
  - Politisches Engagement
- DB-spezifische Themen
  - Infrastrukturmodernisierung
  - Pünktlichkeit

In der Nachhaltigkeitserklärung sind zusätzliche Informationen zu u. a. Vegetationskontrolle, Ressourcenmanagement im Output und Nachhaltigkeit in der Lieferkette enthalten.

Im Zusammengefassten Lagebericht wird daher im Geschäftsjahr 2025 nur in einem sehr stark reduzierten Umfang über nichtfinanzielle Kennzahlen und Entwicklungen berichtet. Basis der Berichterstattung im Zusammengefassten Lagebericht sind die Strategie Starke Schiene sowie das bis Ende 2025 verfolgte Sanierungsprogramm S3.

VERKEHRSVERLAGERUNG

Verkehrsleistung im Fernverkehr

- Erbrachte Transportleistung im Fernverkehr in Personenkilometern (Pkm).
- 2025 stieg die Verkehrsleistung 77 f. leicht an.
- Die Verkehrsleistung im Fernverkehr lag aufgrund der schwachen betrieblichen Qualität sowie des weiterhin hohen Bauvolumens unterhalb unserer Prognose.

Verkehrsleistung im Nahverkehr

- Erbrachte Transportleistung im Regionalverkehr (Schiene) in Pkm.
- 2025 stieg die Verkehrsleistung 84 leicht an.
- Der Zielwert für 2025 wurde erreicht.

Betriebsleistung auf dem Netz

- Die Kennzahl beschreibt die Summe der realisierten Trassenkilometer (Trkm).
- 2025 lag die Betriebsleistung auf dem Netz auf dem Vorjahresniveau.

– Der Zielwert für 2025 wurde aufgrund der höher als erwarteten baubedingten Einschränkungen sowie ausgebliebener konjunktureller Impulse nicht erreicht.

SOZIALES

Mitarbeitendenzufriedenheit

– Die Mitarbeitendenbefragung (MAB) findet alle zwei Jahre, das nächste Mal in 2026, statt.

ÖKOLOGIE

Absolute Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2)

– Die absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 in Prozent setzen sich aus den absoluten Treibhausgasemissionen aller Geschäftsfelder und Bereiche des DB-Konzerns zusammen. Grundlage für die Treibhausgasbilanzierung sind die konzernweit erhobenen und aggregierten Endenergieverbräuche und Leistungsdaten sowie die im DB-Konzern einheitlich verwendeten Emissions- und Energiefaktoren. In der Treibhausgasbilanzierung berücksichtigen wir alle nach dem GHG Protocol wesentlichen Treibhausgase. Die berichteten Scope-2-Emissionen berücksichtigen marktbasierte Mechanismen. Weitere Informationen in der ungeprüften Nachhaltigkeitserklärung im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) im Abschnitt Kennzahlen 185ff. 2025 erfolgte eine Überprüfung unseres Klimaschutzziels 2040. Dabei wurden die absoluten Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 vervollständigt, indem unsere Datenbasis systematisch erweitert und bisher nicht abgebildete kleinere Tochtergesellschaften aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige sowie flüchtige Emissionen (z. B. Kältemittelverluste in den Klimaanlagen unserer Fahrzeuge) integriert wurden. Auch das Basisjahr 2019 haben wir entsprechend vervollständigt. Unser Klimaschutzziel wird auch zukünftig regelmäßig überprüft und einer Revision unterzogen.
– Die absoluten Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 wurden im Vergleich zum Vorjahr weiter reduziert. Wesentliche Treiber waren die Umstellung der Stromversorgung durch DB Energie in unseren stationären Anlagen und Gebäuden in Deutschland auf 100 % erneuerbare Energien sowie die geringere Betriebsleistung im Schienengüterverkehr und der damit einhergehende Rückgang beim Energieverbrauch.
– Aufgrund der Erweiterung und Vervollständigung unserer Treibhausgasbilanzierung haben sich die absoluten Treibhausgasemissionen sowohl im Basisjahr 2019 als auch 2025 erhöht. Daraus resultieren Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zu unseren Prognosewerten für 2025. Grundsätzlich ist aber eine Verbesserung entsprechend der Prognoserichtung zu verzeichnen.

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix

– Der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland ist ein vorläufiger Wert für 2025 mit Stand Januar 2026. Die Darstellung erfolgt ohne EEG-Förderung. Die Daten der Vorjahre entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach dem Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus den Vorjahresberichten abweichen. Weitere Informationen in der ungeprüften Nachhaltigkeitserklärung im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) im Abschnitt Kennzahlen 185ff.
– 2025 wurde der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf Basis vorläufiger Werte erneut gesteigert.
– Beim Anteil erneuerbarer Energien resultierte das Übertreffen der Prognose aus der Entwicklung des Verbrauchs und der Verfügbarkeit der erneuerbaren Energien.

Lärmsanierte Strecke

– Die lärmbelasteten Streckenabschnitte sind im Gesamtkonzept Lärmsanierung zusammengefasst und gem. ihrer Betroffenheit priorisiert. Die Ermittlung der Betroffenheit sowie die Dimensionierung und Umsetzung unserer Lärmschutzmaßnahmen erfolgen rechnerisch mithilfe von Schallgutachten nach deren immissionsschutzrechtlicher Bewertung. Weitere Informationen in der ungeprüften Nachhaltigkeitserklärung im Kapitel Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) 234ff.
– Die Gesamtkilometer lärmsanierter Strecke sind durch die weitere Umsetzung von Maßnahmen gestiegen.
– Die Entwicklung der lärmsanierten Strecke entsprach unserer Prognose.

INFRASTRUKTUR

Über Maßnahmen zur Entwicklung der Infrastruktur berichten wir im Kapitel zum Geschäftsfeld DB InfraGO 95ff.

Wesentliche Kennzahlen

INFRASTRUKTURBEDINGTE VERSPÄTUNGEN

Die Verbesserung der Pünktlichkeit bedarf einer kontinuierlichen internen Steuerung. Diese erfolgt auf Basis von Lost Units (Anzahl Verspätungsfälle über 90 Sekunden).

– Die Kennzahl beschreibt die Anzahl an Lost Units (LU) pro Tag. Eine LU beschreibt einen Verspätungsfall ab 90 Sekunden. Hierbei bildet jeder Fall eine Lost Unit, sodass während einer Fahrt mehrere Lost Units entstehen können. Lost Units aus Anlagen von DB Energie und externen EIU sowie S-Bahnen Gleichstrom sind nicht Bestandteil der Kennzahl.

- Die infrastrukturbedingten LU/Tag sind in 2025 gestiegen.
- Die Prognose wurde nicht erreicht, v. a. aufgrund des hohen Störaufkommens in den Bereichen Bau und Anlage, insbesondere an der Leit- und Sicherungstechnik sowie an den Weichen. Auch das vermehrte Aufkommen von Langsamfahrstellen und kurzfristige Baumaßnahmen wirkten sich negativ auf die Qualität aus. Zusätzlich verstärkten die hohe Auslastung sowie umfangreiche und auswirkungsstarke Baumaßnahmen den Kapazitätskonflikt zwischen Fahren und Bauen.

GENERALSANIERTE STRECKENKILOMETER

- Anzahl der Streckenkilometer, die nach dem Ansatz der Korridorsanierung modernisiert wurden. Dabei werden alle überalterten, störanfälligen Anlagen ersetzt. Die hierfür notwendigen Umrüstungsarbeiten werden im kürzestmöglichen Zeitraum zusammengefasst. Die Strecke ist über die Streckenkanten zwischen zwei Knoten, auf denen eine Korridorsanierung vorgenommen wird, definiert.
- Der Zielwert für 2025 wurde erreicht.

LANGSAMFAHRSTELLEN GESAMTNETZ

- Die Anzahl Langsamfahrstellen beinhaltet die durchschnittliche Anzahl der mängelbedingten und behördlich angeordneten Langsamfahrstellen pro Tag.
- 2025 ist die Anzahl Langsamfahrstellen gesunken, allerdings weniger stark als erwartet. Dies resultierte aus der generell angespannten Situation in der Infrastruktur.

ERSATZ ALTER STELLWERKE

- Die Kennzahl beschreibt die Anzahl zu ersetzender Altstellwerke innerhalb von Erneuerungsprojekten.
- Der Zielwert für 2025 wurde infolge der schnelleren Umsetzung von Maßnahmen übertroffen.

BETRIEB

Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit auf der Schiene misst den Anteil der pünktlichen Ankünfte im Bereich der Fahrweginfrastruktur von DB InfraGO. Bezugspunkt ist die geplante Ankunftszeit laut betrieblichem Tagesfahrplan.

Im Schienenpersonenverkehr wird die Ankunft an allen Verkehrshalten gemessen. Pünktlich sind Ankünfte mit einer Abweichung kleiner + 6 Minuten. Bei Zugfahrten ins Ausland oder auf andere Fahrweginfrastruktur als die von DB InfraGO wird die Pünktlichkeit an der letzten Betriebsstelle von DB InfraGO mit Fahrzeitmesspunkt zusätzlich einbezogen, falls hier kein Verkehrshalt stattfindet.

Im Schienengüterverkehr wird die Ankunft am Zielbahnhof der Zugfahrt gemessen. Pünktlich sind Ankünfte mit einer Abweichung kleiner + 16 Minuten. Bei Zielbahnhof im Ausland oder auf anderer Fahrweginfrastruktur als der von DB InfraGO ist die Pünktlichkeit an der letzten Betriebsstelle von DB InfraGO mit Fahrzeitmesspunkt maßgebend. In der Pünktlichkeit DB Cargo in Deutschland werden Fahrzeitverlängerungen aus unterjährigen Baumaßnahmen, die in den baubedingten Fahrplanordnungen nicht vollständig hinterlegt sind, sowie nicht pünktlichkeitsrelevante Züge (z. B. auf Abruf des Kunden) korrigiert.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

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

- **Schlechter Anlagenzustand:** Die Infrastruktur ist überaltert sowie überlastet und die Anzahl erneuerungsbedürftiger Anlagen steigt weiter an. Dies führt zu Störungen u. a. bei Altstellwerken und im Bereich des Oberbaus und maroder Bahnbrücken. Daraus entsteht u. a. eine hohe Anzahl an Langsamfahrstellen, die oft zu Verspätungen über einen langen Zeitraum führen. Auch der Austausch von schadhaften Betonschwellen 100 führte in 2025 zu Beeinträchtigungen der Betriebsqualität, da im Zuge der Arbeiten Langsamfahrstellen eingerichtet oder Streckenabschnitte gesperrt werden müssen.
- **Intensive Bautätigkeit:** Für die Instandhaltung und Modernisierung des Streckennetzes haben wir auch 2025 viel gebaut. Dies führte zu Kapazitätseinschränkungen und teilweise kritischen Streckenauslastungen. V. a. kurzfristige Baubedarfe belasteten die Betriebsqualität, da der zeitliche Vorlauf für die Bauplanungsprozesse nicht ausreicht, um seitens der EVU qualitativ robuste Verkehrskonzepte umzusetzen. In der Folge kam es zu einer hohen Anzahl von Zügen, die von Baumaßnahmen betroffen waren und folglich Verspätungen aufbauten.
- **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.

— **Weitere Ereignisse:** V. a. an großen Verkehrsknoten und Hauptrelationen können Einzelereignisse große negative Auswirkungen auf die betriebliche Stabilität im Gesamtnetz haben. Außerdem sind externe Einwirkungen relevant. Dazu gehörten 2025 u. a. die Kollision eines ICE mit einem Lkw-Anhänger südlich von Hamburg im Februar, behördliche Einsätze wie bei der Entschärfung einer Weltkriegsbombe in Köln sowie der Messerattacke im Hamburger Hauptbahnhof. Hinzu kamen aber auch Fremdeinwirkungen in den Bahnbetrieb wie z. B. durch den Großbrand bei einem Entsorgungsunternehmen in Wächtersbach im Mai, den schweren Brand in einer Personenunterführung in Hirschaid auf der Strecke Bamberg—Forchheim Anfang Juli oder die Oberleitungsbeschädigungen durch Vogelflug u. a. im Knoten Hannover im Juni und Oktober.
— Weitere Informationen in der ungeprüften Nachhaltigkeitserklärung im Abschnitt Kundennutzen und Produktqualität (DB-2) 266ff.

DB Fernverkehr

— 2025 entwickelte sich die betriebliche Pünktlichkeit von DB Fernverkehr 77 weiterhin rückläufig.
— Die Prognose für die betriebliche Pünktlichkeit von DB Fernverkehr wurde verfehlt, da die Maßnahmenwirkungen durch in dieser Intensität in der Prognose nicht enthaltene gegenläufige Struktureffekte und pünktlichkeitswirksame Einzelereignisse überkompensiert wurden.

DB Regio

— Die Bereiche S-Bahn (Gleichstrom), S-Bahn (Wechselstrom) und DB Regio Regionalverkehr wurden 2025 jeweils mit einem Drittel gewichtet.
— 2025 verrringerte sich die Pünktlichkeit für DB Regio 84 sowohl im Regionalverkehr als auch bei den S-Bahnen.
— Die Prognosen für die Pünktlichkeit für DB Regio wurden verfehlt, da pünktlichkeitswirksame Struktureffekte und Einzelereignisse die Maßnahmenwirkung überkompensiert haben.

DB Cargo

— Die Pünktlichkeit von DB Cargo (Deutschland) war 2025 rückläufig.
— Die Prognose für die Pünktlichkeit von DB Cargo wurde verfehlt, da die Maßnahmenwirkungen durch in dieser Intensität in der Prognose nicht enthaltene gegenläufige Struktureffekte und pünktlichkeitswirksame Einzelereignisse überkompensiert wurden.

Baubetroffenheit

— Die Kennzahl Baubetroffenheit gibt an, wie viele Zugfahrten von unterjährigen baubetrieblichen Regelungen betroffen sind. Die Baubetroffenheit errechnet sich aus der Summe der Anzahl Baubetroffenheiten von Zugfahrten im gesamten Schienensektor (ohne die S-Bahnen Gleichstrom).
— Die Baubetroffenheit hat sich 2025 verbessert.
— Die Prognose für 2025 wurde allerdings nicht erreicht. Dies resultierte v. a. aus einem erhöhten Bauvolumen.

Digitalisierung und Technik

DIGITALISIERUNG

Unser Zielbild ist eine digitale Bahn, um den DB-Konzern für Kund:innen moderner und wirtschaftlicher zu machen. Dies umfasst die Schaffung eines vernetzten, automatisierten und integrierten Gesamtsystems. Denn Digitalisierung funktioniert nur synchron: Infrastruktur, Züge und Betrieb.

Maßnahmen

Um die digitale Transformation voranzutreiben, hat der DB-Konzern im Rahmen seiner strategischen Ausrichtung umfassende Digitalisierungsmaßnahmen und -ziele festgelegt. Über geschäftsfeldspezifische Maßnahmen berichten wir zudem je Geschäftsfeld unter Entwicklung der Geschäftsfelder 71ff.

— **Starke IT:** Im Rahmen dieses Programms hat sich der DB-Konzern zum Ziel gesetzt, die IT-Landschaft zu vereinfachen und das Management der IT neu auszurichten. Mit einer Harmonisierung und Standardisierung von IT-Systemen und -Anwendungen soll die Effizienz und Wirksamkeit der IT-Landschaft gesteigert und eine Kostenreduktion erreicht werden. Die Fortschritte wurden anhand von zwei Zielen gemessen: eine deutliche Reduzierung der IT-Anwendungen in den Querschnittsfunktionen bis Ende 2027 sowie des Personalbedarfs in der IT.
  2025 haben wir folgende Fortschritte erzielt:
  — Die Abschaltung von über 300 IT-Anwendungen in Querschnittsfunktionen, wie z. B. in der Datenvisualisierung oder dem Dokumentenmanagement.
  — Die Einführung einheitlicher Verantwortlichkeiten zur Sicherstellung einer konzernweit fachlich und technisch standardisierten IT-Architektur.
  — Die Konsolidierung von Gremienstrukturen zur Beschleunigung von Entscheidungen und Auflösung von Doppelstrukturen.

- Die Etablierung eines konzernweiten IT-Portfolioprozesses, der IT-Vorhaben nach Wertbeitrag priorisiert und die Qualität sichert. So stellen wir sicher, dass IT-Investitionen priorisiert und auf Synergien geprüft werden.
- Die Einführung eines konzernweiten Kennzahlen-Sets und standardisierten IT-Controllings, das Fortschritt, Effizienz und Kostentransparenz messbar macht.

— **Projekt Argo:** Der DB-Konzern hat sich mit dem Projekt Argo zum Ziel gesetzt, alle bestehenden SAP-R/3-Systeme auf die SAP-S/4HANA-Plattform zu migrieren sowie Prozess- und Systemoptimierungen unter der Prämisse der Verbesserung von Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit (z. B. Nutzung des SAP-Standards) vorzunehmen. Dabei wurden 2025 u. a. folgende Fortschritte erzielt: Das Integrierte System der Instandhaltung (ISI), das Instandhaltungs- und Planungssystem (ISP) von DB Energie und das Facility-Management-System (sysFM) von DB Services wurden auf SAP S/4HANA umgestellt. Hervorzuheben sind zudem sechs Go-lives des Extended-Warehouse-Managementsystems (EWM) in verschiedenen Instandhaltungswerken sowie das Upgrade des SAP BI Netze vom Release BW on HANA auf BW/4HANA.

— **Cybersecurity:** Für den DB-Konzern ergab sich 2025 eine anhaltend hohe Bedrohungslage durch staatliche Akteure und Cyberkriminelle. Es kam jedoch 2025 zu keinen Cyberangriffen oder Gefährdungen, die konzernweite Notfälle auslösten. 2025 konnten wichtige Fortschritte im Bereich der Informationssicherheit erzielt werden. So wurde der konzernweite Risikobericht um quantifizierte Risiken der Informationssicherheit erweitert. Der Regelwerksprozess wurde auf mehr Effizienz und Geschwindigkeit ausgerichtet. Das Cybersecurity-Konzernprogramm schreitet voran. Die Überführung der IT-Ergebnisse in die Linienorganisation steht bevor. Der Vorstand hat im Juli 2025 die Fortsetzung des Cybersecurity-Konzernprogramms mit dem Schwerpunkt auf OT-(Operational Technology-) Security beschlossen. In einem besonderen Fokus stehen dabei relevante OT-Assets mit KRITIS-Bezug, Safety-Relevanz oder geschäftskritische Assets mit sehr hohem Schutzbedarf.

— **KI:** Künstliche Intelligenz (KI) soll sich im DB-Konzern zunehmend zu einem zentralen Hebel für Modernisierung und Transformation entlang des gesamten Produktionskreislaufs entwickeln. Der aktuelle Einsatz fokussiert sich auf die langfristige Wirksamkeit in den Kernprozessen und auf kurzfristige Effizienzsteigerungen in der KI-gestützten Softwareentwicklung sowie in den administrativen Abläufen:

- **KI in der Disposition:** Mit Fokus auf die Kernprozesse unterstützt das Tool KI-Dispo die Disponent:innen durch ein intelligentes Vorschlagswesen im Berufsalltag. KI-Dispo verarbeitet in Sekundenschnelle die aktuelle Betriebssituation und generiert daraus gezielte Handlungsvorschläge für die Leitstellendisponent:innen. Die Anwendung simuliert fortlaufend die Verkehrslage auf Basis des Livebetriebs und meldet potenzielle Konflikte frühzeitig, sodass auf entstehende Verspätungen sofort reagiert werden kann. Bei den S-Bahnen Stuttgart, Rhein-Main und München ist KI-Dispo bereits im Pilotbetrieb im Einsatz, und seit 2025 läuft die Pilotierung auch bei der S-Bahn Berlin. Im Rahmen der Pilotierung wird das System kontinuierlich weiterentwickelt, um zusätzliche Einflussfaktoren für die Disposition zu integrieren. So konnten 2025 durch KI-Dispo rund 95.000 Verspätungsminuten vermieden werden.

— **Steuerungssystem Qualität Fahrbetrieb (SQF):** SQF verarbeitet Live-Zuglaufdaten aller Züge sowie deren Verspätungsfälle (Störfälle und Lost Units). Die Daten werden in einer Streckenkarte visualisiert und in rund 80 Reports bereitgestellt. Seit Oktober 2025 ist in der Streckenkarte die Verortung der Langsamfahrstellen (La-Stellen) tagesaktuell einsehbar. An der Strecke werden fahrtrichtungs- und kilometergenau die Lage und die Geschwindigkeit angezeigt. Es stehen verschiedene Filter zur Verfügung, die es ermöglichen, die Auswirkung der La-Stellen auf den Betrieb zu analysieren.

— **WETTER@DB 2.0:** Wetter@DB ist die zentrale Wetterdatenbasis innerhalb des DB-Konzerns. Ziel ist es, den operativen Bahnbetrieb mit den bestmöglichen Wetterinformationen auf Betriebsstellen und Streckenebene zu versorgen. Aktuell werden die Funktionalitäten und Wetterinformationen aus bestehenden Tools in einem zentralen, intelligenten Warnsystem zusammengeführt. Mehrere Expert:innenmodule liefern Darstellungen in Karten, Tabellen und Wetterberichten zu Hochwasserlagen, Blitztätigkeit, Windgeschwindigkeit und weiteren Parametern und bewarnen diese per SMS und E-Mail. Mit der Weiterentwicklung der bereits bestehenden Wetteranwendung soll der wettersensible Bahnbetrieb durch noch präzisere Informationen robuster, effektiver und energiesparender werden.

- **Digitale Instandhaltung Fahrzeuge:** Die Maßnahmen zielen darauf ab, Instandhaltungskapazitäten und Produktivität in den Werken zu erhöhen, die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern und Kosten in der Instandhaltung (IH) zu reduzieren. 2025 wurden u. a. folgende Ergebnisse erzielt:
  - Der Roll-out der digitalen Flottensteuerung bei DB Regio wurde abgeschlossen und das System ist flächendeckend im Einsatz,
  - der Pilot zum Digital Twin Explorer (DTE) als zentrales Instrument für datenbasierte IH-Optimierung wurde bei der S-Bahn Hamburg umgesetzt und damit der Grundstein für weitere Skalierung gelegt,
  - das digitale Schraubcenter führt Mitarbeitende durch den Montageprozess für Teilautomatisierung in der Komponentenaufarbeitung bei DB Fahrzeuginstandhaltung und ist in einem ersten Anwendungsfall produktiv im Einsatz. Es unterstützt Mitarbeitende bei der Durchführung von (v. a. sicherheitsrelevanten) Verschraubungen bei Montagetätigkeiten an Komponenten und Fahrzeugen.
- **Digitale Werkbank:** Die Digitale Werkbank im DB-Konzern verbessert betriebliche Prozesse durch gezielte Digitalisierungs- und Automatisierungsmaßnahmen. Hierfür werden zwei wesentliche Hebel genutzt: digitale Assistenten und KI im Betrieb. 2025 wurden neun digitale Assistenten weiterentwickelt und betrieben.
  - STG (Steuerung Gleiswechsel) ist eine Anwendung zur digitalen Steuerung von Fahrtaufträgen in der Zuführung und Bereitstellung sowie für Rangierfahrten rund um ein Werk. STG wird an zahlreichen Standorten eingesetzt und befindet sich ab Ende 2025 in der schrittweisen Einführung bei DB Fernverkehr und DB Regio.
- **DataHub Europe:** Der DataHub Europe, ein Joint Venture zwischen Schwarz Digits und dem DB-Konzern, bietet eine europäische Daten- und KI-Plattform. Ziel ist es, KI-Innovationen zu fördern, indem ein sicherer, DSGVO-konformer Rahmen für den Austausch und die Verarbeitung von Daten bereitgestellt wird – mit Rechenzentren und Cloud-Infrastruktur in Europa. Für den DB-Konzern stellt der DataHub Europe perspektivisch einen weiteren wichtigen Baustein dar, um eigene KI-Projekte – von der präventiven Instandhaltung über die Energieoptimierung bis zur Qualitätssicherung – schneller, skalierbar und dabei rechtssicher in den Betrieb zu bringen.

Informationssicherheit

Ein zunehmend vernetztes globales Umfeld und die fortschreitende Digitalisierung machen Informationssicherheit zur Priorität. Es ist für Unternehmen essenziell, Informationsrisiken rechtzeitig zu erkennen, Gegenmaßnahmen zu etablieren und auf Vorfälle schnell und entschieden zu reagieren. Unser Ziel ist der zukunftsfähige Schutz der informationstechnologischen (IT, z. B. Apps für Kunden) und operativtechnologischen (OT, z. B. Steuerungssoftware in Weichen) Infrastruktur. Insbesondere durch die zunehmende Digitalisierung im Bahnbetrieb rückt die Absicherung der OT immer mehr in den Fokus.

Die mit der Informationssicherheit verbundenen Aufgaben und Befugnisse hat der Vorstand an den Chief Information Security Officer (CISO) des DB-Konzerns delegiert. Der CISO ist damit dem Vorstand gegenüber verantwortlich für die Informationssicherheit des DB-Konzerns und berichtet direkt an den Chief Information Officer (CIO)/Chief Digital Officer (CDO) des DB-Konzerns und den Vorstand. Zentrale Aufgabe sind die Weiterentwicklung der Informationssicherheit im DB-Konzern und der Aufbau einer nachhaltigen Informationssicherheitskultur. Dazu gehört die Etablierung zukunftsfähiger Prozesse, Maßnahmen und Lösungen auf Basis international anerkannter und umsetzbarer Standards, die für neue und bestehende IT-/OT-Projekte gelten. Zudem sind alle externen Lieferanten, die mit dem DB-Konzern zusammenarbeiten, vertraglich verpflichtet, vereinbarte Informationssicherheitsanforderungen umzusetzen.

Darüber hinaus gibt es Initiativen des Bundes zur EU-NIS-2-Richtlinie. Ziel soll es sein, kritische Infrastrukturen und essenzielle Dienstleistungen noch besser zu schützen. Für die betroffenen DB-Unternehmen wurden und werden zentrale Unterstützungen erarbeitet, um Synergien zu heben.

Auch die nationale und internationale Vernetzung ist eine Kernaufgabe, insbesondere im europäischen Eisenbahnverkehr. Beispiele sind die Gründung der Rail-ISAC, die europäischen Eisenbahnbetreibern und -unternehmen ein Information Sharing and Analysis Center (ISAC) für die sichere Zusammenarbeit bei neuen Bedrohungen und Technologien im Bereich der Cybersicherheit zur Verfügung stellt, sowie die Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Austausch mit großen deutschen DAX-Unternehmen sowie Organisationseinheiten der Bundeswehr.

TECHNIK

Die technologischen Innovationen des DB-Konzerns verbessern nicht nur den Betrieb, sondern bereichern auch das Reiseerlebnis unserer Kund:innen. Im engen Schulterschluss mit Politik und Industrie werden sie kontinuierlich ausgebaut und setzen im Zielbild neue Standards für die Industrie und Branche.

Maßnahmen

- **Grüne Bahntechnik:** Mit dem Programm »Grüne Bahntechnik« treiben wir die ökologische Transformation des DB-Konzerns voran. Kernaufgabe ist es, technische Innovationen nutzbar zu machen, zu erproben und im Gesamtsystem zu skalieren, um Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit im Einklang und kurzfristig wirksam zu verbessern. 2025 lag der Fokus auf der Umsetzung und Weiterentwicklung von Projekten zur Energieoptimierung sowie zum Einsatz alternativer Kraftstoffe. Im Bereich der Traktionsenergie werden Einsparungen beim Energiebedarf von Fahrzeugen durch den reduzierten Verbrauch der Klimaanlagen in Zügen von DB Regio erreicht, indem u. a. eine auslastungsabhängige Steuerung nachgerüstet wird. Die entsprechenden Zulassungsprozesse für die BR 423 wurden 2025 durchlaufen, die Umrüstung ist für 2026 geplant.
- **Dieselausstieg:** Im Hinblick auf alternative Kraftstoffe verfolgt das Konzernprogramm Dieselausstieg Schiene (DaS) das Ziel, den Dieselausstieg zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 voranzutreiben. Hierbei stehen der zunehmende Einsatz des Biokraftstoffs Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) als Brückentechnologie, Klimaschutzsofortmaßnahmen sowie die Erprobung und der Roll-out von alternativen Antrieben im Fokus. 2025 hat der DB-Konzern in Deutschland über 19 Mio. l Diesel durch HVO substituiert und ein Projekt zur Prüfung der Einsatzmöglichkeit von im Fischer-Tropsch-Verfahren erzeugtem E-Diesel in Bahnmotoren initiiert. Ziel des Projekts ist die Analyse der Motorverträglichkeit sowie die Messung der gasförmigen und Partikelemissionen.
- **Automatisierung Rangieren und Bereitstellen:** 2025 wurden wesentliche Grundlagen für die sukzessive Automatisierung von Rangierfahrten und Bereitstellungen in Depots und Bereitstellungsbereichen geschaffen. Zur Konsolidierung aller laufenden und noch geplanten, erforderlichen Aktivitäten zur Implementierung von Remote Train Operation (RTO) und Automatic Train Operation (ATO) Grade of Automation (GoA) 3-4, wurde das Programm Automatisierung Rangierfahrt und Bereitstellung (ARB) aufgesetzt. Zudem wurde innerhalb der DB Systemtechnik der Bereich »Systeme vollautomatisches Fahren« aufgesetzt, um die erforderliche Umsetzungsexpertise sicherzustellen. 2025 wurden folgende Ergebnisse erzielt:
  - **Schienengüterverkehr:** Im Rahmen des Forschungsprojekts »ATO Cargo Betuweroute« wurden zwei DB Cargo-Lokomotiven mit ATO-GoA-2-4-Funktionen ertüchtigt und ein Remote Operation Center in Kijfhoek (Niederlande) aufgebaut.
  - **Schienenpersonennahverkehr:** Für die S-Bahn München wurden ein Betriebskonzept sowie ein Test- und Feature-Konzept für einen RTO-Prototypen entwickelt. Am Standort München Steinhausen wurde 2025 ein 5G-Campusnetz aufgebaut, um die notwendige Konnektivität für ferngesteuertes Fahren herzustellen.
  - **Schienenpersonenfernverkehr:** Im Rahmen des Förderprojekts RemODtrAIn wird das Ziel verfolgt, Remote Driving umzusetzen. 2025 wurde hierzu im ersten Schritt ein Betriebskonzept erarbeitet.
- **Konnektivität:** Leistungsfähige Konnektivität für Reisende und den Bahnbetrieb war 2025 ein Schwerpunkt. Gemeinsam mit Bundesregierung und Regulierungsbehörden konnten wichtige Weichen zur Realisierung gestellt werden. So wurde das Konzept »5G am Gleis« in die BNetzA-Versorgungsauflage von März 2025 aufgenommen und legt somit öNB-Mitwirkungspflichten zur Innovationsentwicklung des Mobilfunks an der Schiene bis 2030 fest. Im Frühjahr 2025 wurde das vom Bund geförderte Gemeinschaftsprojekt »Gigabit Innovation Track« (GINT), in dem sektorübergreifend technische Lösungen für die Umsetzung von 5G am Gleis erarbeitet werden, um alle in Deutschland tätigen Mobilfunknetzbetreiber erweitert. Zudem nahm das BMV die Pilotierung und langfristige Umsetzung von 5G am Gleis als Top-Maßnahme in die »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« 38 auf. Angesichts der Obsoleszenz von GSM-R besteht ein Betriebsrisiko zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs. Daher arbeitet der DB-Konzern gemeinsam mit allen europäischen Bahnen an der Entwicklung und Implementierung des 5G-basierten Nachfolgesystems für die betriebliche Kommunikation – dem Future Railway Communication System (FRMCS).

Geschäftsverlauf

53 Kennzahlenübersicht
55 Umfeldbedingungen
56 Ertragslage
60 Finanzlage
62 Ökonomische Steuerungskennzahlen
64 Vermögenslage
70 Beschaffung

Kennzahlenübersicht

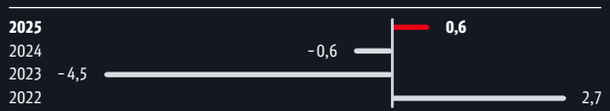
Vergleichbarkeit zu Vorjahren
Die Vergleichbarkeit der folgenden Kennzahlen ist infolge der umgesetzten Portfolioveränderungen (Verkauf von DB Arriva und von DB Schenker) teilweise eingeschränkt.

Ökonomie

Umsatz bereinigt / in Mrd. €

EBIT bereinigt / in Mio. €

ROCE / in %



Tilgungsdeckung / in %

Brutto-Investitionen / in Mrd. €

Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [1] / in Mrd. €

Netto-Finanzschulden per 31.12. / in Mrd. €

Eigenkapitalquote per 31.12. / in %

[1] Ohne zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes 38 zur Infrastrukturfinanzierung.

Überblick

Umsatz bereinigt / in Mio. €	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
			Veränderung				Veränderung	
	2025	2024	absolut	%	**2025**	2024	absolut	%
DB Fernverkehr	6.115	5.847	+268	+4,6	5.931	5.674	+257	+4,5
DB Regio	10.969	10.278	+691	+6,7	10.831	10.096	+735	+7,3
DB Cargo	4.968	5.402	-434	-8,0	4.654	5.058	-404	-8,0
DB InfraGO [1]	8.588	8.229	+359	+4,4	3.164	3.092	+72	+2,3
DB Energie	3.444	3.457	-13	-0,4	1.516	1.492	+24	+1,6
Beteiligungen/Sonstige [1]	7.154	6.991	+163	+2,3	914	815	+99	+12,1
Konsolidierung [1]	-14.228	-13.977	-251	+1,8	-	-	-	-
DB-Konzern	**27.010**	**26.227**	**+783**	**+3,0**	**27.010**	**26.227**	**+783**	**+3,0**
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [2]	33.150	47.176	-14.026	-29,7	33.147	47.157	-14.010	-29,7
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	6.140	20.949	-14.809	-70,7	6.137	20.930	-14.793	-70,7

Operative Ergebnisgrößen / in Mio. €	EBITDA bereinigt				EBIT bereinigt			
			Veränderung				Veränderung	
	2025	2024	absolut	%	**2025**	2024	absolut	%
DB Fernverkehr	644	502	+142	+28,3	45	-96	+141	-
DB Regio	842	766	+76	+9,9	191	108	+83	+76,9
DB Cargo	321	66	+255	-	-7	-357	+350	-98,0
DB InfraGO [1]	1.189	1.208	-19	-1,6	10	267	-257	-96,3
DB Energie	192	141	+51	+36,2	115	65	+50	+76,9
Beteiligungen/Sonstige [1]	689	472	+217	+46,0	8	-190	+198	-
Konsolidierung	-154	-212	+58	-27,4	-65	-130	+65	-50,0
DB-Konzern	**3.723**	**2.943**	**+780**	**+26,5**	**297**	**-333**	**+630**	**-**
Marge in %	13,8	11,2	+2,6	-	1,1	-1,3	+2,4	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [2]	4.150	4.985	-835	-16,8	483	843	-360	-42,7
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	427	2.042	-1.615	-79,1	186	1.176	-990	-84,2

Investitionen / in Mio. €	Brutto-Investitionen				Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [4]			
			Veränderung				Veränderung	
	2025	2024	absolut	%	**2025**	2024	absolut	%
DB Fernverkehr	1.107	764	+343	+44,9	1.106	764	+342	+44,8
DB Regio	684	498	+186	+37,3	643	480	+163	+34,0
DB Cargo	472	349	+123	+35,2	469	349	+120	+34,4
DB InfraGO [1]	18.301	15.227	+3.074	+20,2	2.668	3.190	-522	-16,4
DB Energie	441	377	+64	+17,0	160	130	+30	+23,1
Beteiligungen/Sonstige [1]	955	1.170	-215	-18,4	955	1.169	-214	-18,3
Konsolidierung	-106	-138	+32	-23,2	-106	-138	+32	-23,2
DB-Konzern	**21.854**	**18.247**	**+3.607**	**+19,8**	**5.895**	**5.944**	**-49**	**-0,8**
davon Investitionszuschüsse [2]	7.645	9.218	-1.573	-17,1	-	-	-	-
davon Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen [3]	8.314	3.085	+5.229	+169	-	-	-	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [2]	22.087	18.999	+3.088	+16,3	6.128	6.690	-562	-8,4
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	233	752	-519	-69,0	233	746	-513	-68,8

[1] Werte für 2024 wegen der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH 108 angepasst.
[2] Enthält für 2025 die Werte vom 1. Januar bis 30. April 2025 von DB Schenker und für 2024 die Werte vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 von DB Schenker sowie die Werte vom 1. Januar bis 31. Mai 2024 von DB Arriva.
[3] Ohne Eigenkapitalzuführungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm (Mittelfluss der letzten Eigenkapital-Tranche in 2024).
[4] Ohne zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes 38 zur Infrastrukturfinanzierung.

Umfeldbedingungen

NACHFRAGE NACH MOBILITÄT UND LOGISTIK

Die Umfeldbedingungen waren auch 2025 geprägt durch eine schwache wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und eine moderate Entwicklung in Europa sowie geopolitische Krisen. Die Mobilitätsnachfrage stieg weiter an. Im Güterverkehr wurde die Nachfrage erneut wesentlich durch eine rückläufige Industrieentwicklung und das Baugeschehen negativ beeinflusst.

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen im Vorjahresvergleich / in %	**2025**	2024	2023
Welthandel (real)			
Warenhandel	+4,9	+3,7	-0,8
BIP			
Welt	+3,0	+2,8	+2,9
USA	+2,3	+2,8	+2,9
China	+5,0	+5,0	+5,4
Japan	+1,2	-0,2	+0,7
Europa	+1,6	+1,4	+1,0
Euro-Raum	+1,5	+0,8	+0,5
Deutschland	+0,3	-0,5	-0,7

Die preis- und kalenderbereinigten Daten entsprechen den per Februar 2026 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Oxford Economics

Das weltweite Wirtschaftswachstum lag 2025 über dem Vorjahresniveau. Während China sich weiter auf einem stabilen Wachstumspfad befand, blieben die USA leicht hinter der Vorjahresentwicklung zurück. Japan kehrte 2025 auf einen moderaten Wachstumspfad zurück.

Auch der Welthandel legte 2025 wieder zu. Die globale Industrieproduktion expandierte und der weltweite Warenhandel tendierte trotz US-Zollpolitik nach oben. Die bisherigen Effekte der US-Zollpolitik zeigen sich v. a. in Handelsumleitungen. Zwar gingen die US-Importe aus China im Vorjahresvergleich zurück, die chinesischen Exporte insgesamt nahmen jedoch deutlich zu. Zusätzlich stiegen die Investitionen für KI-bezogene Produkte besonders in Asien und Nordamerika. Ein spürbar dämpfender Effekt auf die Weltwirtschaft ist bislang ausgeblieben, auch da die tatsächlichen Zollanhebungen geringer ausfielen als ursprünglich angekündigt. Die im Herbst 2025 erzielte Einigung zwischen den USA und China, einschließlich der Aussetzung chinesischer Exportbeschränkungen für seltene Erden, trug zur Entspannung bei.

ENERGIEMÄRKTE

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

Brentöl

			Veränderung	
Brent / in USD/bbl	**2025**	2024	absolut	%
Durchschnittspreis	68,2	79,9	-11,7	-14,6
Höchstpreis	82,6	92,2	-9,6	-10,4
Tiefstpreis	58,4	68,7	-10,3	-15,0
Jahresendpreis	60,9	74,6	-13,7	-18,4

Die Daten entsprechen den per Januar 2026 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Refinitiv/LSEG

- 2025 gingen die Ölpreise deutlich zurück. Der Euro gewann im Jahresverlauf an Stärke, sodass der Rohstoffeinkauf im Euro-Raum zusätzlich begünstigt wurde.
- Die CO_2-Abgabe (Brennstoffemissionshandelsgesetz; BEHG) stieg 2025 von 45 € auf 55 € pro Tonne.

Strom und Emissionszertifikate

			Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
Grundlaststrom (Folgejahr) in €/MWh				
Durchschnittspreis	87,4	88,7	-1,3	-1,5
Höchstpreis	103,2	103,8	-0,6	-0,6
Tiefstpreis	76,8	67,6	+9,2	+13,6
Jahresendpreis	83,1	88,8	-5,7	-6,4
Emissionszertifikate in €/t CO_2				
Durchschnittspreis	74,9	66,5	+8,4	+12,6
Höchstpreis	88,9	81,3	+7,6	+9,3
Tiefstpreis	60,1	51,1	+9,0	+17,6
Jahresendpreis	87,4	73,0	+14,4	+19,7

Die Daten entsprechen den per Januar 2026 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Refinitiv/LSEG

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr sind 2025 leicht gesunken. Die Gründe für den Preisrückgang liegen v. a. in den gesunkenen Gaspreisen. Deutschland konnte den Stopp der Erdgaslieferungen aus Russland nach Inbetriebnahme der Flüssiggasterminals durch erhöhte LNG-(Liquefied Natural Gas-)Importe v. a. aus den USA kompensieren. Mit dem weiteren Ausbau erneuerbarer Energien liegt deren Anteil an der Bruttostromproduktion 2025 in Deutschland wie auch im Vorjahr auf einem Allzeithoch von rund 58 %. Auch wenn die Preise für Strom deutlich gefallen sind, liegt das Preisniveau noch immer höher als vor dem Ukraine-Krieg.

Ertragslage

- *Umsatzentwicklung leicht positiv.*
- *Operative Ergebnisentwicklung deutlich verbessert, aber insgesamt weiter unter Druck – Belastungen durch Tarifeffekte und eine anhaltend schwache Leistungsqualität.*
- *Gegensteuerungsmaßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung fortgeführt und ausgebaut.*
- *Sehr deutliche Verbesserung des Jahresergebnisses infolge des positiven Einmaleffekts im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker. Gegenläufig wirkte v. a. eine Wertminderung bei DB Fernverkehr.*

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Verkauf von DB Schenker vollzogen

Am 30. April 2025 hat die DB AG den Verkauf von DB Schenker an die dänische Transport- und Logistik-Gruppe DSV für einen Unternehmenswert (Enterprise Value) von 14,3 Mrd. €, die einem Kaufpreis (Equity Value) von 11,3 Mrd. € entsprechen, abgeschlossen. Der Mittelzufluss am 30. April 2025 betrug 12,5 Mrd. € und umfasste neben dem Kaufpreis die Ablösung interner Verbindlichkeiten sowie die vereinbarte Verzinsung des Kaufpreises. Zuvor hatte DSV von den Kartellbehörden der EU und der USA die letzten ausstehenden Genehmigungen für den Erwerb von DB Schenker erhalten. Nachdem am 13. September 2024 der Vorstand der DB AG einen Vertrag zum Verkauf von DB Schenker an DSV unterzeichnet hatte, stimmte am 2. Oktober 2024 auch der Aufsichtsrat der DB AG dem Verkauf zu. Zugleich erteilte der Bund die nach Bundeshaushaltsordnung (BHO) für die Transaktion erforderliche Zustimmung.

DB Schenker wurde bereits im Vorjahr nicht mehr als Geschäftsfeld/Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt, sondern als nicht fortgeführter Geschäftsbereich 287 ausgewiesen. Die Werte sind (mit Ausnahme der Konzern-Bilanz) in der Folge uneingeschränkt vergleichbar.

Die fortgeführten Geschäftsbereiche des DB-Konzerns beinhalten nach dem Verkauf von DB Schenker die übrigen fünf Geschäftsfelder und den Bereich Beteiligungen/Sonstige.

Weitere Informationen zu Veränderungen im Konsolidierungskreis 286 sind im Konzern-Abschluss dargestellt.

UMSATZ

Umsatz / in Mio. €	**2025**	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatz	26.985	26.203	+782	+3,0
± Sondereffekte	25	24	+1	+4,2
Umsatz bereinigt	**27.010**	**26.227**	**+783**	**+3,0**
± Konsolidierungskreisänderungen	-56	-	-56	-
± Währungskursänderungen	3	-	+3	-
Umsatz vergleichbar	**26.957**	**26.227**	**+730**	**+2,8**
Umsatz bereinigt (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [1]	33.150	47.176	-14.026	-29,7
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [1]	6.140	20.949	-14.809	-70,7

[1] Enthält für 2025 vom 1. Januar bis 30. April 2025 und für 2024 vom 1. Januar bis 30. Juni 2024 die Werte von DB Schenker sowie vom 1. Januar bis 31. Mai 2024 die Werte von DB Arriva.

Die Umsatzentwicklung war 2025 etwas besser. Umsatzzuwächse resultierten u. a. aus dem Wegfall von Streikeffekten, positiven Preiseffekten v. a. bei DB Regio (insbesondere aus der Dynamisierung der Bestellerentgelte) und DB InfraGO sowie Leistungszuwächsen bei DB Fernverkehr. Belastungen resultierten aus fehlenden konjunkturellen Impulsen (insbesondere bei DB Cargo). Auch Anpassungen bei unrentablen Verkehren bei DB Cargo wirkten umsatzmindernd. Darüber hinaus hatten die anhaltend schwache Leistungsqualität und baubedingte Einschränkungen dämpfende Effekte auf die Nachfrage im Personenverkehr.

Sondereffekte waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich. Veränderungen im Konsolidierungskreis 286 und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen.

Der Umsatzrückgang bei den nicht fortgeführten Geschäftsbereichen 287 resultierte v. a. daraus, dass DB Schenker aufgrund des vollzogenen Verkaufs 2025 nur noch für vier Monate in den Konzern-Abschluss einbezogen wurde. Zudem waren 2024 noch Umsätze von DB Arriva für fünf Monate enthalten.

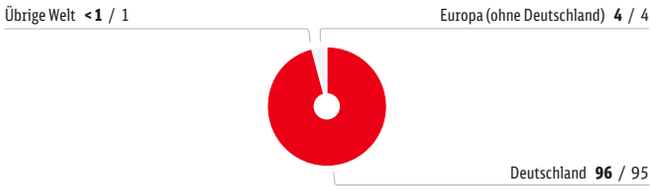
Umsatzstruktur

Außenumsatzstruktur bereinigt / in %	**2025**	2024	Veränderung in Prozentpunkten
DB Fernverkehr	22,0	21,6	+0,4
DB Regio	40,1	38,5	+1,6
DB Cargo	17,2	19,3	-2,1
DB InfraGO [1]	11,7	11,8	-0,1
DB Energie	5,6	5,7	-0,1
Beteiligungen / Sonstige [1]	3,4	3,1	+0,3
DB-Konzern	**100**	**100**	**-**

[1] Werte für 2024 wegen der **Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH 108** angepasst.

Die Umsatzstruktur hat sich 2025 nicht wesentlich verändert. U. a. stieg der Umsatzanteil von DB Regio v. a. infolge höherer Bestellerentgelte. Gegenläufig ist der Umsatzanteil von DB Cargo infolge von Leistungsrückgängen gesunken.

Außenumsatz bereinigt nach Regionen / in % **2025** / 2024



Außenumsatz bereinigt nach Regionen / in Mio. €	**2025**	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland	25.836	24.970	+866	+3,5
Europa (ohne Deutschland)	1.033	1.103	-70	-6,3
Übrige Welt	141	154	-13	-8,4
DB-Konzern	**27.010**	**26.227**	**+783**	**+3,0**

Die regionale Umsatzstruktur hat sich 2025 nicht wesentlich verändert und wird durch die Aktivitäten in Deutschland geprägt:

- In Deutschland wuchs der Umsatz v. a. bei DB Regio, DB Fernverkehr und DB InfraGO. Belastungen resultierten aus baubedingten Einschränkungen, einer schwachen Betriebsqualität und Volumenrückgängen bei DB Cargo.
- In Europa (ohne Deutschland) war u. a. die Entwicklung von DB Cargo in Spanien (– 40 Mio. €), im Vereinigten Königreich (– 39 Mio. €) und in Schweden (– 31 Mio. €) ein wesentlicher Treiber. Teilweise kompensierend wirkte u. a. die Entwicklung in Polen (+ 26 Mio. €) und Frankreich (+ 17 Mio. €).
- In der Region Übrige Welt ging der Umsatz, getrieben durch die Entwicklung der DB E.C.O. Group in Nordamerika, auf niedrigem Niveau deutlich zurück.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns wurde 2025 im Wesentlichen geprägt durch den Wegfall von negativen Streikeffekten, höhere staatliche Zuschüsse u. a. im Rahmen der Trassenpreisförderung für den Fernverkehr 38 sowie positive Einmaleffekte aus Fahrzeugverkäufen und -finanzierungen bei DB Cargo und DB Fernverkehr sowie Schadenersatz im Zusammenhang mit Lieferverträgen für Lokomotiven bei DB Cargo. Geringere operative Verluste bei DB Cargo und Leistungszuwächse im Personenverkehr sowie die Umsetzung von Gegensteuerungsmaßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 (u. a. eine qualifizierte Ausgabensteuerung) hatten einen zusätzlichen positiven Effekt. Gegenläufig kam es zu weiteren Belastungen insbesondere aus höheren Aufwendungen für Personal (Tarifeffekte). Die schwache betriebliche Qualität belastete die Entwicklung durch Umsatzverluste und höhere Aufwendungen. Weitere Informationen im Abschnitt Entwicklung der Geschäftsfelder 71 ff.

Die operativen Ergebnisgrößen stiegen insgesamt spürbar an, das bereinigte EBIT war 2025 wieder positiv, nachdem es im Vorjahr noch deutlich negativ war. Insbesondere bei DB Fernverkehr, DB InfraGO und DB Cargo blieb die Situation aber angespannt.

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

- In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sondersachverhalte eliminiert – die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.
- Die Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte:
  - Aus dem Zinsergebnis werden die Bestandteile umgegliedert, die nicht mit den Netto-Finanzschulden oder Pensionsrückstellungen zusammenhängen: vorwiegend Auf- und Abzinsungseffekte von langfristigen Rückstellungen (ohne Pensionsverpflichtungen) und langfristigen Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden). Der nicht operative Charakter dieser Bestandteile zeigt sich auch daran, dass der Einfluss auf das Zinsergebnis sehr stark vom jeweiligen Zinssatz am Abschlussstichtag abhängt.
  - Die zweite Umgliederung betrifft Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden. V. a. im Personenverkehr sind die bestehenden Verkehrsverträge ein wesentlicher Bestandteil der Kaufpreisbewertung. Um eine operative Beurteilung sicherzustellen und eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsverträgen zu verhindern, werden diese Abschreibungsbestandteile aus dem operativen Ergebnis eliminiert.
- Bei der Bereinigung von Sondereffekten handelt es sich grundsätzlich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich verändern würden. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen bereinigt. Einzelsachverhalte werden

bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch genau abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind.

Entwicklung im Berichtsjahr

Die Ertragsentwicklung war positiv:

- **Umsatz (+3,0%/+783 Mio.€):** leichter Anstieg, getrieben durch DB Fernverkehr, DB Regio und DB InfraGO 71ff.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+13,3%/+743 Mio.€):** deutlicher Anstieg, ganz wesentlich getrieben durch den höheren Ausgleich von Instandhaltungsleistungen für die Schieneninfrastruktur durch den Bund (+0,3 Mrd.€) sowie die Trassenpreisförderung im Fernverkehr. Höhere Erträge aus dem Verkauf von Sachanlagen (im Wesentlichen aus Fahrzeugfinanzierungen und -verkäufen 91 bei DB Cargo und Fahrzeugverkäufen bei DB Fernverkehr) sowie aus Schadenersatzleistungen (v.a. im Zusammenhang mit Lieferverträgen für Fahrzeuge) unterstützten die Entwicklung. Teilweise gegenläufig wirkte u.a. der Rückgang staatlicher Zuschüsse bei DB Regio.
- **Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen (+3,7%/+153 Mio.€):** deutlicher Anstieg, der v.a. aus dem höheren Bau- und Projektvolumen in der Infrastruktur resultierte.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen insbesondere infolge höherer Personalkosten:

- **Personalaufwand (+4,7%/+766 Mio.€):** starker Anstieg, im Wesentlichen getrieben durch Tarifeffekte. Der leichte Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl wirkte teilweise kompensierend.

  Die Personalaufwandsquote verschlechterte sich auf 52,4% (im Vorjahr: 51,6%), da der Personalaufwand stärker stieg als die Summe aus Umsatz und aktivierten Eigenleistungen.

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung / in Mio.€	2025	Umgliederungen	Bereinigung Sondereffekte	2025 bereinigt	2024 bereinigt	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatz	26.985	-	25	27.010	26.227	+783	+3,0
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	4.292	-	-	4.292	4.139	+153	+3,7
Sonstige betriebliche Erträge	6.463	-	-152	6.311	5.568	+743	+13,3
Materialaufwand	-13.024	-	-10	-13.034	-12.993	-41	+0,3
Personalaufwand	-17.676	-	583	-17.093	-16.327	-766	+4,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.970	-	207	-3.763	-3.671	-92	+2,5
EBITDA	3.070	-	653	3.723	2.943	+780	+26,5
Abschreibungen	-4.843	1	1.416	-3.426	-3.276	-150	+4,6
Operatives Ergebnis (EBIT) | EBIT bereinigt	**-1.773**	**1**	**2.069**	**297**	**-333**	**+630**	**-**
Zinsergebnis | Operativer Zinssaldo	-507	25	0	-482	-689	+207	-30,0
Operatives Ergebnis nach Zinsen	**-2.280**	**26**	**2.069**	**-185**	**-1.022**	**+837**	**-81,9**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen | Beteiligungsergebnis	13	4	-	17	18	-1	-5,6
Übriges Finanzergebnis	-37	-29	-	-66	-37	-29	+78,4
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-1	-	-1	-2	+1	-50,0
Ergebnis aus Sondereffekten	-	-	-2.069	-2.069	-324	-1.745	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	**-2.304**	**-**	**-**	**-2.304**	**-1.367**	**-937**	**+68,5**
Ertragsteuern	0	-	-	0	-403	+403	-100
tatsächliche Ertragsteuern	-16	-	-	-16	-28	+12	-42,9
latenter Steueraufwand (-)/-ertrag (+)	16	-	-	16	-375	+391	-
Jahresergebnis (fortgeführte Geschäftsbereiche)	**-2.304**	**-**	**-**	**-2.304**	**-1.770**	**-534**	**+30,2**
Jahresergebnis (nicht fortgeführte Geschäftsbereiche)	7.653	-	-	7.653	1.006	+6.647	-
Jahresergebnis	**5.349**	**-**	**-**	**5.349**	**-764**	**+6.113**	**-**
Aktionäre der DB AG	5.320	-	-	5.320	-806	+6.126	-
Hybridkapitalgeber	22	-	-	22	25	-3	-12,0
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	7	-	-	7	17	-10	-58,8
Ergebnis je Aktie in €							
unverwässert	12,37	-	-	12,37	-1,87	+14,24	-
verwässert	12,37	-	-	12,37	-1,87	+14,24	-

			Veränderung	
Mitarbeitende	**2025**	2024	absolut	%
Vollzeitpersonen (VZP) per 31.12.	219.152	225.560	-6.408	-2,8
VZP im Jahresdurchschnitt	222.367	224.598	-2.231	-1,0
Natürliche Personen (NP) per 31.12.	227.443	234.925	-7.482	-3,2

Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen.
Werte per 31. Dezember 2024 bzw. für 2024 wurden nicht angepasst.

- Die Zahl der Mitarbeitenden ging zurück. Hier machten sich insbesondere der Rückgang in den Bereichen Verwaltung und Vertrieb sowie Maßnahmen im Rahmen der Transformation von DB Cargo 89ff. bemerkbar. Gegenläufig stieg die Zahl der Mitarbeitenden in den operativen Bereichen (insbesondere bei DB InfraGO und DB Regio) an.

  Infolge der sukzessiven Umsetzung von Maßnahmen im Jahresverlauf 2025 ging die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden weniger deutlich zurück.

- **Abschreibungen (+4,6 %/+150 Mio. €):** deutlicher, investitionsbedingter Anstieg (ganz wesentlich getrieben durch die Schieneninfrastruktur). Geringere Abschreibungen bei DB Cargo infolge des Verkaufs von Lokomotiven und Güterwagen 91 sowie der Verlängerung bilanzieller Nutzungsdauern von Schienenfahrzeugen wirkten teilweise kompensierend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+2,5 %/+92 Mio. €):** leichter Anstieg. Zusätzliche Belastungen resultierten u. a. aus einem höheren Projektvolumen bei DB InfraGO sowie aus dem Anstieg von Fahrzeugmieten für den internationalen Fernverkehr. Aufwandsreduzierende Effekte aus Gegensteuerungsmaßnahmen wirkten großenteils kompensierend. U. a. gingen die Aufwendungen für Beratung und IT-Leistungen, sowie infolge von umgesetzten Effizienzmaßnahmen zurück.
- **Materialaufwand (+0,3 %/+41 Mio. €):** Entwicklung auf Vorjahresniveau. Zusätzliche Belastungen resultierten maßgeblich aus einer weiteren Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur. Seit dem Vorjahr werden diese Maßnahmen teilweise durch den Bund ausgeglichen (Gegenposition in den sonstigen betrieblichen Erträgen). Nahezu vollständig kompensierend wirkten insbesondere leistungsbedingt geringere Aufwendungen bei DB Cargo, etwas niedrigere Bezugspreise bei DB Energie sowie geringere bezogene Leistungen, sodass u. a. Aufwendungen für Provisionen zurückgingen.
- **Operative Ergebnisgrößen (vor Zinsen):** Das bereinigte EBIT (+630 Mio. €) und das bereinigte EBITDA (+26,5 %/+780 Mio. €) stiegen infolge der Ertragsentwicklung spürbar an, waren aber insgesamt weiter nicht zufriedenstellend.
- **Operativer Zinssaldo (+207 Mio. €):** spürbare Verbesserung, die ganz maßgeblich aus einem niedrigeren Zinsniveau sowie einem tilgungsbedingten Rückgang v. a. der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten 65f. resultierte. In der Folge gingen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Finanzverbindlichkeiten deutlich zurück. Unterstützend wirkte der Anstieg der Zinserträge aus Geldanlagen, die v. a. infolge des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von DB Schenker 56 in 2025 außergewöhnlich hoch waren.
- **Operatives Ergebnis nach Zinsen (+837 Mio. €):** spürbarer Anstieg, getragen durch die operative Ergebnisentwicklung sowie die Verbesserung des operativen Zinssaldos.
- **Beteiligungsergebnis (–1 Mio. €):** Rückgang auf einem niedrigen Niveau, maßgeblich getrieben durch geringere Dividendenerträge von sonstigen Beteiligungen sowie eine negative Ergebnisentwicklung einzelner at Equity bewerteter Beteiligungen. Die positive Ergebnisentwicklung der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, wirkte großenteils kompensierend.
- **Übriges Finanzergebnis (–29 Mio. €):** spürbare Verschlechterung, getrieben durch Aufwendungen aus Währungskurseffekten (im Vorjahr: Ertrag aus Währungskurseffekten). Teilweise kompensierend wirkten v. a. ein geringerer Aufwand aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften sowie höhere Erträge aus der Auf- und Abzinsung von Rückstellungen.
- **Ergebnis aus Sondereffekten (–1.745 Mio. €):** deutliche Verschlechterung, Treiber waren insbesondere Effekte aus Wertminderungen bei DB Fernverkehr 76. Zudem belasteten u. a. ausgeweitete Restrukturierungsmaßnahmen sowie negative Effekte aus der Neubewertung von Strombezugsverträgen infolge marktpreisbedingter Schwankungen (im Vorjahr: positive Effekte aus der Neubewertung) die Entwicklung.

Ergebnis aus Sondereffekten / in Mio. €	**2025**	**davon EBIT-wirksam**	2024	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	-1.314	-1.314	-	-
DB Regio	-2	-2	1	1
DB Cargo	-34	-34	7	7
DB InfraGO	-55	-55	32	57
DB Energie	-38	-38	50	50
Sonstige/Konsolidierung	-626	-626	-414	-414
DB-Konzern	**-2.069**	**-2.069**	**-324**	**-299**
davon Wertminderung DB Fernverkehr und DB Fahrzeuginstandhaltung	-1.416	-1.416	-	-
davon Restrukturierungsmaßnahmen	-557	-557	-287	-287
davon Neubewertung von Strombezugsverträgen	-59	-59	50	50
davon Rückstellungszuführung ökologische Altlasten/Umweltrisiken	-	-	-17	-17

- **Ergebnis vor Ertragsteuern (– 937 Mio. €):** spürbare Verschlechterung infolge zusätzlich belastender Sondereffekte und weiterhin negativ.
- **Ertragsteuern (+ 403 Mio. €):** deutliche Verbesserung:
  - Die Verbesserung der latenten Steuern (2025: latenter Steuerertrag i. H. v. 16 Mio. €; im Vorjahr: latenter Steueraufwand i. H. v. – 375 Mio. €) resultierte ganz wesentlich aus dem Wegfall des negativen Effekts im Zusammenhang mit der vollständigen Wertberichtigung der aktiven latenten Steuern der DB AG im Vorjahr (354 Mio. €). 2025 entstand der latente Steuerertrag ganz überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften.
  - Die tatsächlichen Ertragsteuern gingen auf niedrigem Niveau etwas zurück und betrafen auch v. a. ausländische Konzerngesellschaften (u. a. bei DB Cargo).
- **Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern [fortgeführte Geschäftsbereiche]; – 534 Mio. €):** spürbare Verschlechterung infolge zusätzlich belastender Sondereffekte und weiterhin negativ.
- **Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern; + 6.113 Mio. €):** sehr deutlicher Anstieg, der ganz wesentlich aus dem positiven Einmaleffekt aus dem Abgangsgewinn im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung von DB Schenker (+ 7,3 Mrd. €) resultierte. Darin sind teilweise gegenläufige Effekte enthalten, die daraus resultierten, dass DB Schenker 2025 nur noch für vier Monate in den Konzern-Abschluss einbezogen wurde.

ABWEICHUNGEN ZUR PROGNOSE

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2025	2024	2025 (Prognose März 2025)	2025 (Prognose Juli 2025)	2025
Umsatz bereinigt in Mrd. €	26,2	> 27	> 27	27,0
EBIT bereinigt in Mrd. €	– 0,3	> 0	> 0	0,3
Personalaufwandsquote in %	51,6	< 53	< 53	52,4
ROCE in %	– 0,6	> 0	> 0	0,6
Tilgungsdeckung in %	6,0	~ 11	~ 11	13,4

Die Entwicklung der Ertragslage verlief im Großen und Ganzen wie im Integrierten Zwischenbericht Januar – Juni 2025 prognostiziert:

- Die Umsatzentwicklung lag etwas unterhalb unserer Erwartungen, da konjunkturelle Impulse schwächer ausfielen als erwartet. Zudem belastete die schwache Betriebsqualität die Entwicklung weiterhin stärker als angenommen.
- Die Tilgungsdeckung verbesserte sich deutlicher als erwartet, da die Netto-Finanzschulden 65 f. stärker zurückgingen als angenommen.

Finanzlage

- *Deutlicher Rückgang der Netto-Finanzschulden getrieben durch den Verkauf von DB Schenker.*
- *Keine Anleiheemissionen. Deutliche Rückführungen von Finanzverbindlichkeiten.*
- *Verschmelzung der Deutsche Bahn Finance GmbH auf die DB AG vollzogen.*
- *Kreditrating von S&P Global Ratings auf »AA+« angehoben.*

ZINSUMFELD

Rendite zehnjährige Bundesanleihen / in %	2025	2024	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	2,63	2,34	+ 0,29
Höchstrendite	2,94	2,71	+ 0,23
Tiefstrendite	2,31	1,98	+ 0,33
Jahresendrendite	2,86	2,36	+ 0,50

Quelle: Thomson Reuters

2025 hat die EZB vor dem Hintergrund fehlender konjunktureller Impulse den Hauptrefinanzierungssatz erneut in vier Schritten um insgesamt 1,0 Prozentpunkte auf 2,15 % gesenkt. Gleichzeitig gingen die Inflationsraten im Euro-Raum zurück. Die Renditen im Euro-Renten-Anleihemarkt stiegen im ersten Halbjahr 2025 vor dem Hintergrund der angekündigten Umsetzung des Sondervermögens für Investitionen in Infrastruktur und Klimaneutralität 38 deutlich an, bevor infolge der Zollpolitik der USA die Nachfrage nach stabileren Anlagemöglichkeiten stieg und die Renditen wieder sanken. Im zweiten Halbjahr 2025 stiegen die Renditen bei einer stabileren Wirtschaftsentwicklung sowie anhaltenden Unsicherheiten über die weitere fiskalpolitische Entwicklung wieder leicht. Nach einer inversen Entwicklung in den Vorjahren normalisierte sich im Jahresverlauf 2025 die EUR-Zinsstrukturkurve wieder.

FINANZIERUNG

Finanzmanagementsystem

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt neben einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor.

Mit der Eintragung ins Handelsregister am 24. Juni 2025 wurde die Verschmelzung der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) auf die DB AG wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2025 vollzogen. Die DB Finance war ausschließlich als Finanzierungsgesellschaft für den DB-Konzern tätig. Die Rechte und Pflichten der DB Finance im Zusammenhang mit den ausstehenden Anleihen sind infolge der Verschmelzung auf die DB AG übergegangen.

Die Finanzierungsstrategie des DB-Konzerns bleibt unverändert. Zukünftige Anleiheemissionen werden durch die DB AG erfolgen.

Die Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen zu risikoadjustierten Konditionen weitergereicht. Vorteile dieses Konzepts liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der konzernexternen Refinanzierungskosten für den DB-Konzern.

Rahmeninstrumente

Finanzierungsinstrumente per 31.12. / in Mrd. €	**Volumen 2025**	**davon in Anspruch genommen**	**Auslastungsgrad**	Volumen 2024	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	26,4	75 %	35,0	28,4	81 %
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	2,8	0,7	25 %	3,0	0,7	23 %
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	-	- %	3,0	1,5	50 %
Garantierte Kreditfazilitäten	2,0	-	- %	2,1	-	- %
Kreditlinien für das operative Geschäft	1,9	0,6	32 %	2,6	1,1	42 %

- **Anleiheemissionen:** Für die langfristige Fremdfinanzierung stehen dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) und ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung.
  - **EDIP:** Unter dem EDIP wurden 2025 keine Senioranleihe emittiert und sieben Senioranleihen (Volumen: 2,0 Mrd. €) getilgt.
  - **Kangaroo-Programm:** Die Veränderung beim Kangaroo-Programm resultierte aus Währungskursdifferenzen.
- **Commercial-Paper-Programm:** Im kurzfristigen Bereich steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das per 31. Dezember 2025 nicht in Anspruch genommen war.
- **Kreditfazilitäten:** Per 31. Dezember 2025 verfügten wir über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 2,0 Jahren.
- **Kreditlinien:** Darüber hinaus konnten wir per 31. Dezember 2025 auf Kreditlinien für das operative Geschäft zurückgreifen. Diese Linien werden Tochtergesellschaften zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen. Mit dem Verkauf von DB Schenker entfällt der Bedarf hierfür teilweise, sodass die Kreditlinien deutlich reduziert wurden.

Weitere Finanzierungsmaßnahmen 2025

HYBRIDANLEIHE

Die Schuldverschreibung mit der ISIN XS2010039035 wurde 2025 gem. § 6 Abs. 3 der Anleihebedingungen gekündigt und vollständig zurückgezahlt. Die Rückzahlung erfolgte zum Nennwert zuzüglich ausstehender aufgelaufener Zinsen.

Die Eigenkapitalerhöhungen des Bundes im Vorjahr und in 2025 ersetzen den Eigenkapitalanteil der Hybridanleihe in der Kapitalstruktur der DB AG.

Die verbleibende Hybridanleihe (ISIN XS2010039548) bleibt unverändert ein wesentlicher Teil der Finanzierungsstrategie der DB AG.

BRÜCKENFINANZIERUNGEN DB SCHENKER

Die kurzfristigen Bankdarlehen zur Brückenfinanzierung (per 31. Dezember 2024: 3,0 Mrd. €) wurden mit Abschluss des Verkaufs von DB Schenker vollständig zurückgezahlt.

DARLEHEN DES BUNDES

Die DB InfraGO AG hat im Dezember 2025 vom Bund ein zinsgünstiges Darlehen i. H. v. 3 Mrd. € zur Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur erhalten. Der niedrigere Buchwert (per 31. Dezember 2025: 1,3 Mrd. €) ergibt sich aus der Bewertung und Abgrenzung des Zinsvorteils über die Laufzeit des Darlehens (per 31. Dezember 2025: 34 Jahre).

ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGFINANZIERUNGEN

Um Finanzierungs- und Liquiditätsvorteile zu nutzen sowie die finanzielle Handlungsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und die Flexibilität im Flottenmanagement zu erhöhen, werden im DB-Konzern für die Finanzierung von Fahrzeugen im Schienenverkehr auch Sale-and-Leaseback-Verträge 62 abgeschlossen. 2025 hat sich der Umfang dieser Geschäfte deutlich erhöht:

- Die DB Fernverkehr AG hat 2025 mit der Deutschen Anlagen-Leasing einen Sale-and-Leaseback-Vertrag über insgesamt 25 neue ICE-3neo-Züge abgeschlossen (Gesamtvolumen: rund 1 Mrd. €). Die einzelnen Tranchen haben eine Laufzeit von jeweils zehn Jahren. Ende 2025 wurden in den ersten beiden Tranchen insgesamt 14 ICE-3neo-Züge verkauft und zurückgemietet.
- Im Rahmen der Transformation von DB Cargo 89 ff. wurden 2025 Sale-and-Leaseback-Vereinbarungen für rund 6.000 gebrauchte Güterwagen unterschiedlichen Typs sowie über 60 gebrauchte Diesel-Streckenlokomotiven der Baureihe Class 77 (Gesamtvolumen: rund 300 Mio. €) abgeschlossen.
- Im Schienenpersonennahverkehr gingen 2025 zwei Verkehrsverträge in Betrieb, deren Fahrzeuge über Leasingvereinbarungen finanziert werden (Gesamtvolumen: rund 400 Mio. €):
  - Netz Kinzigtal (29 E-Triebfahrzeuge) und
  - Netz MoselLux (zweite Stufe der Inbetriebnahme, fünf E-Triebfahrzeuge).

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

Kreditratings DB AG	Ersterteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen kurzfristig	Einstufungen langfristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05. 2000	19.12. 2025	A-1+	AA+	stabil
Moody's	16.05. 2000	26.09. 2025	P-1	Aa1	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Kreditratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des DB-Konzerns auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer (Bund) und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

- S&P hat 2025 das langfristige Emittenten-Rating der DB AG um zwei Notches von »AA–« auf »AA+« angehoben. Dies resultiert aus Sicht von S&P im Wesentlichen aus einer gestiegenen Nähe der DB AG zum Bund. Der Rating-Ausblick wird jetzt wieder mit »stabil« (vorher »positiv«) ausgewiesen. Die übrigen Rating-Einschätzungen (u. a. Stand-Alone-Rating [»bbb«] und Kurzfrist-Rating [»A–1+«]) blieben unverändert.
- Moody's hat 2025 keine Veränderungen an den Rating-Einstufungen der DB AG vorgenommen.

Ökonomische Steuerungskennzahlen

- *Operative Ergebnisentwicklung und Rückgang der Netto-Schulden führten zu deutlichem Anstieg der Tilgungsdeckung.*
- *ROCE profitiert ebenfalls von positiver operativer Ergebnisentwicklung.*

Wertmanagementziele / in %	ROCE	Tilgungsdeckung
DB-Konzern	4,3	≥ 15
Personenverkehr	≥ 10,0	-
DB Cargo	≥ 13,0	-
DB InfraGO [1]	2,13	≥ 12
DB Energie [2]	≥ 7,30	-

[1] Das ROCE-Ziel für DB InfraGO wird abgeleitet aus den Vorgaben der BNetzA für die Kapitalkostensätze des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe (2,86 %), dem gesetzlich vorgegebenen Eigenkapitalzins für den Geschäftsbereich Fahrweg (1,9 %) sowie einem marktüblichen Kapitalkostensatz für die im Wettbewerb befindlichen Geschäftsaktivitäten.
[2] Ermittlung mithilfe eines am Capital Asset Pricing Model (CAPM) ausgerichteten Verfahrens, da die BNetzA keine gewichteten Kapitalkostensätze (WACC) festgelegt hat, sondern einen anlagenspezifischen Eigenkapitalkostensatz.

Finanzielle Stabilität ist für den DB-Konzern eine wesentliche Voraussetzung für die Finanzierung von Investitionen in das Kerngeschäft, die Weiterentwicklung der Geschäfte und die Nutzung von zukünftigen Wachstumschancen. Im Rahmen unseres Wertmanagements wollen wir die Rentabilität des DB-Konzerns langfristig so steuern, dass die Investitionen in das Kerngeschäft finanziert werden können und das Vermögen werthaltig bleibt. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns – und somit die Erfolgskontrolle unserer wirtschaftlichen Zielsetzungen – erfolgt über ein kennzahlenbasiertes Wertmanagementsystem. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und die Vergütung von Mitarbeitenden und Führungskräften 150.

- **Finanzielle Stabilität** ist wesentlich für nachhaltiges Wirtschaften. Für den DB-Konzern mit seinem anlageintensiven Geschäft ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Ein wesentliches Ziel ist

es daher, angemessene Verschuldungskennzahlen zu erreichen. Zur Steuerung der Verschuldung verwenden wir die Tilgungsdeckung. Den Zielwert leiten wir aus Kreditrating-Kennzahlen mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

- **Wirtschaftlichkeit** als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements zielt darauf, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die Kapitalkostensätze 64 als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- bzw. Fremdkapital. Die Kapitalkostensätze der regulierten Geschäftsbereiche von DB InfraGO (Fahrweg und Personenbahnhöfe) berücksichtigen ihre Gemeinwohlorientierung und werden auf Basis der gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben ermittelt. Wir messen die tatsächliche Rendite, den Return on Capital Employed (ROCE), als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Bei den Infrastrukturgesellschaften ist der Zielwert identisch zu den Kapitalkostensätzen, ansonsten wird er oberhalb des Kapitalkostensatzes angesetzt. Anspruch ist, dass der mehrjährige ROCE-Durchschnitt den Zielwert erreicht und damit die Kapitalkosten gedeckt werden. Der Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR). Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend erfolgt der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.

2025 wurden die ROCE-Zielwerte teilweise angepasst:

- Bei DB Fernverkehr und DB Regio sank der Ziel-ROCE, im Wesentlichen infolge einer im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Gesamtmarktrendite.
- Bei DB Energie stieg der Zielwert insbesondere aufgrund eines höheren risikolosen Zinssatzes.
- Das im November 2025 in Kraft getretene Gesetz zur Abmilderung des Trassentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes legt einen Eigenkapitalzinssatz für Betreiber der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes i. H. v. 1,9 % fest. Daher erfolgt die wirtschaftliche Steuerung der DB InfraGO, neben der Tilgungsdeckung, auf Basis des ROCE anstelle der Eigenkapitalrendite. Der ROCE-Zielwert entspricht dem durchschnittlichen Kapitalkostensatz der Geschäftsbereiche Fahrweg und Personenbahnhöfe von DB InfraGO. Während der Eigenkapitalzinssatz für den Geschäftsbereich Fahrweg gesetzlich festgelegt ist, wird der Fremdkapitalkostensatz weiterhin durch die BNetzA vorgegeben. Für den regulierten Teil des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe werden die Kapitalkosten i. H. v. 2,86 % festgelegt. Darüber hinaus berücksichtigt der ROCE-Zielwert einen marktüblichen Kapitalkostensatz für im Wettbewerb stehende Geschäftsaktivitäten.
- In der Folge erfolgt auch die wirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns, neben der Tilgungsdeckung, wieder nach dem ROCE.

TILGUNGSDECKUNG

			Veränderung	
Tilgungsdeckung / in Mio. €	**2025**	2024	absolut	%
EBITDA bereinigt	3.723	2.943	+780	+26,5
+ Operativer Zinssaldo	-482	-689	+207	-30,0
+ Originärer Steueraufwand	-16	-28	+12	-42,9
Operativer Cashflow nach Steuern	**3.225**	**2.226**	**+999**	**+44,9**
Netto-Finanzschulden per 31.12.	20.694	32.574	-11.880	-36,5
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	2.903	3.318	-415	-12,5
+ Hybridkapital [1] per 31.12.	499	1.001	-502	-50,1
/ **Netto-Schulden per 31.12.**	**24.096**	**36.893**	**-12.797**	**-34,7**
Tilgungsdeckung in %	**13,4**	**6,0**	**+7,4**	**-**

[1] Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung ist per 31. Dezember 2025 deutlich gestiegen:

- Der operative Cashflow nach Steuern nahm insbesondere infolge des besseren operativen Ergebnisses deutlich zu.
- Der Rückgang der Netto-Schulden 65f. resultierte v. a. aus dem Verkauf von DB Schenker 56.

ROCE

			Veränderung	
ROCE	**2025**	2024	absolut	%
EBIT bereinigt in Mio. €	297	-333	+630	-
/ Capital Employed per 31.12. in Mio. €	52.837	52.166	+671	+1,3
ROCE in %	**0,6**	**-0,6**	**+1,2**	**-**

Der Anstieg des ROCE resultierte aus dem deutlich besseren bereinigten EBIT. Das Capital Employed lag nahezu auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Renditedifferenz / in %	2026	**2025**	2024	2023	2022
ROCE	-	0,6	-0,6	-4,5	2,7
- Kapitalkostensatz (WACC vor Steuern [1])	4,3	4,7	5,7	6,0	6,2
Differenz [1] in Prozentpunkten	**-**	**-4,1**	**-6,3**	**-10,5**	**-3,5**

[1] Wert jeweils vom Jahresbeginn.

Die negative Abweichung zwischen ROCE und Kapitalkostensatz ist deutlich zurückgegangen. Dies resultierte aus der besseren Ergebnissituation sowie einem niedrigeren Kapitalkostensatz.

ROCE der Geschäftsfelder / in %	**2025**	2024	Veränderung absolut
DB Fernverkehr	0,6	-1,1	+1,7
DB Regio	10,0	4,6	+5,4
DB Cargo	-0,3	-12,3	+12,0
DB InfraGO	0,0	0,8	-0,8
DB Energie	8,2	5,7	+2,5

Die Verbesserung des ROCE bei DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo und DB Energie resultierte im Wesentlichen aus einer besseren Ergebnisentwicklung. Ein niedrigeres Capital Employed wirkte insbesondere bei DB Fernverkehr (im Wesentlichen Rückgang des Anlagevermögens) und DB Regio (u. a. höhere sonstige andere Verbindlichkeiten) unterstützend. Bei DB Energie dämpfte der Anstieg des Capital Employed die Entwicklung.

Die Entwicklung des ROCE bei DB InfraGO resultierte aus einer deutlich schwächeren Ergebnisentwicklung bei gleichzeitig gestiegenem Capital Employed.

CAPITAL EMPLOYED

Capital Employed per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Capital Employed	52.837	52.166	+671	+1,3
davon Sachanlagen	64.744	56.027	+8.717	+15,6

Das Capital Employed stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. Das Capital Employed lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes.

- Das Sachanlagevermögen stieg getrieben durch Investitionen in der Infrastruktur (+ 10.044 Mio. €) deutlich an. Dämpfend wirkte ein Rückgang bei DB Fernverkehr (– 1.172 Mio. €), der im Wesentlichen aus der Wertberichtigung von Fahrzeugen 76 resultierte.
- Gegenläufig wirkten u. a. negative Effekte aus der Entkonsolidierung von DB Schenker, höhere passive Abgrenzungen bei DB InfraGO (v. a. im Zusammenhang mit dem Mittelzufluss durch das Darlehen des Bundes 61), höhere Rückstellungen (u. a. für Erlösschmälerungen und für Personal) sowie höhere Verbindlichkeiten (u. a. aus Lieferungen und Leistungen) insbesondere bei DB InfraGO und DB Regio nahezu vollständig kompensierend.

KAPITALKOSTEN

Unsere Kapitalkostensätze werden marktüblich als WACC (Weighted Average Cost of Capital) nach einem standardisierten, am Capital Asset Pricing Model (CAPM) ausgerichteten Verfahren hergeleitet. Die Kapitalkostensätze werden für jedes Geschäftsfeld differenziert hergeleitet, um die unterschiedlichen Risikoprofile zu reflektieren. Die Parameter basieren auf beobachtbaren Marktgrößen und werden anhand externer Expertenempfehlungen validiert. Die Fremdkapitalkostensätze orientieren sich an den bonitätstypischen Refinanzierungsbedingungen der jeweiligen Vergleichsunternehmen. Die Festlegung der Kapitalkostensätze erfolgt einmal jährlich und bildet die Grundlage für die jeweiligen Ziel-ROCE. Der Ziel-ROCE der Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo liegt jeweils oberhalb ihrer Kapitalkostensätze.

Vermögenslage

- *Netto-Finanzschulden deutlich gesunken.*
- *Investitionstätigkeit weiter auf einem sehr hohen Niveau.*
- *Eigenkapitalquote deutlich besser, v. a. infolge positiver Effekte im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker sowie der Eigenkapitalerhöhungen.*
- *Verkauf von DB Schenker führte zu einem Nettovermögensabgang von 3,6 Mrd. € und einem Abgangsgewinn von 7,3 Mrd. €.*

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung Kapitalflussrechnung / in Mio. €	**2025**	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	3.946	4.567	-621	-13,6
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	271	-7.757	+8.028	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	3.333	5.752	-2.419	-42,1
Veränderung des Finanzmittelbestands	7.238	1.539	+5.699	-
Flüssige Mittel per 31.12.	11.408	4.170	+7.238	+174

- Der Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ging zurück, getrieben durch negative Working-Capital-Effekte. Die bessere Ergebnisentwicklung 57 ff. (ohne Abschreibungen) wirkte teilweise kompensierend.
- Aus der Investitionstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss (im Vorjahr: Mittelabfluss):
  - Der Mittelzufluss wurde im Wesentlichen durch einen Mittelzufluss im Zusammenhang mit dem Verkauf von Unternehmensanteilen (12.528 Mio. €) getrieben, der ganz maßgeblich aus dem Verkauf von DB Schenker 56 resultierte. Der Mittelzufluss im Vorjahr (1.224 Mio. €) resultierte maßgeblich aus dem Verkauf von DB Arriva.

- Dämpfend wirkte insbesondere ein höherer Mittelabfluss für Netto-Investitionen 66 (– 4.688 Mio. €). Neben einem höheren Mittelabfluss für Brutto-Investitionen (– 3.027 Mio. €) machte sich ein geringerer Mittelzufluss aus Investitionszuschüssen (– 1.573 Mio. €) infolge der Entscheidung des Bundes bemerkbar, Infrastrukturinvestitionen auch durch Eigenkapitalerhöhungen 306 zu finanzieren (gegenläufiger Effekt im Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit).

– Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit ging zurück:
  - Im Wesentlichen resultierte dies aus Nettomittelabflüssen aus der Aufnahme und Tilgung von Bankkrediten und Commercial Paper (– 4.177 Mio. €). Im Vorjahr war hier noch ein Nettomittelzufluss zu verzeichnen (+ 2.374 Mio. €). Der höhere Mittelabfluss aus der Begebung und Tilgung von Senioranleihen 61 (– 1.210 Mio. €) sowie der Mittelabfluss aus der Tilgung der Hybridanleihe 61 (– 1.000 Mio. €) wirkten unterstützend.
  - Teilweise gegenläufig wirkten der höhere Mittelzufluss aus Kapitalmaßnahmen des Bundes (2025: 8.314 Mio. €; im Vorjahr: 5.500 Mio. €) im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur und aus der Auszahlung eines Darlehens des Bundes 61 (+ 3.000 Mio. €) sowie der Wegfall der Tilgung zinsloser Darlehen (im Vorjahr: Mittelabfluss i. H. v. 155 Mio. €).

– Im Saldo ist per 31. Dezember 2025 der Bestand an flüssigen Mitteln sehr deutlich gestiegen.

NETTO-FINANZSCHULDEN

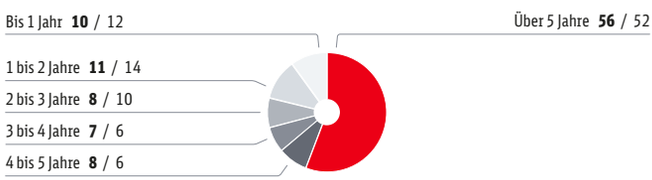
Netto-Finanzschulden per 31.12. / in Mio. €	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Senioranleihen	27.124	29.140	– 2.016	– 6,9
Leasingverbindlichkeiten	3.402	3.125	+ 277	+ 8,9
Commercial Paper	–	1.503	– 1.503	– 100
Darlehen des Bundes	1.274	–	+ 1.274	–
Sonstige Finanzschulden	1.184	4.355	– 3.171	– 72,8
Finanzschulden	**32.984**	**38.123**	**– 5.139**	**– 13,5**
− Flüssige Mittel, liquiditätsnahe Geldanlagen und Finanzforderungen	– 12.202	– 5.442	– 6.760	+ 124
± Effekte aus Währungssicherungen	– 88	– 107	+ 19	– 17,8
Netto-Finanzschulden	**20.694**	**32.574**	**– 11.880**	**– 36,5**

Der sehr deutliche Rückgang der Netto-Finanzschulden im Vergleich zum Vorjahresende resultierte ganz wesentlich aus dem Mittelzufluss im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker 56. Gegenläufig belastend wirkten insbesondere ein anhaltend hoher Mittelbedarf für Investitionen und die schwache Profitabilität.

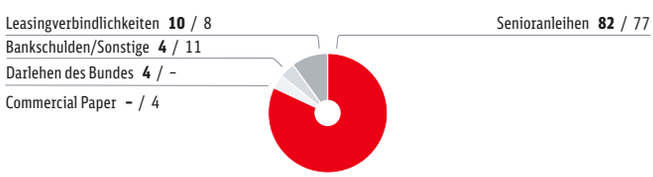
– Die Entwicklung wurde getrieben durch den deutlichen Aufbau von flüssigen Mitteln (inkl. liquiditätsnaher Geldanlagen) sowie den deutlichen Rückgang der Finanzschulden:
  - Die sonstigen Finanzschulden gingen, v. a. infolge der vollständigen Rückführung der Brückenfinanzierungen 61, deutlich zurück.
  - Der Euro-Wert der ausstehenden Senioranleihen 309 f. war tilgungsbedingt niedriger. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
  - Auch die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper gingen tilgungsbedingt zurück.
  - Gegenläufig wirkte sich die Gewährung eines Darlehens des Bundes 61 aus.
  - Auch die Leasingverbindlichkeiten stiegen im Vergleich zum Vorjahresende insbesondere infolge des Abschlusses von Sale-and-Leaseback-Vereinbarungen für Schienenfahrzeuge 62. Tilgungen wirkten dämpfend.

– Die Fremdwährungssenioranleihen werden durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.

Fristigkeit Finanzschulden per 31.12. / in % **2025** / 2024



Zusammensetzung Finanzschulden per 31.12. / in % **2025** / 2024



Die Fristigkeitsstruktur der Finanzschulden hat sich insbesondere durch die Tilgung fälliger Finanzschulden u. a. infolge des Verkaufs von DB Schenker 56 sowie aufgrund des Fälligkeitenprofils v. a. in Richtung der Fälligkeiten 4 bis 5 Jahre sowie über 5 Jahre verschoben. Insbesondere der Anteil der Fälligkeiten bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre sowie 2 bis 3 Jahre hat sich gegenläufig verringert.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich deutlich verändert:

- Tilgungsbedingt gingen der Anteil der Bankschulden (v. a. Rückführung Brückenfinanzierungen) sowie der Commercial Paper im Wesentlichen zugunsten der Senioranleihen zurück.
- Infolge der Gewährung eines Darlehens durch den Bund in 2025 erhöhte sich deren Anteil.
- Auch der Anteil der Leasingverbindlichkeiten stieg infolge des Abschlusses von Sale-and-Leaseback-Vereinbarungen für Schienenfahrzeuge.

INVESTITIONEN

			Veränderung	
Investitionen / in Mio. €	**2025**	2024	absolut	%
Brutto-Investitionen	21.854	18.247	+3.607	+19,8
− Investitionszuschüsse	7.645	9.218	−1.573	−17,1
Netto-Investitionen	**14.209**	**9.029**	**+5.180**	**+57,4**
− Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen [1)]	8.314	3.085	+5.229	+169
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen	**5.895**	**5.944**	**−49**	**−0,8**

[1)] Ohne Eigenkapitalzuführungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm (Mittelzufluss der letzten Eigenkapital-Tranche in 2024).

- Die Entwicklung der Brutto-Investitionen wurde ganz wesentlich getrieben durch höhere Investitionen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur. Im Personen- und Schienengüterverkehr stiegen v. a. die Investitionen in die Fahrzeugflotte.
- Die ausgewiesenen Netto-Investitionen lagen auf Vorjahresniveau. Infolge der Entscheidung des Bundes, Mittel für Investitionen in das Schienennetz auch in Form von Eigenkapitalerhöhungen 306 bereitzustellen, müssen diese bei der Betrachtung der Netto-Investitionen auf einer vergleichbaren Basis ebenfalls mit berücksichtigt werden. Die entsprechenden Mittel des Bundes wurden daher wie die Investitionszuschüsse für die Ermittlung der eigenfinanzierten Netto-Investitionen von den Brutto-Investitionen abgezogen.
- Investitionszuschüsse und Eigenkapitalerhöhungen im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung stiegen deutlich. Sie machten insgesamt rund 73% (im Vorjahr: rund 67%) der Brutto-Investitionen aus.
  - Die Investitionszuschüsse, die auch in 2025 ganz überwiegend der Infrastruktur zuzurechnen sind, gingen deutlich zurück.
  - Gegenläufig stiegen die mittels Eigenkapitalerhöhungen finanzierten Investitionen deutlich an. Dabei handelte es sich ausschließlich um Infrastrukturinvestitionen.

Brutto-Investitionen nach Bereichen / in % **2025** / 2024

Werte für 2024 wegen der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH 108 angepasst.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt unverändert in der Verbesserung von Leistungsfähigkeit, Effizienz und Qualität im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie im Ausbau unserer Fahrzeugflotte.

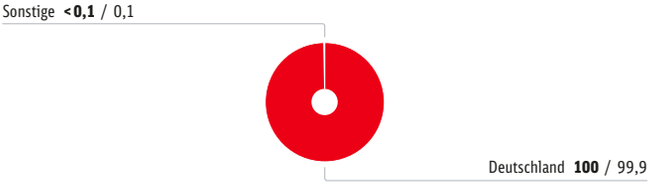
Regionale Investitionsschwerpunkte

			Veränderung	
Brutto-Investitionen nach Regionen / in Mio. €	**2025**	2024	absolut	%
Deutschland	21.849	18.221	+3.628	+19,9
Europa (ohne Deutschland)	107	150	−43	−28,7
Übrige Welt	3	12	−9	−75,0
Konsolidierung	−105	−136	+31	−22,8
DB-Konzern	**21.854**	**18.247**	**+3.607**	**+19,8**

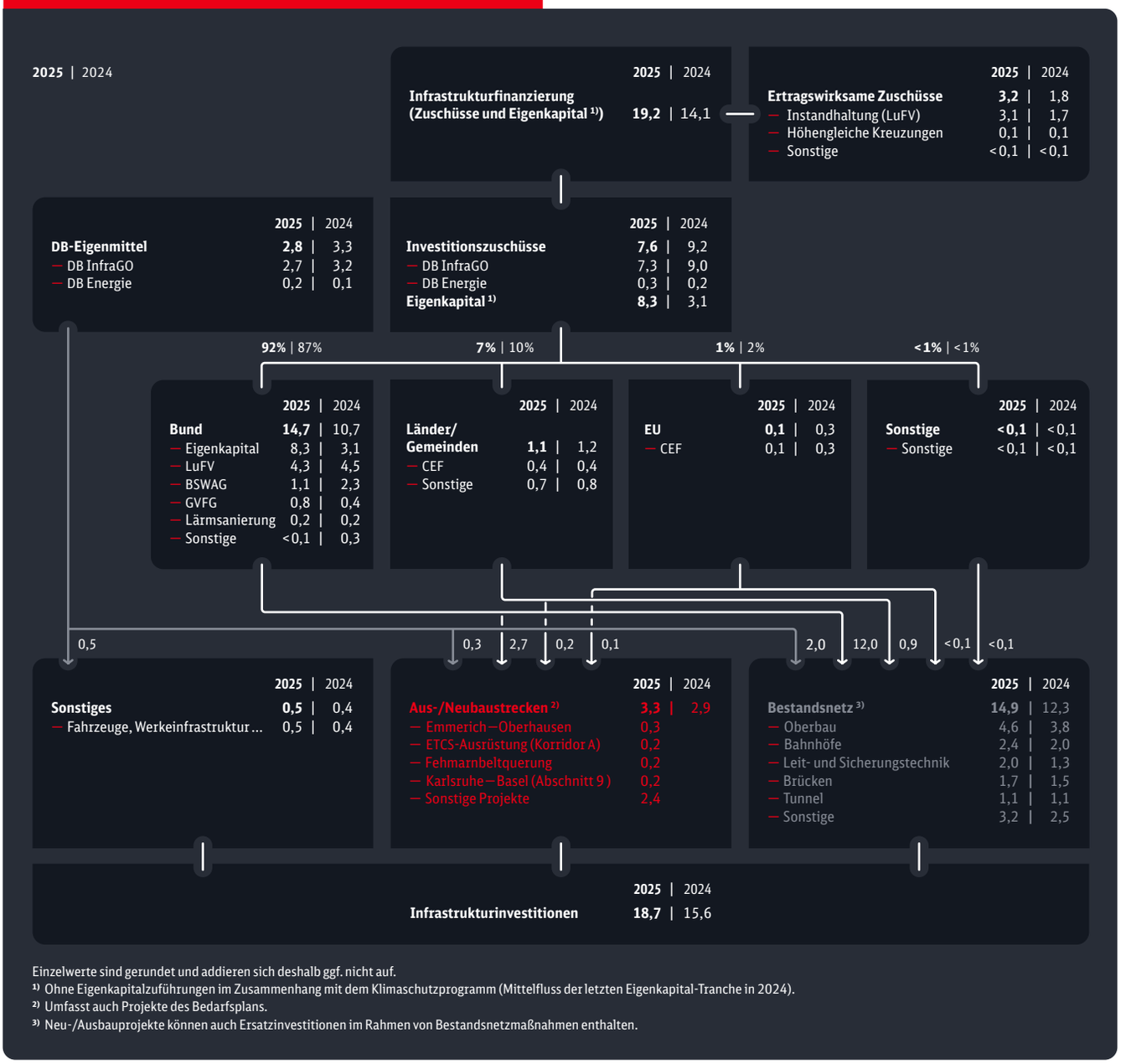
			Veränderung	
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen (nach Eigenkapitalfinanzierungen des Bundes) nach Regionen / in Mio. €	**2025**	2024	absolut	%
Deutschland	5.890	5.918	−28	−0,5
Europa (ohne Deutschland)	107	150	−43	−28,7
Übrige Welt	3	12	−9	−75,0
Konsolidierung	−105	−136	+31	−22,8
DB-Konzern	**5.895**	**5.944**	**−49**	**−0,8**

In der regionalen Verteilung der Brutto- und eigenfinanzierten Netto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert nahezu vollständig in Deutschland. Die Entwicklung der Investitionen der Regionen Europa (ohne Deutschland) und Übrige Welt wurde durch die regionalen Entwicklungen bei DB Cargo bzw. durch die Aktivitäten der DB E.C.O. Group getrieben.

Brutto-Investitionen nach Regionen / in % **2025** / 2024



Infrastrukturzuschüsse und -investitionen in Mrd. €



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
1) Ohne Eigenkapitalzuführungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm (Mittelfluss der letzten Eigenkapital-Tranche in 2024).
2) Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.
3) Neu-/Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

Investitionszuschüsse

Neben den Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen 306 sind Zuschüsse im Wesentlichen vom Bund sowie von Ländern und Gemeinden die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur. Auch die Investitionszuschüsse, die der DB-Konzern 2025 erhielt, entfielen ganz überwiegend auf die Infrastruktur.

- Wesentliche Basis dafür sind die LuFV 328f. und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG).
- Weitere Investitionszuschüsse werden u. a. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes sowie
- zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS) gewährt.
- Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung.
- Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die EU Zuschüsse (Connecting-Europe-Fazilität; CEF).

Neben Investitionszuschüssen erhält der DB-Konzern auch ertragswirksame Zuschüsse, die ebenfalls im Wesentlichen auf die Infrastruktur entfallen. Seit 2024 können infolge von Änderungen des BSWAG und der LuFV 328f. auch Aufwendungen für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur durch den Bund bezuschusst werden. Die ertragswirksamen Zuschüsse stiegen infolge der Ausweitung der Instandhaltungsmaßnahmen 2025 deutlich.

In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten 296f. der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse und Eigenkapitalmaßnahmen werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden ermöglicht. Zuschüsse, die in Form von Eigenkapital zufließen, sind Finanzierungen der bezuschussten Vermögenswerte, die die Anschaffungs- und Herstellungskosten nicht verändern.

BILANZ

			Veränderung	
Bilanz per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	absolut	%
Bilanzsumme	88.877	83.898	+4.979	+5,9
Aktivseite				
Langfristige Vermögenswerte	69.450	61.300	+8.150	+13,3
Kurzfristige Vermögenswerte	19.427	22.598	-3.171	-14,0
Passivseite				
Eigenkapital	30.161	17.203	+12.958	+75,3
Langfristiges Fremdkapital	39.201	41.629	-2.428	-5,8
Kurzfristiges Fremdkapital	19.515	25.066	-5.551	-22,1

Bilanzstruktur per 31.12. / in % **2025** / 2024

Es gab 2025 keine wesentlichen Änderungen in den International-Financial-Reporting-Standards-(IFRS-)Vorschriften oder den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben haben.

Die Bilanzsumme stieg deutlich:

- Die langfristigen Vermögenswerte stiegen v. a. getrieben durch ein höheres Sachanlagevermögen (+8.717 Mio. €) infolge deutlich gestiegener Netto-Investitionen in der Infrastruktur, die v. a. durch gegenläufige Effekte aus Wertminderungen von Fahrzeugen bei DB Fernverkehr 76 gedämpft wurden. Teilweise kompensierend wirkte zudem insbesondere der Rückgang der langfristigen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (– 542 Mio. €; v. a. infolge des Rückgangs der Forderungen aus Verkehrskonzessionen nach IFRIC 12 bei DB Regio sowie infolge des Fälligkeitenprofils von Schuldanerkenntnissen bei DB Fernverkehr [gegenläufiger Effekt in den sonstigen kurzfristigen Forderungen]).
- Die kurzfristigen Vermögenswerte gingen deutlich zurück. Maßgeblich waren v. a.:
  - deutlich geringere zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte (– 10.548 Mio. €) infolge des Verkaufs von DB Schenker 56.
  - Die sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere (– 514 Mio. €) gingen infolge eines geänderten Ausweises von Geldmarktfonds 301 ebenfalls zurück. Anteile an Geldmarktfonds werden seit 2025 den flüssigen Mitteln zugerechnet.
  - Insbesondere der Anstieg der flüssigen Mittel (+7.238 Mio. €) v. a. infolge des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von DB Schenker wirkte gegenläufig teilweise kompensierend. Auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+351 Mio. €; im Wesentlichen höhere Ansprüche aus Verkehrsverträgen bei DB Regio und Stichtagseffekte bei DB Fernverkehr) sowie die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+289 Mio. €; u. a. infolge des Fälligkeitenprofils von Schuldanerkenntnissen bei DB Fernverkehr) stiegen an.

Die Struktur der Aktivseite hat sich infolge der Entkonsolidierung von DB Schenker bei gleichzeitig höherem Sachanlagevermögen verändert. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte hat sich spürbar erhöht.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital deutlich, v. a. durch

- die Eigenkapitalerhöhung des Bundes (+8.314 Mio. €) zur Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur 306, sowie
- eine insgesamt positive Ergebnisentwicklung 57ff. (+5.320 Mio. €). Positive Einmaleffekte insbesondere aus dem Verkauf von DB Schenker wurden dabei durch gegenläufige Einmaleffekte v. a. aus Wertminderungen bei DB Fernverkehr teilweise kompensiert.
- Unterstützend wirkte zudem der Anstieg der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (+577 Mio. €).

- Gegenläufig eigenkapitalmindernd wirkten v. a. die Tilgung einer Hybridanleihe 61 (– 1.000 Mio. €), die aufgrund ihrer Einstufung als Nachrangkapital gem. den IFRS dem Eigenkapital zuzurechnen war, sowie
- übrige Veränderungen des erwirtschafteten Ergebnisses (– 179 Mio. €) im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker (Umgliederungen von in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen sowie Währungskursumrechnung).

Der spürbare Anstieg des Eigenkapitals führte bei einer unterproportional gestiegenen Bilanzsumme zu einer deutlich höheren Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital ist deutlich gesunken. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - deutlich niedrigere langfristige Finanzschulden 65 f. (– 3.795 Mio. €),
  - einen Rückgang der Pensionsverpflichtungen (– 415 Mio. €) v. a. infolge eines höheren Zinssatzes bei der Neubewertung,
  - geringere übrige Verbindlichkeiten (– 174 Mio. €; u. a. infolge des Fälligkeitenprofils von Schuldanerkenntnissen bei DB Fernverkehr [gegenläufiger Effekt in den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten]) sowie
  - niedrigere langfristige derivative Finanzinstrumente (– 80 Mio. €).
  - Gegenläufig stiegen die passiven Abgrenzungen (+ 1.804 Mio. €; im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Auszahlung eines Darlehens des Bundes 61) sowie die Rückstellungen (+ 228 Mio. €; u. a. Zuführungen zu Rückstellungen für personalvertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Beschäftigungssicherung) an.
- Das kurzfristige Fremdkapital ging noch deutlicher zurück. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - deutlich geringere zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten (– 6.199 Mio. €) infolge des Verkaufs von DB Schenker sowie
  - den Rückgang der kurzfristig fällig werdenden Finanzverbindlichkeiten (– 1.344 Mio. €). Die vollständige Rückführung ausstehender Commercial Paper per 31. Dezember 2025 wurde durch Effekte aufgrund des Fälligkeitenprofils teilweise kompensiert.
  - Der Anstieg der kurzfristig fällig werdenden sonstigen Rückstellungen (+ 720 Mio. €; v. a. Zuführungen zu Rückstellungen im Zusammenhang mit Investitionszuschüssen, für Erlösschmälerungen bei DB Regio sowie für personalvertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Beschäftigungssicherung), der sonstigen Verbindlichkeiten (+ 690 Mio. €; u. a. Stichtagseffekte im Zusammenhang mit nicht verrechneten Investitionszuschüssen sowie infolge des Fälligkeitenprofils von Schuldanerkenntnissen bei DB Fernverkehr) und der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+ 670 Mio. €; u. a. bei DB InfraGO) wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.

In der Struktur der Passivseite ist die Eigenkapitalquote gestiegen. Gegenläufig gingen die Anteile des kurz- und langfristigen Fremdkapitals zurück.

AUSSERBILANZIELLE FINANZIERUNGSINSTRUMENTE UND NICHT BILANZIERTES VERMÖGEN

Neben dem in der Konzern-Bilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt der DB-Konzern auch außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente und nicht bilanzierte Vermögenswerte.

- Wir mieten auch Vermögenswerte von geringem Wert auf kurzfristiger Basis (≤ 1 Jahr) oder mit variabler Entgeltgestaltung an, für die nach IFRS 16 kein Nutzungsrecht und keine Leasingverbindlichkeit bilanziert werden muss.
- Im Schienenpersonennahverkehr werden im Rahmen gewonnener Ausschreibungen von Verkehrsverträgen Triebfahrzeuge auch über Leasingvereinbarungen finanziert, die grundsätzlich bilanziert werden (IFRIC 12). Unter bestimmten Voraussetzungen erfolgt keine Bilanzierung.
- In sehr geringem Umfang haben wir per 31. Dezember 2025 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verkauft (rund 0,1 Mrd. €), bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken auf die ankaufende Bank übergegangen sind. Die Factoring-Vereinbarungen betreffen ausschließlich DB Cargo.
- Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmende werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2025 betrug die Gesamtverpflichtung 4.545 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 5.013 Mio. €) und der Zeitwert des Planvermögens 1.817 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.797 Mio. €). Durch die Saldierung ergibt sich eine Verkürzung der Bilanzsumme. Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld betrug per 31. Dezember 2025 2.903 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 3.318 Mio. €).

Weitere Informationen im Konzern-Anhang im Abschnitt Grundlagen und Methoden 284 ff.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2025 / in Mrd. €	2024	**2025 (Prognose März 2025)**	**2025 (Prognose Juli 2025)**	**2025**
Brutto-Investitionen	18,2	> 20	> 20	21,9
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [1]	5,9	> 6	> 6	5,9
Netto-Finanzschulden per 31.12.	32,6	26–28	26–28	20,7
Anleiheemissionen (Senior)	1,1	–	–	–

[1] Ohne zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes 306 zur Infrastrukturfinanzierung.

Die Entwicklung in 2025 wich teilweise von unserer im Integrierten Zwischenbericht Januar bis Juni 2025 abgegebenen Prognose ab:

- Insbesondere die eigenfinanzierten Netto-Investitionen lagen etwas unterhalb unserer Erwartungen, v. a., da sich Bauprojekte verzögerten.
- Die Netto-Finanzschulden entwickelten sich deutlich besser als prognostiziert. Dies resultierte v. a. aus dem Darlehen des Bundes, einem geringeren Working Capital sowie nicht eingetretenen Risiken im Zusammenhang mit der Bundesfinanzierung.

Beschaffung

- *Deutlich höheres Einkaufsvolumen im Vergleich zum Vorjahr.*
- *Versorgung des DB-Konzerns auch bei gestiegenen Investitionen in die Infrastruktur gesichert.*

EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen entspricht den Prognosen und der Bedarfsvorschau der Geschäftsfelder sowie den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen des DB-Konzerns betrug 2025 37,9 Mrd. € (im Vorjahr: 29,7 Mrd. €):

- Industrielle Produkte stiegen auf 8,7 Mrd. € (im Vorjahr: 7,6 Mrd. €), getrieben u. a. durch die Beschaffung einer weiteren Auslieferungsstufe ICE 3neo und die Beschaffung von Neufahrzeugen Siemens Mireo für das ENORM-Netz in Sachsen-Anhalt.
- Bau- und Ingenieurleistungen erhöhten sich deutlich auf 16,2 Mrd. € (im Vorjahr: 11,5 Mrd. €) aufgrund von Bauleistungen an der 2. S-Bahn-Stammstrecke München sowie am Hochleistungskorridor Hamburg—Berlin.
- Dienstleistungen Dritter stiegen auf 10,3 Mrd. € (im Vorjahr: 8,0 Mrd. €), u. a. infolge von Anmietungen von Schienenfahrzeugen im Rahmen von abgeschlossenen Sale-and-Leaseback-Vereinbarungen insbesondere für 60 Class-77-Lokomotiven (DB Cargo) sowie für Digitalisierungsprojekte und Projektunterstützungsleistungen für Infrastrukturprojekte.
- Leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe blieben annähernd stabil bei 2,7 Mrd. € (im Vorjahr: 2,6 Mrd. €).

Struktur Einkaufsvolumen / in % **2025** / 2024

Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland lag 2025 bei 32,8 Mrd. € (im Vorjahr: 25,0 Mrd. €).

Einkaufsvolumen / in Mio. €	**2025**	2024	2023
Einkaufsvolumen in Deutschland	35.998	27.941	28.009
Anteil lokales Einkaufsvolumen in %	91	90	85

Das Einkaufsvolumen ist die Summe aller Nettobestellwerte — aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen —, die abgeschlossen wurden.

Das Bestellobligo 327 (vertragliche Verpflichtungen für zukünftige Investitionen) betrug per 31. Dezember 2025 29,3 Mrd. € (per 31. Dezember 2024: 26,2 Mrd. €). Der zukünftige Finanzierungsbedarf sollte unverändert durch interne Finanzmittel, externe Finanzierungsinstrumente sowie durch Investitionszuschüsse des Bundes gedeckt werden.

Entwicklung der Geschäftsfelder

71 Entwicklungen auf den relevanten Märkten
73 Geschäftsfeld DB Fernverkehr
79 Geschäftsfeld DB Regio
87 Geschäftsfeld DB Cargo
95 Geschäftsfeld DB InfraGO
112 Geschäftsfeld DB Energie
116 Bereich Beteiligungen/Sonstige

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

DEUTSCHER PERSONENVERKEHR

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt langfristig zu erhalten.

Personenverkehrsmarkt in Deutschland / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2025	2024	**2025**	2024
Motorisierter Individualverkehr	+0,9	+0,9	83,0	83,0
Schienenpersonenverkehr	+2,7	+5,4	10,5	10,3
DB-Konzern	+2,7	+2,1	8,1	8,0
Konzernexterne Bahnen	+2,6	+18,1	2,4	2,4
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	-0,9	+7,4	6,1	6,2
DB-Konzern	+0,9	+4,0	0,6	0,6
Luftverkehr (innerdeutsch)	0,0	+3,4	0,5	0,5
Gesamtmarkt	**+1,0**	**+1,7**	-	-

Die Daten entsprechen den per Januar 2026 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Der deutsche Personenverkehr verzeichnete 2025 einen erneuten Anstieg der Verkehrsleistung. Das Wachstum variierte dabei in den einzelnen Marktsegmenten:

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte auch 2025 bei der Verkehrsleistung zulegen. Hohe Kraftstoffpreise und ein verändertes Mobilitätsverhalten bremsen die Entwicklung aus.
- Der innerdeutsche Luftverkehr blieb 2025 in etwa auf Vorjahresniveau. Hohe Standortkosten führen zu massiven Angebotsreduzierungen.
- Der Schienenpersonenverkehr (SPV) verzeichnete auch 2025 einen Verkehrsleistungszuwachs, wobei der Infrastrukturzustand ein höheres Wachstum verhinderte. Der Marktanteil der Schiene stieg leicht.
  - Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) konnte trotz Preiserhöhung beim Deutschland-Ticket weiter zulegen und damit seinen Anteil zur positiven Gesamtentwicklung der Schiene beisteuern.
  - Der Schienenpersonenfernverkehr konnte nach einem v. a. streikbedingten Rückgang im Vorjahr wieder aufholen und 2025 deutlich zulegen. Es waren zudem auch Angebotsmaßnahmen, die zu einem überproportionalen Wachstum beitrugen.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) verzeichnete streikbedingte Einbußen. Die Nachfrage wurde zudem durch einen sich verstetigenden Effekt aus mobilem Arbeiten und damit verbundenem Wegfall von Pendlerfahrten gehemmt.
  - Der Buslinienfernverkehr war 2025 rückläufig, was v. a. an der fehlenden Teilhabe am Deutschland-Ticket lag.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHR

Güterverkehrsmarkt in Deutschland / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2025	2024	**2025**	2024
Schienengüterverkehr	-3,6	-0,9	19,5	19,9
DB-Konzern	-21,4	-8,5	6,3	7,8
Konzernexterne Bahnen	+8,0	+4,8	13,2	12,1
Straßengüterverkehr	-1,0	-1,3	71,4	70,9
Binnenschiff	-2,0	+4,7	6,5	6,5
Rohrfernleitungen	-5,6	+6,2	2,6	2,7
Gesamtmarkt	**-1,7**	**-0,6**	-	-

Die Daten entsprechen den per Februar 2026 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Verkehrsleistung Schienengüterverkehr gem. Destatis-Definition als Verkehre mit Hauptfrachtführerschaft.

Der Güterverkehr in Deutschland war 2025 rückläufig. Die Industrieproduktion verzeichnete bereits das vierte Jahr in Folge eine negative Entwicklung. Zentrale Branchen der deutschen Industrie standen weiterhin unter erheblichem Druck. Steigende Investitionsaufwendungen im Zuge der Transformation zur Klimaneutralität, stagnierende Exporte und Stellenabbau prägten den Automobilmarkt. Die anhaltend hohen Kosten, insbesondere infolge gestiegener Energiepreise, sowie Exportbeschränkungen, gepaart mit einer niedrigen Nachfrage, belasten die Chemiebranche und die Stahlindustrie. Zusätzlich wirkten US-Zölle sowie Überkapazitäten aus Asien dämpfend auf die exportorientierten Industrien, insbesondere den Maschinenbau und die Stahlindustrie. Die wirtschaftliche Schwäche spiegelte sich entsprechend in der Transportleistung wider. Darüber hinaus waren die einzelnen Verkehrsträger mit spezifischen Hemmnissen konfrontiert. Eine intensive Bautätigkeit schränkte die Netzkapazität auf der Schiene ein. Gleichzeitig wurden die Trassenpreise erhöht. Im Straßengüterverkehr belastete ebenfalls die höhere Maut. Das Laderaumangebot ging infolge zunehmender Insolvenzen zurück. In der Binnenschifffahrt wirkten Niedrigwasser sowie rückläufige Massengütertransporte negativ auf die Verkehrsleistung. Verkehrsträgerübergreifend belastete zudem der anhaltende Fachkräftemangel.

Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehrsmarkt verzeichnete 2025 infolge der anhaltenden Wirtschaftsschwäche bereits zum dritten Mal in Folge einen Rückgang. Die Transportnachfrage aus der Stahlindustrie und ihrer gesamten Wertschöpfungskette, vom Bergbau mit Kohle, Erzen und Koks bis hin zu Abnehmerbranchen wie der Automobilindustrie, ging deutlich zurück. Auch die Transporte chemischer Erzeugnisse nahmen ab. Weitere schienenaffine Gütergruppen wie Papier und Baustoffe verzeichneten ebenfalls Rückgänge. Das Wachstum des Kombinierten Verkehrs, bislang das wichtigste Wachstumssegment des deutschen Schienengüterverkehrs, kam zum Stillstand. Positiv entwickelten sich hingegen die Transporte von Mineralölerzeugnissen sowie sonstigen Mineralerzeugnissen.

Insgesamt sank 2025 der Modal Split des Schienengüterverkehrs. Gegen den Trend des Gesamtmarktes konnten konzernexterne Bahnen bei der Verkehrsleistung hinzugewinnen und so ihren Marktanteil steigern.

Straßengüterverkehr

Auch der Straßengüterverkehr in Deutschland litt 2025 unter der konjunkturellen Schwäche. Besonders die anhaltende Krise der Bauindustrie, traditionell einer der volumenstärksten Nachfragetreiber für schwere Lkw-Transporte, wirkte dämpfend. Die schwache Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr wird auch durch die Mautstatistik für schwere Lkw bestätigt. Die Fahrleistung mautpflichtiger Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t lag 2025 unter dem Vorjahresniveau, insbesondere bei inländischen Fahrzeugen. Ursächlich hierfür waren u. a. Kapazitätsengpässe infolge zunehmender Insolvenzen von Lkw-Transportunternehmen in Deutschland. Da andere Verkehrsträger stärkere Rückgänge verzeichneten als der Straßengüterverkehr, konnte dieser seinen Marktanteil leicht steigern.

Binnenschiff

Nach einer moderaten Erholung im Vorjahr kehrte die Binnenschifffahrt 2025 wieder in den Abwärtstrend zurück. Ausschlaggebend hierfür war insbesondere die anhaltend schwache Bauwirtschaft, die als zentraler Nachfragetreiber eine gedämpfte Transportnachfrage zur Folge hatte. Transporte von baunahen Gütern wie Steinen und Erden zeigten auch 2025 keine Erholung. Zudem ging die Verkehrsleistung bei Mineralölerzeugnissen, einer der wichtigsten Gütergruppen für die Binnenschifffahrt, zurück. Die Rückgänge konnten nicht vollständig durch eine zweistellig steigende Nachfrage nach Kohletransporten kompensiert werden, die infolge geringerer Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien zu Jahresbeginn zunahm. Insgesamt verlor die Binnenschifffahrt 2025 leicht an Marktanteil.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach einem moderaten Rückgang der Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) im Vorjahr wurde für 2025 eine leichte Erholung prognostiziert, die jedoch aufgrund des sich fortsetzenden schwachen konjunkturellen Umfelds nicht eingetreten ist. Die Unsicherheiten aufgrund der anhaltenden geopolitischen Konflikte wurden durch neue wirtschafts- und handelspolitische Maßnahmen verstärkt. Unvorhergesehene und wechselnde Zollbelastungen beeinflussten Industrieproduktion und Handelswege, u. a. stieg der Importdruck in den europäischen Raum. V. a. schienenaffine Industrien wie Stahl und Automotive litten unter diesen unsicheren und volatilen Rahmenbedingungen. Auch der Kombinierte Verkehr – eigentlich das Wachstumssegment des Schienengüterverkehrs in Europa – konnte sich 2025 dem Trend mit einem Rückgang der Verkehrsleistung nicht entziehen.

	Wachstumsrate	
Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt / in %	**2025**	2024
Verkehrsleistung (Basis tkm)	– 2,5	– 1,3

Die Daten entsprechen den per Januar 2026 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

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

			Veränderung	
Ausgewählte Kennzahlen DB-Schieneninfrastruktur in Deutschland	**2025**	2024	absolut	%
Infrastrukturkunden	524	460	+ 64	+ 13,9
Konzerninterne Bahnen	18	17	+ 1	+ 5,9
Konzernexterne Bahnen	506	443	+ 63	+ 14,2
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.108	1.103	+ 5	+ 0,5
Konzerninterne Bahnen	653,3	654,0	– 0,7	– 0,1
Konzernexterne Bahnen	455,0	448,7	+ 6,3	+ 1,4
Anteil konzernexterner Bahnen in %	41,1	40,7	+ 0,4	–
Stationshalte in Mio. Stopps	159,6	160,1	– 0,5	– 0,3
Konzerninterne Bahnen	111,9	110,8	+ 1,1	+ 1,0
Konzernexterne Bahnen	47,6	49,3	– 1,7	– 3,4

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Werte inkl. Usedomer Bäderbahn (UBB). Die UBB ist nicht Bestandteil von DB InfraGO.

Die Trassennachfrage konnte sich 2025 von den Einschnitten aus Sonderereignissen im Vorjahr (GDL-Streiks und Unwetter) erholen. Die Absatzentwicklung wird jedoch durch den Zustand der Infrastruktur und ein damit verbundenes hohes Bauvolumen (z. B. Modernisierung des Hochleistungskorridors Hamburg—Berlin) gedämpft. Darüber hinaus führt auch die schwache konjunkturelle Entwicklung zu Rückgängen im Schienengüterverkehr. Die konzernexternen Bahnen konnten ihren Marktanteil weiter ausbauen, während die Nachfrage der konzerninternen Bahnen insgesamt zurückging. Wesentlicher Treiber für den Rückgang der konzerninternen Nachfrage ist der Schienengüterverkehr. Im Schienenpersonenverkehr hingegen konnten die konzerninternen Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund von Vergabegewinnen im Schienenpersonennahverkehr den Marktanteil leicht steigern.

Die Entwicklung der Stationshalte zeigt insgesamt einen leichten Rückgang. Die im Jahresverlauf angestiegene Bauaktivität, die allgemeine Betriebslage sowie außergewöhnliche infrastrukturelle Beeinträchtigungen führten zur Reduzierung der Halte im Vorjahresvergleich.

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

GESCHÄFTSMODELL

DB Fernverkehr bietet Reisenden komfortables und umweltfreundliches Reisen innerhalb Deutschlands sowie in Nachbarländer. Der Tageslinienverkehr mit den Produkten ICE, Intercity und Eurocity bildet das Rückgrat des Fernverkehrs.

Wichtigste Zielgrößen sind die Zufriedenheit der Reisenden, die betriebliche sowie Reisendenpünktlichkeit, die Verkehrsleistung, die Mitarbeitendenzufriedenheit und das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt). Die Steuerung erfolgt insbesondere anhand der Leistungskennzahlen Betriebsleistung sowie Sitzplatzauslastung der Züge. Die Kostenseite korreliert stark mit der geplanten Betriebsleistung, die sich aus dem Angebot ableitet. Ein Teil der Kosten, u. a. für Trassen, Stationshalte und Energie, hängt von der tatsächlich erbrachten Betriebsleistung ab. Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen werden hingegen auf den Jahresfahrplan ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenen Zugkilometer zu optimieren. Wesentliche Kostentreiber hierbei sind Fahrzeug-, Personal- und Infrastrukturaufwendungen, weshalb das Geschäft fixkostenintensiv ist. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Wichtigste Einnahmequelle für den eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehr sind Erlöse aus Fahrkarten und BahnCards.

Maßgeblich für den Erfolg von DB Fernverkehr sind die Mitarbeitenden, eine moderne Fahrzeugflotte sowie eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit anderen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen für grenzüberschreitende Verbindungen und Nachtzugverkehre von großer Bedeutung.

MÄRKTE UND STRATEGIE

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

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

2025 hat DB Fernverkehr in zahlreichen Bereichen Fortschritte erzielt und setzt dabei auf Modernisierung, Digitalisierung, Qualitätssicherung und Nachhaltigkeit.

- DB Fernverkehr treibt die gezielte Modernisierung und den Ausbau der Fahrzeugflotte weiter voran: Mit dem Zulauf des ersten ICE L im September 2025 und dessen Einsatz seit Mitte Dezember 2025 wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht. Der ICE L verfügt über einen stufenlosen Einstieg, ein modernes Innendesign sowie größere Mehrzweckbereiche. Vom ICE 3neo wurden 15 weitere Fahrzeuge abgenommen. Um das internationale Einsatzgebiet des ICE 3neo weiter auszuweiten, erhalten bis 2031 bis zu 32 Züge die technische Ausstattung, um zusätzlich zu Belgien und den Niederlanden auch nach Frankreich und Polen fahren zu können. Nach erfolgreicher Zulassung kann der ICE dann erstmals zwischen Berlin und Warschau eingesetzt werden. Parallel sollen die notwendigen In-

DB Fernverkehr – auf einen Blick

Produkte

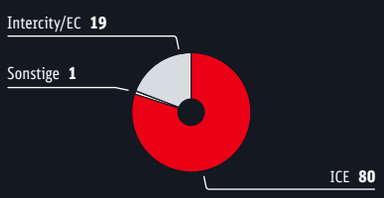
ICE (Intercity-Express)
ICE-Züge sind unsere Hochgeschwindigkeitszüge und verbinden Metropolen und Ballungszentren. DB Fernverkehr bietet mit dem ICE nationale und grenzüberschreitende Verkehre in Europa an.

Intercity
Die Intercity-Züge sind v. a. auf Relationen innerhalb Deutschlands im Einsatz. Sie verbinden Metropolen und Ballungszentren mit Regionen. Seit 2015 wird die Flotte durch doppelstöckige Intercity-2-Züge ergänzt.

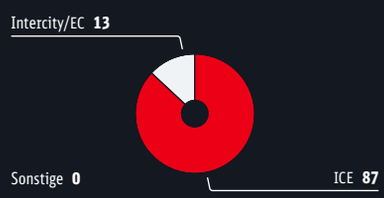
EC (Eurocity)
Die EC-Züge ermöglichen ein schnelles und länderübergreifendes Reisen. In Zusammenarbeit mit anderen Bahnen werden zahlreiche Verbindungen zwischen großen europäischen Städten angeboten.

Struktur

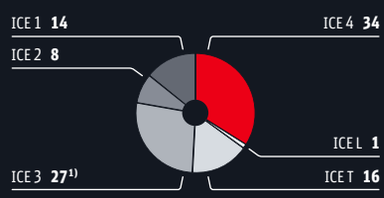
REISENDE / in %



VERKEHRSLEISTUNG / in %



ICE-FLOTTE (ZÜGE) / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 20.400

Fahrzeuge
- 403 ICE (davon angemietet/geleast: 14)
- 153 Lokomotiven (davon angemietet/geleast: 9)
- 650 Reisezugwagen

Netzwerke und Infrastruktur
- 10 Werksstandorte
- 12 Betriebswerke

Strom und Kraftstoffe
- 2,6 Mrd. kWh Bahnstrom
- 3,1 Mio. l Dieselkraftstoff (Traktion)
- 2,5 Mio. l HVO (Traktion)

Weitere Produktionsfaktoren
- 160 Mio. Trkm
- 2,9 Mio. Stationshalte

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden

Nutzenversprechen
- DB Fernverkehr bietet einfaches, entspanntes, verlässliches und umweltfreundliches Reisen.

Kundenzugang/-bindung
- Online, mobil, Reisezentren, Automaten, Agenturen, Call-Center
- BahnCard, BahnBonus-Programm und Apps

Schlüsselaktivitäten
- Zugverkehre durchführen
- Fahrgäste betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Netzwerke und Verkehre planen

OUTPUTS [2)]

Reisende
- 136 Mio.

Verkehrsleistung
- 45 Mrd. Pkm

OUTCOMES [3)]

EBIT bereinigt
- 45 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,5 (2024)

Kundenzufriedenheit
- Schulnote von 2,6

Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019
- – 60,5 %

Pünktlichkeit
- Pünktlichkeit (betrieblich): 60,1 %
- Reisendenpünktlichkeit: 65,5 %

Stand 2025 bzw. per 31. Dezember 2025.
[1)] Davon angemietet/geleast: 14.
[2)] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[3)] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

standhaltungskapazitäten sichergestellt werden. Im neuen ICE-Werk Dortmund-Hafen wurde im Herbst 2025 mit dem Hochbau begonnen.

- Durch verbesserte Prozesse sollen alle Fernverkehrszüge mit hoher Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitgestellt werden. Um die Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität weiter zu steigern, wird die Produktion weiter digitalisiert und optimiert, z. B. durch den Einsatz von Kamerabefundung. Zudem wurde die Arbeit an Projekten fortgesetzt, die langfristig die Prozesse in den Verkehrsleitungen und Instandhaltungswerken verbessern und somit zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie der Fahrzeugverfügbarkeit beitragen sollen. Auch der Mitarbeitendenqualifizierung und -bindung in betriebs- und servicekritischen Positionen kommt weiterhin eine wichtige Rolle zu.
- Das Angebot wurde 2025 durch Taktverdichtungen, Reisezeitverkürzungen und Streckenausweitungen weiter optimiert: Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verbindet DB Fernverkehr im Halbstundentakt 21 inner-

deutsche Städte. Auch die Sprinter-Fahrten und die internationalen Verbindungen wurden erweitert. Durch den Ausbau und die kontinuierliche Modernisierung der Flotte sollen die Fahrzeugverfügbarkeit und der Komfort der ICE-Flotte langfristig gesteigert werden. Um das Reiseerlebnis kontinuierlich zu verbessern, wurden 2025 u. a. die Vertriebskanäle DB Navigator und bahn.de barrierefrei gestaltet. Parallel dazu schreitet die Modernisierung von Lounges und Reisezentren weiter voran. In Hamburg wurde das dritte Reisezentrum mit einem neuen, innovativen Konzept eröffnet. Weitere Standorte befinden sich im Umbau.

- Nachhaltigkeit ist für DB Fernverkehr eine Selbstverständlichkeit: So fahren die Züge von DB Fernverkehr in Deutschland bereits seit 2018 auf allen elektrifizierten Strecken mit 100 % Ökostrom. Unsere neuen Instandhaltungswerke arbeiten klimafreundlicher, u. a. durch den Einsatz von Geothermie- und Photovoltaikanlagen. Um Unternehmen mithilfe eines gamifizierten Ansatzes für klimafreundliches Reisen mit der Bahn zu begeistern, wurde 2025 der Klima Cup als Wettbewerb für bahn.business-Kund:innen ausgerufen. Weitere Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit wie der CO_2e-Ausweis auf bahn.de und in der BahnBonus-App flankieren diese Aktivitäten.

RAHMENBEDINGUNGEN

Trassenpreisförderung

Nach dem Beschluss des Haushaltsausschusses wurde die Trassenpreisförderung 2025 für den Fernverkehr (gesamter Sektor) i. H. v. 105 Mio. € Ende 2025 ausgezahlt. Für die Trassenpreisförderung 2026 sind im Bundeshaushalt 200 Mio. € verankert. Zur Auszahlung der Mittel ist eine neue Förderrichtlinie erforderlich, die durch das BMV erarbeitet wird.

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Fahrzeugprojekte und -beschaffungen

Die Fahrzeugprojekte zum Ausbau der ICE-Flotte wurden 2025 fortgeführt:

- Die sukzessive Abnahme der ICE 3neo ist weiter vorangeschritten – Ende 2025 waren 39 ICE 3neo im Einsatz, von denen 15 in 2025 neu zugegangen sind.
- Zwei Fahrzeuge der neuen ICE-L-Flotte sind in 2025 zugelaufen. Zwei weitere Fahrzeuge befanden sich Ende 2025 in Abnahme.
- Die ICE-1-Modernisierung wurde 2025 fortgesetzt, sodass neun weitere ICE 1 modernisiert und die Robustheit ihrer Antriebe optimiert wurde.
- Das Kundenprogramm ICE T, bei dem 41 ICE T modernisiert wurden, wurde im Dezember 2025 beendet. Hierbei wurden u. a. die Sitze erneuert sowie der Fahrzeuginnenraum aufgewertet.
- 2025 sind zudem zwei weitere Intercity 2 zugelaufen, sodass die Flotte jetzt aus 68 Zügen besteht.
- Mit dem Abschluss einer Sale-and-Leaseback-Vereinbarung 62 über 25 ICE-3neo-Fahrzeuge über einen Zeitraum von zehn Jahren wurde erstmals im Hochgeschwindigkeitssegment ein derartiges Finanzierungsmodell umgesetzt.
- Darüber hinaus wurden 21 Lokomotiven der Baureihe 248 für acht Jahre über einen Leasingvertrag finanziert. Anders als beim Leasing des ICE 3neo ist in diesem Fall ein »Full Service« enthalten. Das bedeutet, Halterschaft, Wartung und Instandhaltung werden vom Leasinggeber übernommen.

Fahrzeugverfügbarkeit

Durch die Modernisierung der Bestandsflotte sowie die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge konnte 2025 die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte verbessert werden. Eine positive Entwicklung zeigt sich auch bei der Funktionsfähigkeit (z. B. Antriebe, WCs und Fahrgastinformation).

Um auch zukünftig den Reisenden eine qualitativ hochwertige und zuverlässige Fahrzeugflotte bereitzustellen, werden Projekte zur Beschaffung und Modernisierung von Fahrzeugen weiter umgesetzt. Hierzu zählen u. a. der Zulauf von neuen Fahrzeugen und die Optimierung der Bestandsflotte. Zusätzlich verbessern Verfahren auf Basis von künstlicher Intelligenz, Predictive Maintenance und Condition-based Maintenance die Verfügbarkeit weiter.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Die Digitalisierung bei DB Fernverkehr ist insbesondere darauf ausgerichtet, unseren Reisenden einen einfachen Zugang zu unserem Mobilitätsangebot zu ermöglichen, unsere Mitarbeitenden bei ihrer täglichen Arbeit zu unterstützen und die Standzeiten für unsere Züge zu reduzieren und damit mehr und pünktlichere Fahrten zu realisieren. Folgende ausgewählte Maßnahmen zahlen darauf ein:

- Zentralisierung steuerungsrelevanter Daten zur effizienten Weiterverarbeitung innerhalb von DB Fernverkehr.
- Nutzerzentrierte Weiterentwicklung der digitalen Vertriebskanäle.
- Optimierung der Konnektivität an Bord der Züge.
- Ausbau der digitalen Services an Bord der Züge als Beitrag zur Nachhaltigkeit und Förderung des Umweltschutzes.
- Begleitung der Mitarbeitenden in allen Bereichen bei der Transformation auf die digitale Arbeitswelt durch entsprechende Programme und stärkeren Fokus auf die User Experience der digitalen Anwendungen.
- Einsatz von KI im Fernverkehr.

2025 wurden u. a. folgende Fortschritte erzielt:

- **DB Navigator:** 2025 schritt die integrierte Alltagsmobilität weiter voran. Der DB Navigator erhält den neuen Menübereich »Umgebung«, der direkten Zugang zu Mobilitätsmöglichkeiten in der Nähe bietet, mit Haltestellen und verfügbaren Fahrrädern und Scootern von Sharing-Diensten. Die Webseite bahn.de und die App DB Navigator sind nach den Anforderungen der EU-Richtlinie zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz barrierefrei umgesetzt. Zudem gibt es Erfolge mit europäischer Dimension: Durch die technische Umsetzung von Open Sales and Distribution Model (OSDM) als europäischer Standard lassen sich viele internationale Verbindungen nun direkt über die digitalen Vertriebskanäle buchen.
- **Onboard-WLAN (WIFIonICE):** ICE 3neo und ICE L sind werksseitig mit Konnektivitätssystemen ausgestattet. Leistungsfähige 5G-Router ermöglichen den Reisenden einen performanten und stabilen Internetzugang über WLAN im Zug. Der fortschreitende Netzausbau entlang der Strecken wird damit optimal genutzt. Eine Ausweitung dieser Systeme auf die ICE-4-Flotte ist für 2026 vorgesehen.
- **Einsatz von KI:** 2025 wurden Projekte umgesetzt, um z. B. KI-basiert die Reisendeninformationen zu verbessern sowie bessere Entscheidungsunterstützung für die Mitarbeitenden von DB Fernverkehr zu bieten (bspw. bei der Kodierung von Verspätungsgründen oder dem Treffen von Anschlussentscheidungen). Weiterhin wurden KI-gestützte Werkzeuge für den Softwareentwicklungsprozess und das alltägliche Wissensmanagement eingeführt.
- **Intelligente Verkehrssteuerung:** Ein neues, modernes System mit Fokus auf Automatisierung und Nutzerzentrierung wurde im November 2025 eingeführt und löst das Altsystem bis Ende 2026 ab. Das neue System vereinfacht den Arbeitsalltag unserer Disponent:innen und sorgt dadurch für eine verbesserte Informationsversorgung der Reisenden.
- **Moderne Arbeitswelten:** Durch die Implementierung von modernen und nutzerzentrierten Anwendungen und Plattformen wird der Arbeitsalltag verbessert, z. B. durch Weiterentwicklung bestehender oder Entwicklung neuer Apps. Ein Beispiel ist das Projekt »Digitaler Fahrplan«, das 2025 in den Regelbetrieb überführt wurde und Triebfahrzeugführer:innen dank einer integrierten digitalen Anwendung einen vereinfachten Zugriff auf alle relevanten Fahrplandaten ermöglicht.

UMWELTMASSNAHMEN

- Beim Neubau des klimafreundlicheren ICE-Werks Dortmund-Hafen wurde Ende Mai 2025 die erste Bauphase der geplanten Geothermieanlage abgeschlossen, die das Werk ab der Fertigstellung mit erneuerbarer Energie wärmen und klimatisieren soll.
- Für Geschäftskunden ist im Februar 2025 der sog. Klima Cup gestartet. Dabei sammeln Unternehmen mit den im DB Fernverkehr zurückgelegten innerdeutschen Kilometern Punkte und können BahnCards Business 1. Klasse für alle ihre Mitarbeitenden gewinnen. Insgesamt nahmen 1.175 Unternehmen an der Aktion teil und fuhren insgesamt rund 990 Mio. km.
- 2025 wurden in das BahnBonus-Programm Spendenprojekte in Gebieten von Fahrtziel Natur zum Schutz des Laubfroschs, der Waldbirkenmaus und der Kegelrobbe aufgenommen. Mit der Kooperation Fahrtziel Natur setzen sich BUND, NABU, VCD und DB-Konzern seit über 20 Jahren gemeinsam dafür ein, den touristischen Verkehr in Nationalparks, Naturparks und Biosphärenreservate vom Auto auf Bus und Bahn zu verlagern.

WEITERE EREIGNISSE

- **Wertminderung:** Infolge veränderter Infrastruktur- und Marktbedingungen, v. a. durch die länger anhaltenden Korridorsanierungen 98f. und die deutlich verzögerte Verbesserung der Pünktlichkeit, ist bei DB Fernverkehr eine Wertminderung eingetreten, aus der eine Abschreibung resultierte. Die Wertminderung umfasst überwiegend Sachanlagevermögen (Schienenfahrzeuge).
- **Intermodale Reiseketten:** In der Kooperation mit mittlerweile 55 Airlines sowie weiteren Partnern wie insbesondere Reiseveranstaltern hat DB Fernverkehr auch 2025 seine Position als integraler Bestandteil intermodaler Reiseketten weiter verstärkt. Seit Januar 2025 sind für Eurowings-Buchungen wieder Zug-zum-Flug-Angebote buchbar. Seit März 2025 ist bei Lufthansa-Express-Rail-Buchungen das City-Ticket in aktuell 25 innerdeutschen Städten automatisch enthalten und ermöglicht Reisenden eine durchgängige Mobilitätskette von der Haustür bis zum Flughafen. Im gleichen Monat wurde ein Codeshare-Abkommen mit der Condor abgeschlossen. Wichtigstes Drehkreuz ist der Flughafen Frankfurt, zu und von dessen Fernbahnhof 2025 rund 200 ICE-Verbindungen täglich die Reisenden beförderten.
- **Mehr Züge zwischen Deutschland und Polen:** Ab Dezember 2025 sind deutlich mehr Züge zwischen Deutschland und Polen unterwegs. Der DB-Konzern und die polnische PKP Intercity (PKP) stocken das Fernverkehrsangebot um

über 50 % auf. Reisenden stehen künftig 17 statt aktuell 11 direkte Verbindungen zur Verfügung. Neu eingeführt wurde die Linie Leipzig—Krakau, die zweimal täglich verkehrt.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Wegfall von negativen Effekten (u. a. durch GDL-Streiks, Hochwasser) führten zu Verbesserungen – Entwicklung bleibt aber herausfordernd.*
- *Zusätzliche Ergebnisbelastungen u. a. aus insgesamt höheren Infrastrukturnutzungskosten und Tarifeffekten wurden durch Gegensteuerungsmaßnahmen, Effizienzverbesserungen und Einmaleffekte mehr als kompensiert.*
- *Pünktlichkeit v. a. getrieben durch störungs- und baubedingte Kapazitätsengpässe der Infrastruktur unter schwachem Vorjahresniveau.*
- *Weiterhin hohe Investitionen in die Modernisierung der Fahrzeugflotte.*

2025 entwickelte sich sowohl die betriebliche Pünktlichkeit als auch die Reisendenpünktlichkeit bei DB Fernverkehr weiterhin rückläufig. Ursächlich waren der schlechte Infrastrukturzustand, eine hohe, zum Teil kurzfristig notwendige Bautätigkeit sowie instabile Fahrplanprozesse hinsichtlich der fristgerechten Bereitstellung von Fahrplandokumenten an die EVU. Darüber hinaus entstehen auf hochbelasteten Verkehrsknoten und Strecken aufgrund von Störungen und punktuellen Überlastungen starke Staueffekte, die negativ auf die Pünktlichkeit im gesamten Streckennetz wirken. Auch der Austausch von Betonschwellen und die damit verbundene Einrichtung von Langsamfahrstellen bleibt eine Herausforderung für die Betriebsqualität. Positiv wirkten sich hingegen der Rückgang EVU-bedingter Zusatzverspätungen und eine höhere Fahrzeugverfügbarkeit und Beginnplanmäßigkeit aus.

Die Reisendenpünktlichkeit DB Fernverkehr gibt den Anteil der Reisenden wieder, die gegenüber ihrer geplanten Fernverkehrsreisekette am Ende mit weniger als 15 Minuten Verspätung angekommen sind. Der Schwellenwert orientiert sich am intermodalen Wettbewerb mit dem Fernreisebus und Flugzeug. Grundlage der Betrachtung sind Verbindungen im Fernverkehr mit den zu diesem Zweck gebuchten Fernverkehrstickets. In der geplanten Reisekette eingetretene Zugausfälle und Anschlussverluste werden entsprechend berücksichtigt, dann auch mit Alternativrouten mit Nahverkehr. Nötige Umstiegszeiten werden spezifisch je nach Anschlusssituation berücksichtigt, Alternativrouten mit Direktverbindungen gegenüber solchen mit weiteren Umstiegen priorisiert.

Trotz gesunkener betrieblicher Pünktlichkeit konnte die Kundenzufriedenheit gesteigert werden. Besonders positiv wurden die Mitarbeitenden an Bord der Züge sowie der Reisekomfort bewertet, etwa durch das neue Innendesign und die Sitze im ICE 3neo.

Der BahnCard-Bestand per 31. Dezember 2025 lag nahezu auf dem Niveau des Vorjahresendes. Positive Effekte aus Vertriebsaktionen (v. a. Probe-BahnCard und BahnCard-50-

			Veränderung	
DB Fernverkehr	**2025**	2024	absolut	%
Pünktlichkeit in %	60,1	62,5	– 2,4	–
Reisendenpünktlichkeit in %	65,5	67,4	– 1,9	–
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,6	2,7	– 0,1	–
BahnCards in Tsd.	4.702	4.687	+ 15	+ 0,3
Reisende in Mio.	135,8	133,4	+ 2,4	+ 1,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	45.492	44.106	+ 1.386	+ 3,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	161,2	160,1	+ 1,1	+ 0,7
Auslastung in %	47,9	47,0	+ 0,9	–
Gesamtumsatz in Mio. €	6.115	5.847	+ 268	+ 4,6
Außenumsatz in Mio. €	5.931	5.674	+ 257	+ 4,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	644	502	+ 142	+ 28,3
EBIT bereinigt in Mio. €	45	– 96	+ 141	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.107	764	+ 343	+ 44,9
Mitarbeitende per 31.12. [1] in VZP	20.392	21.236	– 844	– 4,0
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt [1] in VZP	20.914	21.388	– 474	– 2,2
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,5	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	26,9	27,0	– 0,1	–
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 in %	– 60,5	– 41,0	– 19,5	–

[1] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 bzw. des Vorjahres wurde nicht angepasst.

Aktion) wurden durch negative Effekte, im Wesentlichen Kündigungen, die allerdings im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurückgegangen sind, nahezu vollständig kompensiert.

Die Leistungsentwicklung war 2025 insgesamt positiv:

- **Reisendenzahl und Verkehrsleistung:** leichter Anstieg im Wesentlichen infolge des Wegfalls negativer Effekte aus dem Vorjahr (v. a. durch Streiks sowie unwetterbedingte Einschränkungen). Angebotsausweitungen und eine leicht höhere Auslastung wirkten unterstützend. Das hohe Bauvolumen in der Infrastruktur wirkt sich weiterhin belastend aus. Infolge einer gestiegenen durchschnittlichen Reiseweite wuchs die Verkehrsleistung noch deutlicher als die Reisendenzahl.
- **Betriebsleistung:** etwas über Vorjahresniveau. Angebotsausweitungen sowie der Wegfall negativer Effekte aus dem Vorjahr (insbesondere Streiks und hochwasserbedingte Einschränkungen) wurden durch baubedingte Kapazitätsengpässe in der Infrastruktur teilweise aufgezehrt.
- **Auslastung:** leichter Anstieg aufgrund von Angebotsanpassungen sowie einer verbesserten Kapazitätssteuerung.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich insbesondere infolge des Wegfalls negativer Effekte aus dem Vorjahr, eingeleiteter Ergebnissicherungsmaßnahmen sowie der Trassenpreisförderung des Bundes 75, die die signifikante Trassenpreissteigerung 105 zumindest zu einem Teil kompensiert hat, deutlich, bleibt aber herausfordernd. Die schwache betriebliche Situation belastet die Entwicklung weiterhin. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen deutlich an und das bereinigte EBIT war wieder positiv.

Die Ertragsseite verbesserte sich infolge des Wegfalls von Streikeffekten aus 2024 sowie durch Preis- und Mengeneffekte und die Trassenpreisförderung:

- **Umsatz (+ 4,6 %/+ 268 Mio. €):** deutlicher Anstieg gegenüber dem streikbelasteten Vorjahr durch eine höhere Verkehrsleistung und eine höhere Auslastung sowie Preiseffekte.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 19,0 %/+ 107 Mio. €):** deutlicher Anstieg ganz wesentlich infolge der Trassenpreisförderung des Bundes. Zusätzliche Belastungen aus der Steigerung der Infrastrukturnutzungsentgelte (siehe Materialaufwand) wurden dadurch etwa zu einem Drittel kompensiert. Unterstützend wirkte u. a. der Anstieg von Erträgen aus dem Verkauf und der Vermietung von Fahrzeugen. Gegenläufig wirkten v. a. niedrigere erhaltene Schadenersatzzahlungen für Fahrgastrechte und Bauverfristungen.

Gegenläufig stieg der Aufwand spürbar, v. a. infolge mengen- und preisbedingt höherer Aufwendungen, aber weniger deutlich als die Erträge.

- **Materialaufwand (+ 7,8 %/+ 266 Mio. €):** spürbarer Anstieg insbesondere infolge zusätzlicher Belastungen v. a. aus preisbedingt höheren Aufwendungen für die Infrastrukturnutzung (teilweise gegenläufiger Effekt in den sonstigen betrieblichen Erträgen aus der Trassenpreisförderung des Bundes) und für Energie. Zudem stiegen die Instandhaltungsaufwendungen u. a. für planmäßige Fahrzeugrevisionen. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten u. a. geringere Aufwendungen im Bereich Kundenservice infolge des Wegfalls von Sondereffekten aus dem Vorjahr (v. a. Streiks).
- **Personalaufwand (+ 3,0 %/+ 46 Mio. €):** Anstieg im Wesentlichen getrieben durch Tarifeffekte. Gegenläufig dämpfend wirkte eine geringere Anzahl an Mitarbeitenden.
- **Abschreibungen (+ 0,2 %/+ 1 Mio. €):** lagen auf Vorjahresniveau. Investitionsbedingt höhere Abschreibungen wurden durch Effekte aus dem Erreichen des bilanziellen Nutzungsendes sowie dem Verkauf von Zügen nahezu vollständig aufgezehrt. Der Effekt aus der Wertminderung 76 wurde als Teil des Ergebnisses aus Sondereffekten 59 bereinigt.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkte gegenläufig zum Teil kompensierend.

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (– 7,6 %/– 74 Mio. €):** deutlicher Rückgang infolge umgesetzter Ergebnissicherungsmaßnahmen, die u. a. zu Einsparungen bei IT- und Beratungsaufwendungen führten. Zudem wirkte der Wegfall einer streikbedingt intensiveren Reisendenbetreuung im Vorjahr aufwandsmindernd. Höhere Fahrzeugmieten im Zusammenhang mit Angebotsausweitungen im internationalen Fernverkehr wirkten gegenläufig aufwandserhöhend.

Die Investitionen stiegen v. a. infolge der Beschaffung von 15 ICE-3neo-Zügen, wovon 14 Triebzüge zum Jahresende verkauft und im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Vereinbarung wieder angemietet wurden. Zudem sind die ersten vier Wagenverbände des ICE L beschafft worden (von denen bei zweien jedoch die Abnahme erst Anfang 2026 durchgeführt wurde) sowie zwei Intercity-2-Züge.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank per 31. Dezember 2025 insbesondere in den Bereichen Verwaltung und Vertrieb.

Der Frauenanteil lag per 31. Dezember 2025 in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Der weitere Rückgang der absoluten Scope-1- und -2-Emissionen im Vergleich zu 2019 resultierte im Wesentlichen aus der seit Anfang 2025 erfolgten Umstellung auf 100% Ökostrom für alle durch DB Energie versorgten stationären Anlagen und Gebäude in Deutschland.

Geschäftsfeld DB Regio

GESCHÄFTSMODELL

DB Regio verfolgt das Ziel, täglich Millionen von Reisenden im Regionalverkehr sicher, pünktlich, komfortabel und umweltfreundlich zu ihrem Wunschziel zu befördern – stets unter Einhaltung der Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge.

Das Kerngeschäft umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien sowie den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV), der sowohl planmäßige Linienverkehre als auch flexible bzw. bedarfsorientierte Angebote beinhaltet, die nicht nach festem Fahrplan verkehren. Dazu zählen Regionalbus-, Stadtbus-, Überland- und Expressbuslinien sowie, insbesondere in Gebieten und Zeiten mit geringer Nachfrage, digitale Rufbusse oder On-Demand-Shuttles, die telefonisch oder über eine App gebucht werden. Ergänzt wird dieses Angebot auf der Straße durch Charter- und Schienenersatzverkehre. So wird eine flächendeckende und vielseitige Mobilität gewährleistet.

Um neue Nutzergruppen zu erschließen und eine hohe Kundenakzeptanz sicherzustellen, setzt DB Regio auf die kontinuierliche Integration der bestehenden Mobilitätselemente auf physischer, digitaler und tariflicher Ebene. Dieser ganzheitliche Ansatz richtet sich insbesondere an suburbane und ländliche Räume, um auch dort öffentliche Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge und Alternative zum privaten Pkw zu etablieren. Hierfür spielen On-Demand-Verkehre als Zubringer zum klassischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), unterstützt durch intelligent geplante und verzahnte Angebote und digitale Technologien, eine besondere Rolle.

Gemeinsam mit Aufgabenträgern und Umsetzungspartnern verfolgt DB Regio den sukzessiven Ausbau und die Weiterentwicklung solcher zukunftsweisenden Verkehrskonzepte. Hierbei ermöglicht die regionale Organisationsstruktur DB Regio ein an den Anforderungen der Besteller und lokalen Kundenbedürfnissen ausgerichtetes Nahverkehrsangebot.

Die Leistungen im SPNV werden i. d. R. im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge im Auftrag der jeweiligen Aufgabenträger – überwiegend Bundesländer, landeseigene Gesellschaften oder kommunale Zweckverbände – erbracht. Im Zuge überwiegend wettbewerblicher Vergaben werden langfristige Verkehrsverträge (meist mit einer Laufzeit von 10 bis 15 Jahren) oder Liniengenehmigungen abgeschlossen, die Leistungsumfang und Qualität vorgeben.

Mit hochwertigen Verkehrskonzepten, kundenorientierten Mobilitätsdienstleistungen sowie gezielten Investitionen in Fahrzeugflotten, Produktentwicklung und Digitalisierung will DB Regio seine führende Marktposition sichern und seine Rolle als Qualitäts- und Innovationsführer im SPNV stärken.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Verkehrs- und Betriebsleistung, wobei Verkehrsverträge i. d. R. auf die Betriebsleistung referenzieren. Neben den Bestellerentgelten sind auch die Erlöse aus Fahrscheinverkäufen eine wichtige Einnahmequelle. Weiter an Bedeutung gewinnen sog. Bruttoverträge, wo Fahrgelderlöse direkt beim Besteller verbleiben und das Verkehrsunternehmen ausschließlich durch den Aufgabenträger vergütet wird.

Langfristige Verkehrsverträge und die Vorhaltung umfangreicher Produktionssysteme führen zu einer kostenintensiven Struktur mit hohem Fixkostenanteil, insbesondere bei Personal-, Fahrzeug-, Instandhaltungs- und Infrastrukturkosten. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Zugauslastung.

Bei Schienenausschreibungen wurden traditionell häufig integrierte Leistungspakete (Fahrzeugbeschaffung, Finanzierung, Flottenmanagement, Betrieb und Instandhaltung) gefordert. Zunehmend kommen auch fragmentierte Vergabemodelle zum Einsatz, bei denen einzelne Leistungen – wie Finanzierung, Betrieb oder Instandhaltung – separat ausgeschrieben bzw. vergeben werden. Aufgrund der umfassenden Kompetenzen in allen Wertschöpfungsstufen kann DB Regio flexibel als Systemdienstleister, Teilleistungsanbieter oder Subunternehmer agieren.

Im ÖSPV bleibt der Wettbewerb intensiv, bedingt durch europaweite Ausschreibungen und einen kleinteiligen, lokalen Markt mit rund 400 Bestellern (Aufgabenträgern), wie Landkreisen, kreisfreien Städten oder Zweckverbänden. Bruttoverträge mit acht- bis zehnjähriger Laufzeit sind hier gängig.

Bei städtischen Verkehren werden Verkehrsleistungen häufig über Inhouse-Vergabe, eine spezielle Form der Direktvergabe, unmittelbar vom zuständigen Aufgabenträger an eine kommunale Verkehrsgesellschaft (z. B. städtische Verkehrsunternehmen) übertragen. Zur Durchführung einzelner Linien oder Teilbereiche des Betriebs können diese kommunalen Gesellschaften regionale Verkehrsunternehmen (z. B. lokale Busunternehmen) als Subunternehmer einsetzen.

Die Integration von Linien- und Bedarfsverkehren eröffnet perspektivisch weitere Effizienzpotenziale im ÖSPV, erfordert jedoch zunehmend funktional gestaltete Ausschreibungen. Dabei wird dem Auftragnehmer neben der Ausführung auch die Planung und Konzeption der Leistung übertragen – stets mit Fokus auf Kundenorientierung.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Das Deutschland-Ticket ist seit seiner Einführung im Mai 2023 ein fester Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs. In den ersten zwei Jahren nach Einführung wurde das Deutschland-Ticket rund 23 Mio. Mal mindestens einmal gekauft und Ende 2025 nutzten etwa 13,5 Mio. Menschen das Ticket dauerhaft.

DB Regio – auf einen Blick

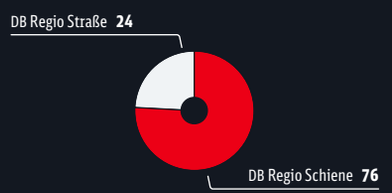
Sparten

DB Regio Schiene
Bündelt die Aktivitäten im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland und umfasst Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien. Die Sparte teilt sich in sieben Regionen (Nord, Nordost, Mitte, Südost, Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen), die fünf direkt geführten S-Bahnen Berlin, Hamburg, München, Rhein-Main und Stuttgart, die fünf Regio-Netze sowie die Regionalverkehre Start Deutschland auf.

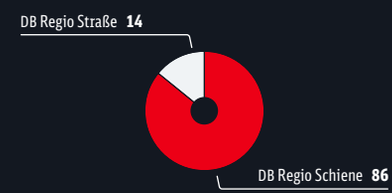
DB Regio Straße
Bündelt die Aktivitäten im Regional- und Stadtbusverkehr und die Integration von Bedarfsverkehr und des Schienenersatzverkehrs in Deutschland. Die knapp 30 Busgesellschaften sind in sechs Regionen aufgeteilt: Nord, Ost, Mitte, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern.

Struktur

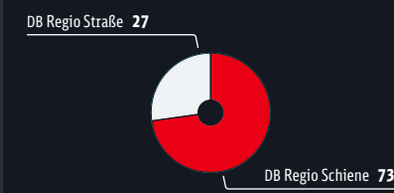
REISENDE / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 43.100

Fahrzeuge
- 413 Lokomotiven (davon angemietet/geleast: 7)
- 4.022 Triebzüge (davon angemietet/geleast: 54)
- 11.848 Triebwagen (davon angemietet/geleast: 108)
- 1.694 Reisezugwagen
- 11.927 Busse (inkl. Fremdbussen)

Netzwerke und Infrastruktur
- 55 Werkstätten (Schiene)
- 65 Werkstätten (Straße)
- 210 Betriebshöfe

Strom und Kraftstoffe
- 3,0 Mrd. kWh Traktionsstrom
- 342,2 Mio. l Dieselkraftstoff [1] (Traktion; Schiene und Straße inkl. beauftragter Verkehre)
- 3,9 Mio. l HVO (Traktion)
- 0,3 Mio. kg Erdgas (Traktion)

Weitere Produktionsfaktoren
- 109 Mio. Stationshalte

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden
- Besteller

Nutzenversprechen
- DB Regio bietet kundenorientierte, pünktliche, zuverlässige und umweltschonende Mobilitätsdienstleistungen.

Kundenzugang/-bindung
- Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
- Abonnements, Apps

Schlüsselaktivitäten
- Zug- und Busverkehre durchführen
- Kunden betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Wettbewerbsfähige Angebote erstellen
- On-Demand-Verkehre

OUTPUTS [2]

Reisende
- 2,4 Mrd. (Schiene und Bus)

Verkehrsleistung
- 41,5 Mrd. Pkm (Schiene)
- 6,3 Mrd. Pkm (Bus)

Betriebsleistung
- 0,4 Mrd. Trkm (Schiene)
- 0,6 Mrd. Buskm (Bus)

OUTCOMES [3]

EBIT bereinigt
- 191 Mio. €

Gewinnquote
- 59 % (Schiene)
- 39 % (Bus)

Kundenzufriedenheit
- Schulnote von 2,2 (Schiene)
- Schulnote von 2,2 (Bus)

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,6 (2024)

Pünktlichkeit
- 89,2 % (Schiene)

Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019
- + 3,3 % (Schiene)
- + 8,0 % (Bus)

Stand 2025 bzw. per 31. Dezember 2025.
[1] Inkl. Beimischungen.
[2] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[3] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Die nachhaltige Weiterentwicklung und der langfristige Erfolg des Deutschland-Tickets hängen maßgeblich von einer stabilen Finanzierung sowie dem Vertrauen in die Kontinuität des Angebots ab. So können nachhaltige Verkehrsverlagerungseffekte im Personenverkehr erzielt werden.

Eine wirksame Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und zur Erreichung der Klimaschutzziele erfordert auch intermodal wettbewerbsfähige und durchgängige Mobilitätsketten von Tür zu Tür. Dafür müssen bestehende Systemgrenzen überwunden, Angebote besser vernetzt und die öffentlichen Mittel effizient eingesetzt werden. Viele Aufgabenträger arbeiten bereits an zukunftsorientierten Konzepten für eine kundenfreundlichere, intelligentere, verkehrsträgerübergreifende und bedarfsorientierte Angebotsplanung.

DB Regio entwickelt sein Portfolio, bestehend aus den beiden starken Mobilitätssäulen Schiene und Straße, kontinuierlich weiter. In den nächsten Jahren ist dies – angesichts der großflächig erforderlichen Infrastrukturmodernisierung – verstärkt für ein reibungsloses Zusammenspiel der Angebote auf Schiene und Straße im Rahmen von Ersatzverkehren notwendig. Die besondere Anstrengung gilt den von Baumaßnahmen betroffenen Kund:innen, um sie im ÖPNV zu halten und trotz Baustellen zuverlässig und möglichst komfortabel ans Ziel zu bringen.

DB Regio beschreitet diesen Weg mit konsequentem Fokus auf operative Stabilität, Wirtschaftlichkeit und nachhaltiges Wachstum. Grundlage hierfür sind wenige, klar definierte, unternehmensweit gültige Prinzipien zur wettbewerbsfähigen Marktaufstellung:

- Ausbau von Verantwortung und Unternehmertum vor Ort
- Stärkung der Personal- und Fahrzeugrobustheit
- Nachverhandlung und Optimierung von Bestandsverträgen
- Abschluss robuster Neuverträge
- Performanceorientierte Unternehmenskultur

Diese Grundsätze prägen das tägliche Handeln von DB Regio und stehen für eindeutige Verantwortlichkeit, messbare, widerspruchsfreie Ziele und ein verlässliches Leistungsversprechen gegenüber Kund:innen und Partnern. Wettbewerb und Unternehmertum gehen Hand in Hand, um die Qualität stetig zu verbessern, Leistungsausfälle weiter zu reduzieren und so die Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

DB Regio sieht sich als verlässlichen Partner für operativ und wirtschaftlich stabile und nachhaltige Mobilitätslösungen – in Stadt und Land, auf Straße und Schiene. Mit einem klaren Leistungsversprechen, einer ausgeprägten Performance-Kultur und der konsequenten Ausrichtung an den Bedürfnissen der Kund:innen schafft DB Regio die Basis für nachhaltiges Wachstum, Innovation und Zufriedenheit bei Fahrgästen und Auftraggebern.

ENTWICKLUNG AUFTRAGSBESTAND

Vergaben

Deutscher Schienenpersonennahverkehrsmarkt / in Mio. Trkm	**2025** p. a.	**2025** insgesamt	2024 p. a.	2024 insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	26	–	19	–
davon an DB Regio	14	–	9	–
Vergabevolumen	90,4	973,2	52,3	382,0
davon DB-Bestand in %	50	–	56	–
davon an DB Regio	53,3	569,1	29,7	234,2
Gewinnquote in %	59	58	57	61
Wesentliche gewonnene Verträge				
Netz 35 Stuttgart-Bodensee Los 1 (Expressnetz)	9,8	137,6	–	–
Elektronetz Nord Magdeburg (ENORM)	7,9	118,2	–	–
Isar-Noris-Altmühl (INA)	6,4	76,7	–	–
Netz Mitte SH	4,9	58,8	–	–
Mittelthüringer Akku-Netz (MAN)	3,6	53,7	–	–
Netz 35 Stuttgart-Bodensee Los 3 (Nordbaden-Oberschwaben)	6,6	49,0	–	–

Das Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr war 2025 deutlich höher. Die Gewinnquote (gesamte Vertragslaufzeit) ist leicht zurückgegangen.

Deutscher öffentlicher Straßenpersonenverkehrsmarkt / in Mio. Nutzwagenkm	**2025** p. a.	**2025** insgesamt	2024 p. a.	2024 insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	197	–	203	–
davon Teilnahme DB Regio	151	–	167	–
Vergabevolumen	112,3	828,4	123,1	950,3
davon DB-Bestand in %	33	–	30	–
davon Teilnahme DB Regio	93,0	690,9	99,9	808,3
Gewinnquote in %	39	–	36	–

Das Vergabevolumen im Busverkehr ist 2025 leicht zurückgegangen. DB Regio Straße erzielte im Vergleich zum Vorjahr eine etwas bessere Gewinnquote.

Neu aufgenommene und abgegebene Verkehre

Neuinbetriebnahmen / Schiene [1] 2024–2025	**Laufzeit**	**Mio. Trkm p. a.**	**davon versus 2024** [2]
RE 82 »Der Leineweber«[3]	08/2024–08/2025	0,2	+<0,1
Dieselnetz Sachsen-Anhalt (DISA II)	12/2024–12/2032	9,4	+9,0
Netz 35 Baden-Württemberg Los 3	08/2025–12/2040	8,4	+3,2
Insgesamt		**18,0**	**+12,2**

[1] Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.
[2] Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.
[3] Vergabe zur Stabilisierung des Betriebs durch den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe.

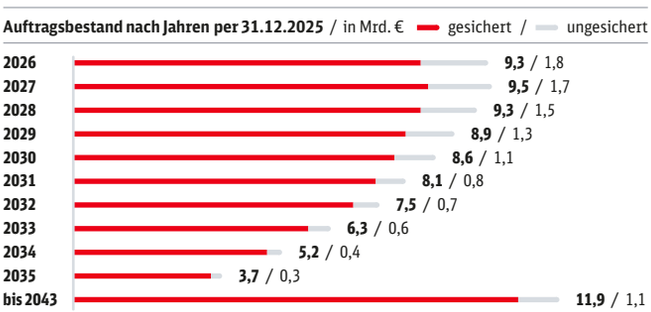
Bei Bestandsverkehren von DB Regio Schiene fand 2025 kein Betreiberwechsel statt.

Auftragsbestand

			Veränderung	
Auftragsbestand per 31.12. / in Mrd. €	**2025**	2024	absolut	%
DB Regio	99,5	91,7	+7,8	+8,5
gesichert	88,1	80,1	+8,0	+10,0
ungesichert	11,4	11,6	-0,2	-1,7

Erlöse, die direkt in Zusammenhang mit Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen, sind entweder unabhängig (gesicherte Erlöse, im Wesentlichen Bestellerentgelte) oder abhängig (ungesicherte Erlöse, im Wesentlichen Fahrgelderlöse) von der Zahl der Reisenden.

2025 ist der Auftragsbestand von DB Regio deutlich gestiegen. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen i. H. v. 15,0 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 10,6 Mrd. € gegenüber. Zudem wirkten sich Prämissenänderungen von rund 3,4 Mrd. € (im Wesentlichen aus Tarif- und Energiepreisentwicklungen sowie Steigerung der Infrastrukturnutzungskosten) erhöhend aus. Da die gewonnenen Verkehrsverträge zum Großteil gesicherte Erlöse beinhalten, ist ein Zuwachs im gesicherten Auftragsbestand zu verzeichnen, während die ungesicherten Erlöse infolge erbrachter Leistungen zurückgegangen sind.



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Auch 2025 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorgenommen:

- Dazu gehören u. a. die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen, die Integration von WLAN sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 273 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert.
- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden 2025 18 neue Fahrzeuge geliefert. Der überwiegende Anteil der Fahrzeuge wird über ein Mietmodell eingesetzt. Schwerpunkt der Auslieferung der Neufahrzeuge ist mit 17 Fahrzeugen das Netz MoselLux. Es kam aber auch zu deutlichen Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge. Weiterhin wurden 61 neue Triebzüge bestellt.

UMSETZUNG VON SANIERUNGSMASSNAHMEN

Das Projekt zur Erhöhung der Profitabilität von DB Regio zielt darauf ab, die finanzielle und wirtschaftliche Tragfähigkeit zu sichern, indem auf veränderte Rahmenbedingungen im Markt reagiert wird. Ziel ist es, DB Regio weiterhin zukunftsfähig aufzustellen und wirtschaftlich stabile und nachhaltige Mobilitätslösungen anzubieten. Dies beinhaltet u. a. die Anpassung an die neuen Marktbedingungen durch die Weiterentwicklung unserer Vertragsportfoliostrategie, die Nachverhandlung des bestehenden Portfolios sowie die Stärkung der Personal- und Fahrzeugrobustheit.

Die Widerstandsfähigkeit unseres Systems wurde weiter gesteigert, sodass wir im Vergleich zum Vorjahr eine weitere Reduktion der EVU-bedingten Zugausfälle von über 40 % erzielen konnten. Im Rahmen von Nachverhandlungen und Optimierungen der Bestandsverträge arbeiten wir an der Umsetzung der Vertragsanpassungen, um eine ausgewogene Risikoverteilung zu gewährleisten. Zudem stehen wir in ständigem Austausch mit den Aufgabenträgern, um wettbewerbsfähige Kapitalstrukturen zu erzielen und Fahrzeugfinanzierungsmodelle weiterzuentwickeln. Durch die eingeleiteten Maßnahmen konnte das wirtschaftliche Ergebnis von DB Regio Schiene im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden.

Bei DB Regio Straße konzentrieren wir uns auf die Fortführung des Sanierungskurses und konnten auch hier die wirtschaftliche Entwicklung 2025 verbessern.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Der Regionalverkehrsmarkt war 2025 weiterhin von dynamischen Rahmenbedingungen geprägt: steigender Wettbewerb, anhaltender Kostendruck und wachsende Anforderungen an IT und Digitalisierung. Die strategische Ausrichtung des DB-Konzerns und die Fokussierung von DB Regio auf das Leitbild »Starke Regionen« unterstreichen den Anspruch, regionale Mobilitätsangebote zukunftsfähig, nachhaltig und kundenzentriert zu gestalten. Im CIO&CDO-Bereich von DB Regio stand 2025 im Zeichen der organisatorischen und inhaltlichen Ausrichtung auf dieses Umfeld, um Chancen frühzeitig zu nutzen und Herausforderungen wirksam zu adressieren.

2025 wurden folgende Fortschritte erzielt:

- **Neue Digitalisierungsstrategie:** 2025 hat DB Regio eine neue Digitalisierungsstrategie als Fundament der Innovationsausrichtung etabliert. Sie integriert vielfältige Perspektiven aus den Regionen und Fachbereichen im Schienen- und Bussegment. Die Strategie definiert fachlich abgeleitete Digitalisierungszielbilder und stärkt neue,

produktorientierte Zusammenarbeitsmodelle. Der Fokus liegt konsequent auf am Geschäft vor Ort orientiertem inhaltlichem Mehrwert und betriebswirtschaftlichem Nutzen.

- **Reorganisation CIO&CDO-Bereich:** Zudem wurde zum 1. Juli 2025 der CIO&CDO-Bereich von DB Regio umfassend reorganisiert. Die Umstellung auf eine Produktlogik ermöglicht eine noch stärkere Ausrichtung der Leistungen an Anforderungen aus den Regionen und Marktbedarfen. Gleichzeitig wurden Governance-Funktionen geschärft, um die Umsetzung der Digitalisierungsstrategie im neuen, stärker regional ausgerichteten Umfeld durch klare Steuerung, standardisierte Prozesse und verlässliche Qualitätssicherung zu unterstützen. Damit wurden die Strukturen und Rahmenbedingungen für eine effiziente, wirkungsorientierte Digitalisierung bei DB Regio weiterentwickelt.
- **RBL Regio:** Mit RBL Regio unterstützt DB Regio die assistierte Überwachung und Steuerung der Betriebslage. Durch die Integration bestehender Anwendungen und die gezielte Weiterentwicklung der Applikationslandschaft können Abweichungen vom geplanten Betrieb intuitiv erkannt, Maßnahmen sicher abgeleitet, abgestimmt und umgesetzt sowie alle Beteiligten bedarfsgerecht informiert werden. RBL Regio setzt sich bewusst von der bislang heterogenen, teilweise wenig nutzerfreundlichen und performancekritischen Systemlandschaft ab.
- **Digitaler Fahrplaner:** »Digitaler Fahrplan« – eine gemeinsame Initiative von DB Regio, DB Fernverkehr und DB Systel – bündelt alle für die Zugfahrt relevanten Fahrplaninformationen in einer modernen Anwendung. Als Zusatzmodul der Regio-Anwendung »FahR« erhalten Triebfahrzeugführer:innen Fahrpläne, Triebzuganweisungen und betriebliche Mitteilungen stets aktuell und übersichtlich. Die App stellt sicher, dass alle Informationen zur richtigen Zeit am richtigen Ort verfügbar sind. Die regionale Einführung fand in mehreren Wellen von Juli bis November 2025 statt, inkl. der Qualifizierung der Mitarbeitenden und deren Ausstattung mit neuen Tablets.
- **KIRA:** Mit dem Pilotprojekt KIRA für autonomen ÖPNV erweitert DB Regio Straße die betrieblichen Fähigkeiten um Planung, Steuerung und Durchführung autonomer Verkehre auf Level 4. Mit Level 4 sind fahrerlose Verkehre in klar definierten Betriebsgebieten mit einer technischen Aufsicht aus der Leitstelle möglich. Gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund werden seit Frühjahr 2025 Fahrten mit insgesamt sechs autonomen Fahrzeugen im Kreis Offenbach und im Norden von Darmstadt für ausgewählte Testkund:innen angeboten – aktuell noch mit Sicherheitsfahrer:in. Im Projekt wurden die dafür erforderlichen Qualifikationsprofile und Betriebsprozesse erstmals aufgesetzt und iterativ weiterentwickelt.

UMWELTMASSNAHMEN

- Seit September 2025 können rund 13.000 Triebfahrzeugführer:innen von DB Regio am Ende ihrer Schicht über die App STG Light eine automatisierte Empfehlung zur energieeffizientesten Abstellung ihres Fahrzeugs abrufen. So werden Energieverbrauch und Kosten reduziert, Lärmbelastungen für Anwohner:innen verringert und Treibhausgasemissionen gesenkt.
- **Alternative Antriebe:**
  - DB Regio hat 2024 gemeinsam mit dem Hersteller Stadler, dem Land Rheinland-Pfalz und dem Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd neue Batteriezüge des Typs FLIRT Akku für den Einsatz auf nicht oder teilelektrifizierten Strecken vorgestellt. Insgesamt 44 Stück sollen zwischen Anfang 2026 und 2029 bisher eingesetzte Dieseltriebzüge weitgehend ersetzen. Im Juni 2025 wurde ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag mit den Projektpartnern unterzeichnet.
  - Im Juni 2025 unterzeichnete DB Regio den Verkehrsvertrag für das Mittelthüringer Akku-Netz. Dieses wird ab Dezember 2028 mit 19 Batteriezügen vom Typ FLIRT Akku betrieben. Dadurch werden auf 13% des Thüringer Streckennetzes die bisher dort eingesetzten Dieselzüge durch elektrisch betriebene Züge ersetzt.
  - DB Regio Straße hat 2025 83 E-Busse in Betrieb genommen. Die Verkehre werden u. a. im Raum Speyer, im Oberen Mittelrheintal sowie in den Kommunen Füssen, Dormagen, Hardt-Ost und Böblingen erbracht. Das Verkehrsangebot im Bereich der On-Demand-Fahrzeuge wurde ebenfalls um 16 Elektrokleinfahrzeuge in den Regionen Baden-Württemberg und Ost erweitert.
- **Alternative Kraftstoffe:** In der Region Bayern setzt DB Regio Straße seit Ende 2025 17 weitere Busse mit dem klimafreundlicheren Biokraftstoff HVO ein.

BETEILIGUNGEN

- Infolge des Betreiberwechsels für das Netz 35 Baden-Württemberg am 1. August 2025 hat die DB Regio AG die SWEG Bahn Stuttgart GmbH übernommen. Sie firmiert inzwischen als DB Regio Stuttgart GmbH.
- Die DB AG hat mit Wirkung zum 8. Januar 2026 100% der Anteile der ioki GmbH an die BENTELER HOLON Verwaltungs AG verkauft.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Ausschreibungsgewinne haben positiven Effekt.*
- *Wegfall von negativen Streikeffekten führte 2025 zu insgesamt positiver Entwicklung.*
- *Operative Ergebnisentwicklung deutlich besser – anhaltende Belastungen bei DB Regio Schiene infolge von bau- und infrastrukturbedingten Engpässen.*

Sowohl im Regionalverkehr als auch bei den S-Bahnen verringerte sich 2025 die Pünktlichkeit im Schienenverkehr.

Wesentliche Treiber sind strukturelle Probleme im Bereich der Infrastrukturanlagen v. a. durch Störungen am Oberbau und an Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen sowie punktuell hochausgelastete Verkehrsknoten.

Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit war stabil:

- **DB Regio Schiene:** Die Zufriedenheit der Reisenden mit der aktuellen Fahrt war 2025 unverändert. Sowohl der Regionalverkehr als auch die S-Bahnen bestätigten ihre Zufriedenheitswerte aus dem Vorjahr. Auch die einzelnen Leistungsdimensionen bestätigten im Wesentlichen ihre Vorjahreswerte. Lediglich die Fahrpreise wurden, insbesondere aufgrund der Preiserhöhung des Deutschland-Tickets, kritischer bewertet.
- **DB Regio Straße:** Die Zufriedenheit der Reisenden sank 2025 leicht. Kritischer fielen die Bewertungen dabei v. a. hinsichtlich des Fahrkartenangebots sowie des Preis-Leistungs-Verhältnisses aus. Insbesondere Stammkunden mit Deutschland-Ticket oder Verbundzeitkarten waren kritischer in ihren Bewertungen.

Die Leistungsentwicklung bei DB Regio hat sich 2025 insgesamt erfreulich entwickelt, u. a. durch den Wegfall negativer Streikeffekte aus dem Vorjahr sowie Ausschreibungsgewinne:

- **DB Regio Schiene:** Die Zahl der Reisenden sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung stiegen insbesondere infolge des Wegfalls negativer Streikeffekte aus dem Vorjahr an. Positive Effekte resultierten zudem aus der Betriebsaufnahme gewonnener Vergaben (insbesondere Dieselnetz Sachsen-Anhalt im Dezember 2024 sowie Netz 35 Stuttgart-Bodensee im August 2025). Der Wegfall positiver Effekte im Vorjahr im Zusammenhang mit der UEFA-EURO-2024-Fußball-Europameisterschaft wirkte gegenläufig dämpfend.
- **DB Regio Straße:** Die Leistungsentwicklung lag in etwa auf Vorjahresniveau.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio war 2025 deutlich besser. Der Ertragszuwachs v. a. infolge höherer Bestellerentgelte wurde nur teilweise durch zusätzliche Belastungen insbesondere bei DB Regio Schiene, u. a. aus leistungsbedingt höheren Aufwendungen sowie gestiegenen

			Veränderung	
DB Regio	**2025**	2024	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene in %	89,2	90,7	– 1,5	–
Kundenzufriedenheit Schiene in Schulnote	2,2	2,2	–	–
Kundenzufriedenheit Bus in Schulnote	2,2	2,1	+ 0,1	–
Reisende in Mio.	2.360	2.295	+ 65	+ 2,8
davon Schiene	1.794	1.733	+ 61	+ 3,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	47.770	46.853	+ 917	+ 2,0
davon Schiene	41.471	40.601	+ 870	+ 2,1
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	424,2	406,6	+ 17,6	+ 4,3
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	552,4	554,0	– 1,6	– 0,3
Gesamtumsatz in Mio. €	10.969	10.278	+ 691	+ 6,7
Außenumsatz in Mio. €	10.831	10.096	+ 735	+ 7,3
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	7.788	7.152	+ 636	+ 8,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	842	766	+ 76	+ 9,9
EBIT bereinigt in Mio. €	191	108	+ 83	+ 76,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	684	498	+ 186	+ 37,3
Mitarbeitende per 31.12. [1] in VZP	43.091	42.405	+ 686	+ 1,6
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt [1] in VZP	42.972	41.131	+ 1.841	+ 4,5
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,6	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	16,3	16,9	– 0,6	–
Absolute Treibhausgasemissionen Schiene Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 in %	+ 3,3	– 13,1	+ 16,4	–
Absolute Treibhausgasemissionen Bus Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 in %	+ 8,0	+ 11,9	– 3,9	–

[1] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 bzw. des Vorjahres wurde nicht angepasst.

Personalkosten, aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich spürbar, das bereinigte EBIT war spürbar positiv.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt merklich positiv:

- **Umsatz (+6,7%/+691 Mio. €):** spürbarer Anstieg v. a. infolge preis- und mengenbedingt höherer Bestellerentgelte u. a. im Zusammenhang mit Leistungsgewinnen sowie dem Wegfall negativer Streikeffekte. Gegenläufig wirkte der Rückgang von Umsätzen insbesondere aus verkehrsvertraglichen Schlussrechnungen.
- **Sonstige betriebliche Erträge (–12,0%/–106 Mio. €):** deutlicher Rückgang, v. a. getrieben durch geringere periodenfremde staatliche Zuschüsse im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (ÖPNV-Branchenlösung). Teilweise kompensierend wirkten u. a. höhere Erträge im Zusammenhang mit Lieferverzögerungen von Bussen.

Auf der Aufwandsseite kam es getrieben durch Tarifsteigerungen und eine höhere Mitarbeitendenzahl sowie preis- und mengenbedingt gestiegene Infrastrukturnutzungsaufwendungen zu zusätzlichen Belastungen, die im Vergleich zu den Erträgen aber weniger stark ausfielen:

- **Personalaufwand (+9,8%/+270 Mio. €):** deutlicher Anstieg, v. a. tarifbedingt sowie infolge einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl, u. a. aufgrund von Ausschreibungsgewinnen (DB Regio Schiene und DB Regio Straße).
- **Materialaufwand (+2,5%/+167 Mio. €):** leichte Zunahme insbesondere infolge preis- und leistungsbedingt höherer Aufwendungen für Infrastrukturnutzung, einer Intensivierung von Maßnahmen im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung sowie zur Verbesserung von Sauberkeit und Sicherheit. Gegenläufig wirkte ein mengenbedingter Rückgang der eingekauften Transportleistungen bei DB Regio Straße dämpfend, da mehr Verkehre in Eigenleistung erbracht wurden.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+7,6%/+78 Mio. €):** deutlicher Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen sowie negativen Effekten infolge von Wertberichtigungen im Zusammenhang mit IT-Projekten. V. a. der Rückgang von konzerninternen Dienstleistungen wirkte teilweise kompensierend.

Die Abschreibungen verringerten sich gegenläufig leicht:

- **Abschreibungen (–1,1%/–7 Mio. €):** sehr leichter Rückgang. Aufwandssenkende Effekte aus der Verlängerung und dem Erreichen des Endes der bilanziellen Nutzungsdauern von Fahrzeugen (DB Regio Schiene) wurden durch investitionsbedingt höhere Abschreibungen großenteils kompensiert.

Die Investitionstätigkeit stieg entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen getrieben durch DB Regio Straße deutlich an.

Die Mitarbeitendenzahl erhöhte sich im Wesentlichen leistungsbedingt. Der gestiegene Bedarf wurde v. a. durch die Übernahme von Triebfahrzeugführer:innen von DB Cargo, die Einstellung von Auszubildenden nach Beendigung der Ausbildung sowie die Übernahme von Mitarbeitenden infolge eines Betreiberwechsels bei DB Regio Schiene gedeckt.

Der Frauenanteil per 31. Dezember 2025 lag unter dem Niveau des Vorjahresendes.

Die absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen bei DB Regio Schiene haben 2025 im Vergleich zu 2019 zugenommen und sich damit im Vorjahresvergleich verschlechtert. Dies resultierte u. a. aus der Aufnahme zusätzlicher Verkehre.

Bei DB Regio Straße sanken die absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen aus dem Betrieb von Bussen im Vergleich zum Vorjahr, lagen aber weiterhin auf einem deutlich höheren Niveau als im Basisjahr 2019. Dies resultierte aus der gesunkenen Betriebsleistung.

Sparte DB Regio Schiene

- *Weiterer Anstieg der Verkehrsleistung v. a. durch Wegfall negativer Streikeffekte.*
- *Bereinigtes EBIT durch Ertragsentwicklung und Gegensteuerungsmaßnahmen positiv.*
- *Weiterhin anhaltende Belastungen infolge bau- und infrastrukturbedingter Engpässe.*

			Veränderung	
Sparte DB Regio Schiene	**2025**	2024	absolut	%
Reisende in Mio.	1.794	1.733	+61	+3,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	41.471	40.601	+870	+2,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	424,2	406,6	+17,6	+4,3
Gesamtumsatz in Mio. €	9.405	8.770	+635	+7,2
Außenumsatz in Mio. €	9.292	8.653	+639	+7,4
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	7.788	7.152	+636	+8,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	718	697	+21	+3,0
EBIT bereinigt in Mio. €	180	141	+39	+27,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	376	361	+15	+4,2
Mitarbeitende per 31.12. [1] in VZP	31.456	30.871	+585	+1,9

[1] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 wurde nicht angepasst.

Die positive Nachfrageentwicklung setzte sich auch 2025 fort. Der Wegfall negativer Effekte aus den Streiks im Vorjahr sowie die Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt und des Netzes 35 Baden-Württemberg hatten einen spürbar positiven Effekt. Die Zahl der Reisenden sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung stiegen in der Folge. Dämpfend wirkte u. a. der Wegfall positiver Effekte im Zusammenhang mit der UEFA-EURO-2024-Fußball-Europameisterschaft.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv. Der Umsatzsteigerung standen weniger deutliche Aufwandssteigerungen gegenüber.

- **Die Erträge stiegen deutlich:** Im Wesentlichen wurde dies getrieben durch höhere Bestellerentgelte, Leistungszuwächse sowie den Wegfall negativer Streikeffekte. Dämpfend wirkten v. a. geringere periodenfremde staatliche Zuschüsse im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (ÖPNV-Branchenlösung) sowie geringere Umsätze insbesondere aus verkehrsvertraglichen Schlussrechnungen.
- **Die Aufwandsseite stieg weniger stark an:** Belastend wirkten v. a. höhere Personalaufwendungen infolge von Tarifsteigerungen und einer höheren Mitarbeitendenzahl. Zudem führten Preis- und Mengeneffekte (Leistungszuwächse sowie Wegfall von Streikeffekten aus dem Vorjahr) zu höheren Aufwendungen für die Infrastrukturnutzung. Zusätzliche Belastungen resultierten u. a. auch aus der Intensivierung von Maßnahmen für Fahrzeuginstandhaltungen sowie für Reinigungs- und Sicherheitsleistungen. Diese Effekte wurden teilweise durch eingeleitete Gegensteuerungsmaßnahmen kompensiert.

Die Investitionstätigkeit entwickelte sich entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen. Die Brutto-Investitionen stiegen an. Durch höhere Zuschüsse entwickelten sich die Netto-Investitionen gegenläufig.

Die Mitarbeitendenzahl stieg im Wesentlichen leistungsbedingt an. Der gestiegene Bedarf wurde v. a. durch die Übernahme von Triebfahrzeugführer:innen von DB Cargo, die Einstellung von Auszubildenden nach Beendigung der Ausbildung sowie die Übernahme von Mitarbeitenden infolge eines Betreiberwechsels gedeckt.

Sparte DB Regio Straße

- *Leistungsgewinne treiben positive Entwicklung. Positive Effekte im Linien- und Schienenersatzverkehr.*
- *Operatives Ergebnis deutlich besser – Belastungen resultierten insbesondere aus Tarifeffekten sowie der verzögerten Auslieferung von Fahrzeugen.*

			Veränderung	
Sparte DB Regio Straße	**2025**	2024	absolut	%
Reisende in Mio.	565,5	561,2	+4,3	+0,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.298	6.252	+46	+0,7
Betriebsleistung in Mio. Buskm	552,4	554,0	-1,6	-0,3
Gesamtumsatz in Mio. €	1.895	1.839	+56	+3,0
Außenumsatz in Mio. €	1.540	1.444	+96	+6,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	124	70	+54	+77,1
EBIT bereinigt in Mio. €	11	-33	+44	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	308	137	+171	+125
Mitarbeitende per 31.12. [1] in VZP	11.635	11.534	+101	+0,9

[1] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 wurde nicht angepasst.

Die Leistungsentwicklung von DB Regio Straße verlief leicht über dem Vorjahresniveau. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich, da die Erträge stärker stiegen als die Aufwendungen. Das bereinigte EBIT war wieder positiv, die wirtschaftliche Situation bleibt aber insgesamt herausfordernd.

- **Die Erträge stiegen deutlich:** Treiber waren v. a. höhere Bestellerentgelte sowie gestiegene Erträge im Zusammenhang mit der verzögerten Auslieferung von Bussen. Der Wegfall von Streikeffekten aus dem Vorjahr wirkte ebenfalls ertragserhöhend. Teilweise dämpfend wirkten geringere Erträge aus der Auflösung und Inanspruchnahme von Rückstellungen.
- **Die Aufwendungen stiegen:** Wesentliche Treiber waren insbesondere der deutliche Anstieg des Personalaufwands (tarifbedingt sowie infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl) und des Instandhaltungsaufwands (infolge der verzögerten Auslieferung von Neufahrzeugen) sowie investitionsbedingt höhere Abschreibungen. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten insbesondere ein mengenbedingter Rückgang der eingekauften Transportleistungen im Rahmen der strategischen Ausrichtung zugunsten selbst durchgeführter Transporte sowie der Wegfall von Aufwendungen im Zusammenhang mit Streiks im Vorjahr.

Die Investitionstätigkeit entwickelte sich entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen und stieg sehr deutlich.

Die Mitarbeitendenzahl nahm im Wesentlichen beim Fahrpersonal infolge von Leistungsgewinnen zu.

Geschäftsfeld DB Cargo

GESCHÄFTSMODELL

DB Cargo bietet seinen Kunden als europäischer Anbieter von Bahnspeditionsleistungen entlang internationaler Güterverkehrskorridore den Zugang zu einem europaweiten Schienen- und Logistiknetz. DB Cargo führt Transporte von einzelnen Güterwagen und Wagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch, ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr und fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss seiner Kunden in ganz Europa.

Zusätzlich zur reinen Transportleistung führt DB Cargo für seine Kunden logistische Gesamtkonzepte vom Transport über die Lagerung bis zur Distribution der Kundenprodukte durch. Zur Leistungserstellung werden mehrere Verkehrsträger kombiniert. Dabei setzt DB Cargo eigene oder gemietete Lokomotiven und Güterwagen, Terminals, Zugbildungsanlagen, Distributionszentren, eigene Mitarbeitende und die Transport-, Personal- und sonstigen Serviceleistungen dritter Kooperationspartner ein. In diesen Transportkonzepten werden die Produkte der Kunden von den Produktionsstandorten mit Lkw zu einem nahe gelegenen Umschlagterminal gebracht. Der große Streckenabschnitt wird auf der Schiene zu einem Umschlagterminal in der Nähe des Distributionszentrums absolviert. Von dort erfolgt die Lieferung an die Endkunden wiederum per Lkw. Für die Umsetzung dieser End-to-End-Konzepte setzt DB Cargo auf die Zusammenarbeit mit konzernexternen Partnern mit dem Ziel, Komplettlösungen zu ermöglichen. DB Cargo verbindet auf diese Weise die Schienen- und Branchenexpertise mit den Serviceleistungen seines europäischen Partnernetzwerks. Durch diese Transportkonzepte werden zudem die damit verbundenen Treibhausgasemissionen für Kunden reduziert, weil eine Verlagerung von mit fossiler Energie betriebenen Lkw-Transporten zu Schienentransporten mit überwiegend aus erneuerbaren Quellen gewonnener elektrischer Energie stattfindet. Zu den konzernexternen Kunden zählen die produzierende Industrie der Bereiche Automotive, Stahl, Recycling, Chemie, Rohstoffe, Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und Operateure des Kombinierten Verkehrs in ganz Europa. Darüber hinaus verkauft DB Cargo Traktions- und Serviceleistungen an konzerninterne Kunden (u. a. an DB InfraGO).

Da DB Cargo den Großteil der Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, ist die führende Leistungskennzahl die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern.

Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Lokomotiven und Güterwagen und den Personalkosten die Aufwendungen für Energie und Infrastruktur sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen für Instandhaltung und Serviceleistungen dritter Logistikpartner. Die Infrastruktur- und Dienstleistungsgesellschaften des DB-Konzerns sind dabei wichtige Lieferanten.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Der strategische Fokus von DB Cargo ist auf die Erfüllung der Zusagen im EU-Verfahren ausgerichtet. Die daraus abgeleiteten Transformationsmaßnahmen bilden den verbindlichen Rahmen für die Weiterentwicklung von DB Cargo. Das zentrale Ziel ist die langfristige Rentabilität mit Profitabilität ab 2026. Das Ziel ist maßgeblich für die strategische Ausrichtung von DB Cargo insgesamt wie auch in den einzelnen Geschäftseinheiten. Dabei soll die wirtschaftliche Eigenständigkeit die Basis schaffen, um künftig profitabel wachsen zu können. Auf dieser Grundlage will DB Cargo weiterhin eine zentrale Rolle bei der Verkehrsverlagerung auf die Schiene einnehmen und Vorreiter für klimaneutrale Logistik in Europa sein.

Die langfristige Ausrichtung von DB Cargo folgt vier strategischen Handlungsfeldern:

- DB Cargo strebt die Etablierung als führender Akteur auf europäischen Wachstumskorridoren an. Ziel ist es, internationale Warenströme stärker auf die Schiene zu verlagern und grenzüberschreitende Logistiklösungen aus einer Hand anzubieten.
- DB Cargo positioniert sich als integrierter Logistikpartner mit tiefer vertikaler Integration in die Wertschöpfungsketten definierter Fokusindustrien. Kunden erhalten kombinierte Logistiklösungen, die Schienenleistungen mit weiteren Leistungen wie Vor- und Nachlauf per Lkw, Lagerlogistik und individuellen Services verbinden.
- Das Einzelwagensystem wird zu einem standardisierten und resilienten Netzwerk weiterentwickelt. Ziel ist ein branchenspezifisch ausgerichtetes, flexibles EV-Netzwerk als Rückgrat industrieller Logistikketten. Produktivitätssteigerungen in Zugbildung und Personaleinsatz sowie die Modernisierung der Rangierflotten durch energieeffiziente Zweikraftlokomotiven tragen zur Wirtschaftlichkeit bei. Die seit 2024 bestehende Betriebskostenförderung in Deutschland stabilisiert das Flächenangebot.

DB Cargo – auf einen Blick

Geschäftssegmente

Ganzzugverkehr
- Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss für großvolumige Industrieprodukte, Rohstoffe etc. inkl. europäisches Netzwerk
- Anteil an Verkehrsleistung: 61%
- Anteil am Umsatz: 48%

Einzelwagenverkehr
- Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen in einem überwiegend mehrstufigen Sammel- und Verteilnetzwerk
- Anteil an Verkehrsleistung: 26%
- Anteil am Umsatz: 25%

Kombinierter Verkehr
- Transport von Containern und Trailern auf der Schiene in Kombination mit einem vor- und/oder nachgelagerten anderen Verkehrsmittel
- Anteil an Verkehrsleistung: 13%
- Anteil am Umsatz: 16%

Full Load Solution (FLS)
- Multimodale Haus-zu-Haus-Transporte für großvolumige Komplettladungen
- Anteil am Umsatz: 11%

Sparten

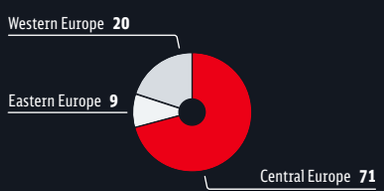
Central Europe
Umfasst die Aktivitäten in Deutschland, Schweden, Dänemark, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz und Italien sowie DB Cargo Eurasia für den transeurasischen Korridor. Hinzu kommen Gesellschaften, die auf spezielle Märkte ausgerichtet sind.

Western Europe
Umfasst die Aktivitäten im Vereinigten Königreich, Frankreich und Spanien.

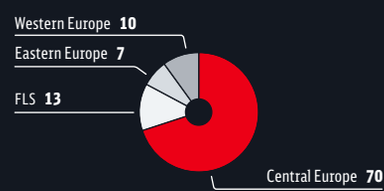
Eastern Europe
Umfasst die Aktivitäten in Polen, Rumänien, Bulgarien, Ungarn und Tschechien.

Struktur

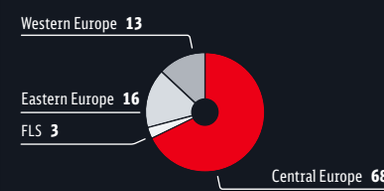
VERKEHRSLEISTUNG / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 25.200

Fahrzeuge
- 2.340 Lokomotiven (davon angemietet/geleast: 167)
- 64.888 Wagen (54.792 eigene Wagen und 10.096 angemietete/geleaste Wagen)

Netzwerke und Infrastruktur
- Aktiv in 17 europäischen Ländern
- 2.133 Kundengleisanschlüsse in Deutschland
- 9 Zugbildungsanlagen
- 27 Instandhaltungswerke

Strom und Kraftstoffe
- 1,4 Mrd. kWh Bahnstrom
- 83,3 Mio. l Dieselkraftstoff [1] (Traktion)
- 15,8 Mio. l HVO (Traktion)

Weitere Produktionsfaktoren
- 106 Mio. Trkm

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Baustoffe, Chemie, Industriegüter, Intermodal, Konsumgüter und Montan

Nutzenversprechen
- DB Cargo bietet europaweit kundenorientierte, zuverlässige und effiziente Transport- und Logistiklösungen.

Kundenzugang/-bindung
- Branchenvertrieb mit Key-Account-Management
- Regionalvertrieb
- Kundenservicezentrum

Schlüsselaktivitäten
- Zugverkehre durchführen
- Europäische multimodale Logistiklösungen gestalten
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Netzwerke planen und betreiben
- Logistische Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS [2]

Beförderte Güter
- 165 Mio. t

Verkehrsleistung [4]
- 59 Mrd. tkm

OUTCOMES [3]

EBIT bereinigt
- – 7 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,6 (2024)

Kundenzufriedenheit
- Schulnote von 2,9

Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019
- – 48,7%

Pünktlichkeit
- 67,8%

Leise Güterwagen
- 60.928 [5]

Stand 2025 bzw. per 31. Dezember 2025.
[1] Inkl. Beimischungen.
[2] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[3] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.
[4] Abgerechnete Leistung (Tariftonnenkilometer).
[5] Beinhaltet die komplette Flotte in Deutschland.

- Schlanke Strukturen und optimierte Prozesse bilden die Grundlage für Qualitätsführerschaft und nachhaltige Profitabilität. Vereinfachte Aufbau- und Ablauforganisationen erhöhen Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit. Klare Branchenverantwortung stärkt Kundennähe und Ergebnisorientierung.

Die Marktbearbeitung erfolgt konsequent kunden- und branchenorientiert. Die Leistungen richten sich am Bedarf der Kunden aus, Lieferketten in Deutschland und Europa einfach und zuverlässig zu organisieren. Die Organisation entlang von Branchen und Industrien ermöglicht eine passgenaue und flexible Bearbeitung der Marktanforderungen.

Die organisatorische Basis bilden die Segmente Kombinierter Verkehr (KV) und Bahnlogistiker:

- Segment KV mit den Bereichen Maritim und Kontinental stellt aufgrund seiner Wachstumsraten einen zentralen Zukunftsmarkt dar. Der Hauptlauf erfolgt auf der Schiene, ergänzt durch Vor- und/oder Nachläufe auf der Straße.
- Segment Bahnlogistiker umfasst die Einheiten Stahl, Automotive, Liquids&Bulk, Full Load Solutions sowie das größte Einzelwagen-Netzwerk Europas. Angeboten werden integrierte Logistiklösungen mit einem schienenbasierten Kern, ergänzt um weitere Logistikleistungen. Auslandsgesellschaften erweitern das Leistungsportfolio bedarfsgerecht.

Um flexibel und reaktionsschnell am Markt agieren zu können, hält DB Cargo weiterhin einen wesentlichen Teil der Kapazitäten und Expertise in eigenen Ressourcen vor. Gleichzeitig wird – branchenüblich – ein wachsender Anteil an Leistungen extern bezogen. Dies betrifft insbesondere Traktionsleistungen sowie die Bereitstellung und Instandhaltung von Lokomotiven und Güterwagen durch Drittanbieter.

Der Wettbewerb im Schienengüterverkehr wird sowohl durch andere Bahnen als auch durch den Straßengüterverkehr geprägt. Neben Kosten- und Qualitätsaspekten stehen schienenaffine Industrien wie Stahl, Chemie und Automotive unter strukturellem Anpassungsdruck und leiden unter hohen Energiekosten. Zusätzliche Herausforderungen ergeben sich durch eingeschränkte Trassenverfügbarkeiten infolge umfangreicher Infrastrukturmaßnahmen. Diese betreffen alle Marktteilnehmer gleichermaßen. Für faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Straße sind weitere infrastrukturelle Verbesserungen und politische Flankierung der Verkehrswende erforderlich.

Gleichzeitig steigt kundenseitig die Nachfrage nach klimafreundlichen Transportlösungen, auch getrieben durch regulatorische Vorgaben wie die EU-Taxonomie. Wachstumschancen ergeben sich u. a. in den Bereichen Batterielogistik, »grüner« Stahl, CO_2-Transport und -Speicherung (Carbon Capture) sowie Bahnbau.

Weitere Chancen für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ergeben sich durch Effizienzsteigerungen bei der Produktion sowie durch die Adressierung von Klimaschutzzielen. Beides steigert den Nutzen auf Kundenseite nachhaltig. DB Cargo sieht sich dabei als Enabler zur Erreichung der Klimaziele auf Kundenseite. Auf elektrifizierten Strecken in Deutschland und in weiteren Ländern ist der Transport auf der Schiene mit 100 % Ökostrom möglich.

RAHMENBEDINGUNGEN

Förderung des Einzelwagenverkehrs

Insgesamt standen im Bundeshaushalt 2025 zur Förderung des Einzelwagenverkehrs 300 Mio. € zur Verfügung (davon 195 Mio. € für DB Cargo).

Förderung Trassenpreise

Im Bundeshaushalt 2025 standen für die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr 275 Mio. € zur Verfügung (davon 78 Mio. € für DB Cargo).

Förderung Anlagenpreise

Im Bundeshaushalt 2025 standen für die Anlagenpreisförderung im Schienengüterverkehr 35 Mio. € zur Verfügung (davon 32 Mio. € für DB Cargo).

TRANSFORMATION DB CARGO

Um bis Ende 2026 wirtschaftlich profitabel zu werden, hat DB Cargo in 2025 zentrale Schritte in seiner Transformation umgesetzt und u. a. eine kundenorientierte Struktur mit unternehmerischer Verantwortung eingeführt.

- **Branchenstruktur etabliert:** Seit Januar 2025 arbeitet DB Cargo in einer neuen, branchenorientierten Struktur – in ergebnisverantwortlichen Einheiten. In diesem Zusammenhang wurden Lokomotiven, Wagen und operative Mitarbeitende den Branchen Automotive, Steel, Liquids& Bulk und Full Load Solutions (FLS), dem Einzelwagenverkehr sowie dem maritimen und kontinentalen Kombinierten Verkehr (KV) zugeordnet. 2025 sind auch die entsprechende Planung und Durchführung von Verkehren in die Branchen überführt worden. Die Verkehre sollen so aus einer Hand wirtschaftlich und qualitätsgerecht geplant, gesteuert und stetig verbessert werden. Die gebildeten geschlossenen Produktionseinheiten sollen die wirtschaftliche und produktionelle Verantwortung der Branchen weiter stärken.

- **Zielbilder der Division Bahnlogistik stehen fest:** Die kommerziellen Zielbilder der Branchen der Division Bahnlogistik (Automotive, Steel, Liquids&Bulk und FLS) wurden 2025 finalisiert – sie sollen Systemanbieter sein und innovative Netzwerkprodukte anbieten.

  Zudem werden in den Branchen seit 2025 Vertrieb und Produktion jeweils unter einem Dach gebündelt. Ziel ist es, die Branchen agiler zu machen und die Kundennähe zu stärken.
  - **Angebote in der Branche Automotive ausgebaut:** Kern des Angebots der Branche Automotive ist das Automotive RailNet – ein europaweites Netzwerk, das Produktionsstandorte der Automobilhersteller, Zulieferer und Häfen miteinander verbindet. Vervollständigt wird das Angebot durch logistische Komplettlösungen von Schienentransporten, Umschlag und Lagerung bis zu Fahrzeugservices. Wachstumsbereich ist die Batterielogistik mit einem jährlichen Transportvolumen von aktuell rund 700.000 Batterien und Zellmodulen. Sie haben ein hohes Gewicht und sind als Gefahrgut prädestiniert für den Transport auf der Schiene. In den nächsten fünf Jahren liegt der Fokus auf Wachstum mit internationalen Fahrzeugherstellern und dem Ausbau der Batterielogistik.
  - **Die Branche Steel** ist Systempartner für die Stahlindustrie in Europa und bietet logistische Lösungen an, die über den klassischen Transport hinausgehen. Insbesondere dieser Geschäftsbereich beschäftigt sich intensiv mit Innovationen, um die Kunden bei deren Transformation zu unterstützen. Mit speziell entwickeltem Equipment – z. B. für den Transport von Eisenschwamm oder Schrott – will die Branche Steel die Stahllogistik der Zukunft gestalten.
  - **Die Branche Liquids&Bulk** bietet Gefahrguttransporte an und bündelt das Logistik-Know-how für die Mineralöl-, Düngemittel-, Chemie- und Baustoffindustrie. Die Kunden dieses Geschäftsbereichs stehen vor großen Herausforderungen und verlagern teilweise ihre Produktion ins Ausland. Importe über Häfen nehmen daher an Bedeutung zu. Darauf reagiert Liquids&Bulk mit der Fokussierung auf den Bereich Spezialchemie, der kleinere Sendungsgrößen für Chemieprodukte benötigt und dessen Sendungen über Häfen nach Europa kommen. Deshalb plant die Branche ein europäisches Chemie-Netzwerk (Chem-Cargo), das zeit- und qualitätskritische Transporte zuverlässig und effizient organisieren soll. Zudem werden Serviceangebote ausgebaut – etwa die Werkslogistik sowie Beratungsleistungen zu Carbon-Capture-Logistikkonzepten für den Transport von verflüssigtem CO_2.
  - **Beim Einzelwagenverkehr (EV)** will DB Cargo der Verantwortung für die Kunden gerecht werden und betreibt das Netzwerk weiterhin in der Fläche. Bis 2027 soll das neue Betriebsmodell mit einem angepassten EV-Kernnetz, einer Veränderung im Portfolio der Zugbildungsanlagen und einer deutlichen Produktivitätssteigerung in der operativen Steuerung umgesetzt werden. In vier großen, zentralen Produktions-Hubs bündelt DB Cargo zukünftig die technisch aufwendige Zugbildung und verteilt dadurch deutlich effektiver große Mengen an Gütern in ganz Deutschland, wo es künftig noch rund 20 Rangierbahnhöfe und Knotenbahnhöfe geben soll. Zugleich stärkt DB Cargo das europäische Netzwerk, v. a. auch die wichtigen Korridorverbindungen in Richtung Südosteuropa.
- **Kombinierter Verkehr (KV)** in wettbewerbsintensivem Marktumfeld neu aufgestellt: Im kontinentalen KV wurden Anfang 2025 unwirtschaftliche Verkehre aus dem Portfolio genommen. 2026 soll der Fokus auf Kostenminimierung sowie der Steigerung von Qualität und Kundennähe liegen. Auch der maritime KV hat seine Position in einem Marktumfeld mit hohem Preisdruck und intensiver Konkurrenz durch den Lkw gefestigt, die Neuausrichtung zeigt Wirkung und von Kunden gibt es positives Feedback. Das bereits Ende 2024 eingeführte Einsatzmodell für Triebfahrzeugführer:innen »Starkes Langfahren« hat dabei die Flexibilität gesteigert und erheblich zur Wettbewerbsfähigkeit des KV beigetragen. Beim maritimen KV hat DB Cargo zudem im Rahmen des EU-Beihilfeverfahrens mit der EU-Kommission die Veräußerung eines substanziellen Minderheitsanteils vereinbart. Wesentliche Voraussetzungen für eine Investorenbeteiligung, wie die Kapselung der Produktion, der Transfer von Lokomotiven und Güterwagen in die Transfracht GmbH, das Erreichen der geplanten Ergebnisverbesserung und die Herstellung der technischen Beteiligungsfähigkeit, wurden 2025 umgesetzt, bevor im Oktober 2025 die Marktansprache startete, die im Dezember 2025 zu ersten indikativen Angeboten geführt hat.
- **Einführung des Systems Integrierte Planung und Steuerung:** Das Integrierte digitale Planungs- und Steuerungs-System (IPS) bündelt seit 2025 alle zentralen Ressourcenplanungen (für Lokomotiven, Mitarbeitende, Umläufe und Schichten) bei DB Cargo, die vorher auf unterschiedliche

IT-Systeme verteilt waren. IPS soll durch den Wegfall von Schnittstellen und doppelten Tätigkeiten, die Darstellung der Ressourcen in Echtzeit sowie einen (teil-)automatisierten Entscheidungsprozess für einen effizienteren, flexibleren und transparenteren Ressourcenplanungsprozess sorgen.

- **Neues Werkekonzept:** Mit der neuen Branchenstruktur richtet DB Cargo auch die Standorte für die Instandhaltung der Lokomotiven und Güterwagen am Hauptkorridor seiner Transporte aus. DB Cargo hat 2025 die Voraussetzungen dafür geschaffen, die Instandhaltungskapazitäten zu bündeln und die Anzahl von Werkstätten zu reduzieren. Ende 2025 führte DB Cargo bundesweit an 27 Standorten Instandhaltung von Lokomotiven und Wagen durch. Bis Ende 2026 sollen diese auf 18 Standorte reduziert werden. Damit sinkt die Anzahl der Instandhaltungswerke von 11 auf 7 und die Anzahl der Außenstellen von 16 auf 11. Mit der Konsolidierung der Instandhaltungskapazitäten steigt die Auslastung in den verbleibenden Werkstätten. Dadurch können Materialbevorratung sowie Infrastrukturausgaben vermieden werden. Die Reduzierung der Fixkosten sowie die effizientere Leistungserbringung zahlen unmittelbar auf die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Instandhaltungskosten von DB Cargo ein.
- **Verkauf und Rückmietung von Lokomotiven und Güterwagen:** DB Cargo hat mit dem Wagenvermieter GATX Rail Europe eine Sale-and-Leaseback-Vereinbarung für rund 6.000 Güterwagen geschlossen. Das Gesamtpaket umfasst unterschiedliche Wagentypen. Während der mehrjährigen Rückmietdauer mit unterschiedlichen Laufzeiten besitzt DB Cargo weiterhin den uneingeschränkten Zugriff auf die Wagen, bleibt für die Dauer der Mietzeit Wagenhalter und ist verantwortlich für die Instandhaltung sowie Beauftragung. Mit der Umsetzung erhöht sich der Anteil der gemieteten Wagen an der Gesamtflotte von rund 11 % auf rund 20 %.

  Mit dem Vermieter Beacon Rail hat DB Cargo zudem eine Sale-and-Leaseback-Vereinbarung über 60 Diesel-Streckenlokomotiven der Baureihe Class 77 geschlossen. Beacon Rail wird auch die Instandhaltungsverantwortung als Wagenhalter mit dem Ziel übernehmen, die Verfügbarkeit dieser Lokomotiven deutlich zu erhöhen.

  Der Verkauf mit Rückanmietung eines Teils der Schienenfahrzeugflotte ist ein Beitrag zur Transformation von DB Cargo, der die Vorhaltung von Lokomotiven und Wagen flexibilisiert. Die Verkaufserlöse leisten zudem einen Beitrag zur Verbesserung der finanziellen Situation von DB Cargo.
- **Profitabilität von DB Cargo muss weiter gesteigert werden:** Die operativen Ergebnisgrößen von DB Cargo 94 haben sich 2025 verbessert, waren allerdings weiterhin negativ. Um das Ziel der Rentabilität bis Ende 2026 zu erreichen, müssen u. a. die Kosten weiter gesenkt werden. Gleichzeitig muss DB Cargo verlässlich und leistungsstark bleiben, um nach Jahren zurückgehender Verkehrsleistungen die angestrebte Trendumkehr zu erreichen. Positive Einmaleffekte aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen dienten 2025 zur Überbrückung, bis die umgesetzten operativen Maßnahmen greifen.

  DB Cargo hat gemeinsam mit einem externen Sanierungsgutachter 2025 ein umfassendes Sanierungskonzept für die DB Cargo AG erarbeitet. Hierauf basiert das im Februar 2026 durch den Gutachter vorgelegte Sanierungsgutachten (IDW S6). Nach der darin enthaltenen Aussage des Sanierungsgutachters ist die DB Cargo AG mit den eingeleiteten Maßnahmen in der Lage, trotz steigender Kosten und veränderter Marktbedingungen dauerhaft wirtschaftlich zu arbeiten.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

DB Cargo hat eine umfassende Strategie zur Digitalisierung und Automatisierung entwickelt, um Kunden den Zugang zum Schienensystem zu erleichtern und mehr Transparenz über den aktuellen Status der Güter zu bieten. Ziel ist es, Prozesse wie die Zusammenstellung von Zügen und die Wartung deutlich zu beschleunigen. Dazu will DB Cargo seine Güterwagenflotte vernetzen und Betriebsabläufe durch digitale Technologien und automatisierte Prozesse optimieren. Folgende ausgewählte Maßnahmen sollen darauf einzahlen:

- **Digitale Automatische Kupplung (DAK):** Die DAK kuppelt Güterwagen mechanisch und stellt durchgehende Energie- und Datenverbindungen über den gesamten Zug bereit.
  - Die erste kommerzielle Erprobung der DAK in Deutschland ist 2025 gestartet. Durchgeführt wird die Erprobung vom Projekt DAC4EU unter Leitung des DB-Konzerns. Das Projekt wird durch das BMV gefördert.
  - 2025 fanden gemeinsam mit Partnern des Sektors im Rahmen des Europe's-Rail-Projekts FP5-TRANS4M-R umfassende Testaktivitäten statt. Die Tests tragen zur Erreichung einer hohen Produktreife bei. Ebenfalls in diesem Rahmen wird an der Definition und Umsetzung von Anforderungen an Technik und Prozesse aus Sicht der Betreiber gearbeitet.

- **KI-Agenten in CRM:** DB Cargo setzt bereits seit 2021 auf eine zentrale CRM-Plattform für Unternehmensstammdaten, Kundenservice und Vertrieb. Unter strikter Orientierung an dem Plattformstandard werden derzeit interne Anwendungen in die Systemlandschaft konsolidiert. Die enthaltene KI-Plattform erlaubt es DB Cargo, gezielt künstliche Intelligenz zu nutzen, um Prozesse in Vertrieb und Kundenservice effizienter zu gestalten und Mehrwert zu schaffen.
- **Verteilte Traktion für längere und schwerere Züge:** Ein Distributed Power System (DPS; verteilte Mehrfachtraktion über Funk) ermöglicht es, mit einer Lokomotive an der Zugspitze und einer weiteren am Zugschluss nicht nur die Zugkraft um ein Drittel zu erhöhen, sondern verdoppelt auch die Rückspeisung und ermöglicht schwerere und längere Züge Die gesteigerte Auslastung der Züge führt bei gleichbleibender Transportmenge zu weniger Zugfahrten, wodurch Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen vermieden werden können. Im März 2025 wurden finale Tests durchgeführt. Im Mai 2025 erteilte die Europäische Eisenbahnagentur die Genehmigung, mit der DPS seit Juni 2025 im Einsatz ist. Die Markteinführung wird aus Mitteln des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr gefördert.
- **Automatisiertes Fahren, Fernüberwachen und Fernsteuern:** Erstmals wurden zwei Güterzuglokomotiven von DB Cargo für den Probebetrieb auf der Strecke mit modernen Technologien ausgestattet: Automatic Train Operation (ATO) und Remote Train Operation (RTO) sollen europaweit den Güterverkehr auf der Schiene effizienter, flexibler und wettbewerbsfähiger machen. 2026 startet eine einjährige Erprobungsphase auf der niederländischen Betuweroute – einer der wichtigsten und modernsten Güterverkehrsstrecken Europas. Ziel ist es, die neuen Technologien für den Sektor in Europa bestellbar zu machen.

UMWELTMASSNAHMEN

DB Cargo leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene und damit zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele.

- **Zweikraftlokomotiven:** 2025 wurden 43 neue Zweikraftlokomotiven an DB Cargo ausgeliefert. Bis Ende 2027 sollen es insgesamt 146 Zweikraftlokomotiven sein. Diese ersetzen ältere Fahrzeugtypen im Rangierdiesellokomotivencluster. Zweikraftlokomotiven bieten im täglichen Einsatz große Vorteile. Auf elektrifizierten Streckenabschnitten werden sie elektrisch betrieben, auf oberleitungsfreien Streckenabschnitten kann ohne Lokomotivwechsel in den Dieselantrieb umgeschaltet werden. Das spart zeitaufwendiges Umspannen sowie Rangieren. Hiervon soll v. a. der Einzelwagenverkehr profitieren.
- **Biokraftstoff HVO:** 2025 ist die HVO-Menge zur Substitution von fossilem Diesel bei der Betankung unserer Diesellokomotiven bei DB Cargo gestiegen. Für DB Cargo in Deutschland lag der HVO-Anteil bei rund 35% (im Vorjahr: rund 33%).
- **Fahrassistenzsystem LEADER:** 2025 erfolgte die Ausrüstung von 17 Diesel-Streckenlokomotiven der Baureihe Class 77 mit dem Fahrassistenzsystem LEADER. Insgesamt sollen 60 Fahrzeuge bis Ende März 2026 ausgerüstet werden (entspricht rund zwei Dritteln der Diesel-Streckenlokomotiven-Flotte). Mit LEADER werden Triebfahrzeugführer:innen über ein zusätzliches Display mit Fahrempfehlungen für möglichst energiesparende Fahrten unterstützt. Bei der E-Lokomotiven-Flotte konnte 2025 mit LEADER insgesamt eine Energieeinsparung von rund 15% erreicht werden.
- **Energiemanagementsystem:** Die Einführung eines Energiemanagementsystems gem. der internationalen Norm DIN EN ISO 50001 wurde bei der DB Cargo AG 2024 beschlossen. Im Oktober 2025 konnte die DB Cargo AG die entsprechende Zertifizierung des ISO-Managementsystems erreichen. Aufbauend auf den bisherigen Energieaudits nach DIN EN 16247, sollen damit neben der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen auch eine gezielte Steuerung des Energieverbrauchs und eine Steigerung der Energieeffizienz unterstützt werden.
- **Klimaresilienz:** DB Cargo nutzt die konzernweite Wetterplattform Wetter@DB 50. Es wurden Filter entwickelt, um gezielt nach DB Cargo-Knotenpunkten und den Güterverkehrskorridoren in Deutschland filtern zu können. Ein integriertes Frühwarnsystem ermöglicht unseren Supervisor:innen, rechtzeitig Warnungen auszusprechen und geeignete Maßnahmen einzuleiten. Bei Erreichen definierter Schwellenwerte, z. B. für erwartete Windböen oder Schneefall, erhalten die Betriebsstellen automatische Meldungen per Mail oder SMS. Je nach Lage setzt DB Cargo zusätzliche Mitarbeitende zur Absicherung des Betriebs ein, und im Extremfall werden betroffene Züge ausgesetzt. Bei Frost halten sog. Frostwachen Züge und Anlagen einsatzbereit.

BETEILIGUNGEN

- DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande, hat per 16. April 2025 den Verkauf seiner Anteile (51%) an der Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/Niederlande, vollzogen. Die Anteile wurden von den bisherigen Mitgesellschaftern (Hupac SA, Chiasso/Schweiz; Hoyer Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande; Bertschi AG, Dürrenäsch/Schweiz) und der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH&Co. Kommanditgesellschaft übernommen.
- Die DB Intermodal Services GmbH hat zum 15. Juli 2025 ihre Anteile an der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (51%) und an der CTS Container-Terminal GmbH (22,5%) an die HGK Logistics and Intermodal GmbH verkauft.
- Transfesa Logistics S.A., Madrid/Spanien, hat 100 % der Anteile der Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien, an die Groupe CAT, Suresnes/Frankreich, mit Wirkung zum 1. August 2025 verkauft.
- Transfesa Logistics S.A., Madrid/Spanien, hat 100 % der Anteile der Transervi S.A., Madrid/Spanien, an die Boluda Shipping, S.L., Madrid/Spanien, mit Wirkung zum 23. Dezember 2025 verkauft.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Leistungsrückgänge infolge schwacher konjunktureller Nachfrage und Portfolioanpassungen.*
- *Positive Effekte u. a. infolge höherer staatlicher Zuschüsse für die Einzelwagenverkehrs-, Anlagen- und Trassenpreisförderung, im Zusammenhang mit Lieferverträgen von Lokomotiven (Schadenersatz), dem Verkauf von Fahrzeugen sowie dem Wegfall negativer Streikeffekte.*
- *Wirtschaftliche Entwicklung weiterhin deutlich unter Druck – Gegensteuerungsmaßnahmen und Umsetzung des Transformationsprogramms mit positiven Effekten.*

Die Pünktlichkeit von DB Cargo war 2025 rückläufig. Grund für die gesunkene Pünktlichkeit sind die intensive Bautätigkeit und die damit verbundenen reduzierten Kapazitäten auf den Güterverkehrsstrecken sowie die überalterte und störanfällige Infrastruktur, die zu einer Vielzahl von Oberbaustörungen und Langsamfahrstellen führte. Die Anzahl der Rückstauzüge lag auf einem stabilen Niveau.

Die Kundenzufriedenheit war 2025 für DB Cargo in Europa unverändert. Aufgrund der internen Neustrukturierung wurde die Befragung auf die zweite Jahreshälfte verlegt, wobei trotz des angepassten Befragungszeitraums die Beteiligungsquote bei über 50 % gehalten werden konnte.

			Veränderung	
DB Cargo	**2025**	2024	absolut	%
Pünktlichkeit in %	67,8	68,2	-0,4	-
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,9	2,9	-	-
Beförderte Güter in Mio. t	165,2	179,8	-14,6	-8,1
Verkehrsleistung [1] in Mio. tkm	58.531	68.545	-10.014	-14,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	105,7	131,0	-25,3	-19,3
Auslastung in t pro Zug	553,6	523,3	+30,3	+5,8
Gesamtumsatz in Mio. €	4.968	5.402	-434	-8,0
Außenumsatz in Mio. €	4.654	5.058	-404	-8,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	321	66	+255	-
EBIT bereinigt in Mio. €	-7	-357	+350	-98,0
EBIT-Marge (bereinigt) in %	-0,1	-6,6	+6,5	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	472	349	+123	+35,2
Mitarbeitende per 31.12. [2] in VZP	25.224	29.483	-4.259	-14,4
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt [2] in VZP	27.084	30.561	-3.477	-11,4
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,6	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	14,3	13,6	+0,7	-
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 [3] in %	-48,7	-32,1	-16,6	-

[1] Abgerechnete Leistung (Tariftonnenkilometer).
[2] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 bzw. des Vorjahres wurde nicht angepasst.
[3] Enthält für 2024 von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.

Die Menge der beförderten Güter sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung sind 2025 deutlich gesunken. Treiber waren die schwache konjunkturelle Nachfrage insbesondere in Deutschland sowie Portfolioanpassungen von unrentablen Verkehren v. a. im KV und im Einzelwagenverkehr. Der Wegfall negativer Streikeffekte aus dem Vorjahr sowie die Übernahme von Verkehren der SNCF Fret wirkten positiv. In der Folge sowie aufgrund einer besseren Nutzung der bestellten Trassen in Frankreich und im Vereinigten Königreich stieg die Auslastung. Die schwächere Auslastungsentwicklung in Deutschland wurde dadurch mehr als kompensiert.

Da die Aufwendungen stärker zurückgingen als die Erträge, verbesserten sich die operativen Ergebnisgrößen deutlich. Ertragsseitig verstärkten positive Einmaleffekte u. a. im Zusammenhang mit dem Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen die Entwicklung spürbar. Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt sehr herausfordernd; das bereinigte EBIT war weiterhin negativ.

Die Erträge entwickelten sich differenziert und gingen insgesamt zurück:

- **Umsatz (– 8,0%/– 434 Mio. €):** Rückgang insbesondere getrieben durch die Leistungsentwicklung in Deutschland, im Vereinigten Königreich u. a. bei Metalltransporten und in Spanien (u. a. infolge des Verkaufs von Tochtergesellschaften 93). Preismaßnahmen wirkten teilweise kompensierend. Bereinigt um negative Währungskurseffekte war der Umsatzrückgang etwas weniger deutlich.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 27,6%/+ 192 Mio. €):** deutlicher Anstieg, v. a. getrieben durch positive Einmaleffekte aus dem Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen, überwiegend dadurch, dass 2025 im Rahmen der Transformation von DB Cargo 89 ff. Sale-and-Leaseback-Vereinbarungen 91 abgeschlossen wurden. Zudem wirkten in Deutschland höhere Erträge aus Schadenersatz im Zusammenhang mit Lieferverträgen von Lokomotiven und infrastrukturbedingten Zugausfällen sowie aus staatlichen Zuschüssen für die Einzelwagenverkehrs-, Anlagen- und Trassenpreisförderung 89 ertragssteigernd. Insbesondere der Wegfall positiver Effekte aus dem Verkauf von Grundstücken im Vereinigten Königreich im Vorjahr wirkte gegenläufig dämpfend.

Auf der Aufwandsseite kam es insgesamt zu einem v. a. leistungsbedingten Rückgang, insbesondere getrieben durch den Material- und Personalaufwand.

- **Materialaufwand (– 9,0%/– 292 Mio. €):** im Wesentlichen leistungsbedingter Rückgang, insbesondere bei Aufwendungen für Instandhaltungsleistungen, Energie sowie für eingekaufte Transportleistungen. Die Instandhaltungsaufwendungen sanken insbesondere mengenbedingt, v. a. infolge des Rückgangs von Revisionen. Beim Energieaufwand wirkten zudem geringere Preise reduzierend. Gegenläufige Effekte resultierten u. a. aus höheren Trassenpreisen in Deutschland.
- **Personalaufwand (– 7,1%/– 149 Mio. €):** Rückgang infolge der geringeren Mitarbeitendenzahl insbesondere in Deutschland und Spanien. Gegenläufig wirkten zusätzliche Belastungen aus Tarifsteigerungen.
- **Abschreibungen (– 22,5%/– 95 Mio. €):** deutlicher Rückgang, im Wesentlichen getrieben durch die Verlängerung bilanzieller Nutzungsdauern von Lokomotiven und Güterwagen sowie den Verkauf von Fahrzeugen. Investitionsbedingt höhere Abschreibungen wirkten teilweise gegenläufig.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (– 9,3%/– 71 Mio. €):** Rückgang im Wesentlichen getrieben durch umgesetzte Maßnahmen im Rahmen des Transformationsprogramms (v. a. für IT- und Serviceleistungen sowie infolge einer geringeren Mitarbeitendenzahl). Im Vereinigten Königreich gingen zudem leistungsbedingt die Mietaufwendungen insbesondere für Schienenfahrzeuge zurück.

Der Anstieg der Investitionen resultierte v. a. aus der Beschaffung und Anmietung von Lokomotiven und Güterwagen in Deutschland. Hier wirkten auch die 2025 abgeschlossenen Sale-and-Leaseback-Vereinbarungen. In Spanien wirkten gestiegene aktivierungspflichtige Fahrzeug- und Gebäudeanmietungen zusätzlich investitionserhöhend. Der Rückgang des Investitionsvolumens in Italien (u. a. Abschluss von Fahrzeugprojekten im Vorjahr) und Frankreich (v. a. Rückgang der Anmietung von Güterwagen) wirkte gegenläufig.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank infolge der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Transformationsprogramm insbesondere in Deutschland. In Spanien wirkte zudem der Verkauf von Tochtergesellschaften reduzierend.

Der Frauenanteil stieg per 31. Dezember 2025 trotz eines anspruchsvollen Umfelds durch die Transformation des Geschäftsfelds.

Der Rückgang der absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 resultierte u. a. aus einer verbesserten Treibhausgasintensität des Traktionsstroms, der Modernisierung der Fahrzeugflotte und einem höheren Anteil von HVO an der Gesamtkraftstoffmenge für die Betankung von Triebfahrzeugen.

Geschäftsfeld DB InfraGO

GESCHÄFTSMODELL

DB InfraGO gestaltet und betreibt das mit über 33.000 km Länge größte Streckennetz in Europa und rund 5.700 Bahnhöfe und Verkehrsstationen.

Im Leitbild von DB InfraGO ist der Unternehmenszweck formuliert. Kernauftrag ist es, ein sicheres, leistungsstarkes und robustes Schienennetz zu gestalten und zu betreiben – mit attraktiven und leistungsfähigen Bahnhöfen.

Dieser Unternehmenszweck wurde gemeinsam mit Vertreter:innen der Branche und der Politik erarbeitet. Das Leitbild drückt den Anspruch der Gesellschaft an DB InfraGO aus. Im Mittelpunkt stehen die fünf Dimensionen Leistungsstärke, Kundenorientierung, Gemeinwohlorientierung, Nachhaltigkeit und Teamgeist. Das Leitbild definiert außerdem ein gemeinsames Kundenverständnis für alle Bereiche von DB InfraGO und bildet damit die Grundlage für ein einheitlich ausgerichtetes Handeln im gesamten Geschäftsfeld. Die Nutzer des Bahnsystems – Reisende, Wirtschaft und Bahnhofsbesucher:innen – stehen im Fokus. Eine erfolgreiche Zugfahrt kann jedoch nur im Zusammenspiel mit den Geschäftspartnern gelingen: rund 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), 27 Aufgabenträger sowie rund 1.800 Infrastrukturanschließer und rund 2.100 Gewerbemieter in den Bahnhöfen. Ziel ist es, diese Partnerschaft durch gemeinsame Weiterentwicklung von Produkten und eine aktive Mitgestaltung der Zukunft des Systems Schiene zu stärken.

Wichtigstes Produkt von DB InfraGO ist die bedarfsgerechte, zuverlässige und zukunftsorientierte Bereitstellung von Trassen. Auf dem Streckennetz werden jährlich mehr als 1 Mrd. Trkm gefahren. Die Erlöse aus der Trassennutzung stellen mit rund 79 % des Gesamtumsatzes die wichtigste Einnahmequelle von DB InfraGO dar. Die Trassenpreise werden transparent und diskriminierungsfrei im Rahmen des von der Bundesnetzagentur (BNetzA) regulierten Trassenpreissystems (TPS) festgelegt. Die Kostenstruktur ist fixkostenlastig. Zu den größten Kostentreibern gehört insbesondere das Streckennetz. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Da sich die Dimensionierung der Infrastruktur nur längerfristig durch Aus- und Neubaumaßnahmen bzw. gezielten Rückbau verändert, ist eine optimale Auslastung der Infrastruktur für die Leistungsfähigkeit von entscheidender Bedeutung. Vor dem Hintergrund der grundsätzlich stabilen Nachfrage der Besteller sowie der EVU und des zeitgleich steigenden Bauvolumens wird die Optimierung der Auslastung ein zentraler Aspekt bleiben.

Als größter Bahnhofsbetreiber Europas verantwortet DB InfraGO die Entwicklung, den Bau sowie den Betrieb der Bahnhöfe und Verkehrsstationen und bietet in diesem Segment ein breites Spektrum an Dienstleistungen an. Mit rund 830.000 m² Mietfläche zählt DB InfraGO zudem zu den größten Gewerbevermietern Deutschlands. An den Bahnhöfen und Verkehrsstationen liegt der Fokus auf der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Angebots für Kund:innen, um ein hohes Qualitätsniveau sicherzustellen. Die Bahnhofsmanagements vor Ort stellen den Betrieb sicher. Die Ausgestaltung der Produkte und Dienstleistungen sowie die bauliche Dimensionierung der Bahnhöfe orientieren sich an den Bedürfnissen der Kund:innen und an den Anforderungen einer wirtschaftlich stabilen Infrastruktur. Die Umsätze im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe werden im Wesentlichen aus Stationshalten (reguliert) für die Nutzung der Verkehrsstationen sowie aus der Vermietung von Gewerbeflächen (nicht reguliert) erzielt. Die Stationsentgelte unterliegen einem regulierten Preissystem, das – analog zum Trassenpreissystem – jährlich von der BNetzA genehmigt wird. Die Aufwandsseite ist durch einen hohen Fixkostenanteil geprägt.

Wichtige Partner auf der Regulierungsseite für DB InfraGO sind die BNetzA und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Für die Vor- und Nachbereitung von Zugfahrten stellt DB InfraGO verschiedene Serviceeinrichtungen zur Verfügung. Dazu zählen u. a. Abstellanlagen, Zusatzausstattungen, Ladestellen, Dispositionsgleise und Zugbildungsanlagen. Diese Serviceeinrichtungen sind in unterschiedlichen Funktionalitäten, Ausstattungsniveaus und Leistungsfähigkeiten verfügbar. Sie stellen sicher, dass die logistischen Anforderungen der EVU bedarfsgerecht erfüllt werden können. Die Nutzung der Serviceeinrichtungen ist in den Nutzungsbedingungen Netz (NBN) geregelt und erfolgt auf Basis eines regulierten Anlagenpreissystems.

Infrastrukturanschlüsse bilden die Schnittstellen zwischen der Eisenbahninfrastruktur von DB InfraGO und den Netzen anderer Eisenbahnen. Sie ermöglichen eine durchgehende Schienentransportkette zwischen Versendern und verschiedenen Empfangsstellen. Infrastrukturanschlüsse sind ein wesentlicher Bestandteil integrierter Logistikkonzepte und tragen zur Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Wasser und Straße bei – insbesondere bei Transporten großer Gütermengen. Der Bund unterstützt Investitionen in Infrastrukturanschlüsse über ein Gleisanschlussförderprogramm. Bewilligungsbehörde ist das EBA.

DB InfraGO – auf einen Blick

Geschäftsbereich Fahrweg

Schienennetz
DB InfraGO betreibt Europas größte Schieneninfrastruktur. Verantwortlich für Instandhaltung, Modernisierung und Weiterentwicklung des Streckennetzes sowie die Vermarktung von Trassen und Anlagen.

DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
Betreibt in fünf Bundesländern regionale Verkehrsnetze.

Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße GmbH
Betreibt in Deutschland selbstständig oder über die Beteiligungen 25 Umschlagbahnhöfe des Kombinierten Verkehrs.

DB Fahrwegdienste GmbH
Bietet Systemdienstleistungen für die Instandhaltung von Schienenwegen, z. B. Vegetationsmanagement, an.

Geschäftsbereich Personenbahnhöfe

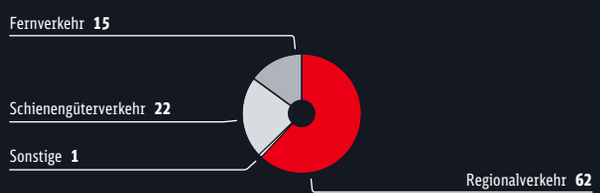
Bahnhöfe
DB InfraGO ist Europas größter Bahnhofsbetreiber. Verantwortlich für Bau, Entwicklung und Betrieb von Bahnhöfen sowie eine Vielzahl mobilitätsorientierter Dienstleistungen am Bahnhof. Für die Leistungen – Zughalte an den Bahnsteigen zum Aus- und Einsteigen von Personen – sind Stationsentgelte zu zahlen, die in Stationspreislisten veröffentlicht werden. Außerdem zählt DB InfraGO zu den größten Gewerbevermietern in Deutschland.

DB BahnPark GmbH
Entwickelt optimale Gesamtlösungen für Mobilitätsparks am Bahnhof.

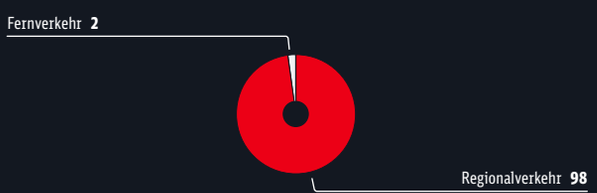
MEKB GmbH
Erbringt Standortmarketingleistungen für die Mieter in Personenbahnhöfen.

Struktur

BETRIEBSLEISTUNG NACH VERKEHRSART / in %



STATIONSHALTE NACH VERKEHRSART / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 72.900

Fahrzeuge, Netzwerke, Infrastruktur
- Rund 33.400 km langes Streckennetz, betriebsnotwendige Anlagen
- 845 Instandhaltungsfahrzeuge
- Rund 5.400 Verkehrsstationen und rund 600 Empfangsgebäude [1)]
- Rund 1.500 Stationen mit Vermarktung
- Rund 9.300 Bahnsteige
- Rund 6.900 Fahrgastinformationsanlagen
- Rund 7.000 Dynamische Schriftanzeiger
- Rund 2.600 Aufzüge
- Rund 1.000 Fahrtreppen
- Rund 300 Parkhäuser und Parkplätze

Weitere Produktionsfaktoren
- Strom
- Kraftstoff

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Fahrweg: 524 Geschäftskunden (davon 506 konzernexterne Kunden)
- Personenbahnhöfe:
  - Privatkund:innen
  - Geschäftskunden mit Fokus auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, Mieter und Mobilitätsanbieter
  - Besteller

Nutzenversprechen
- Fahrweg: diskriminierungsfreier Zugang zu einem sicheren, zuverlässigen und bedarfsgerechten Schienennetz.
- Personenbahnhöfe: kapazitätsstarke, attraktive und nachhaltige Bahnhöfe und Empfangsgebäude mit einer Vielzahl von Mobilitäts- und Alltagsangeboten und Mietflächen für Handel, Gastronomie und Dienstleistungen.

Kundenzugang/-bindung
- Vertrieb
- E-Services
- Key-Account-Management
- Regionaler Vertrieb
- Kundenserviceleistungen im Bahnhof

Schlüsselaktivitäten
- Sichere, zuverlässige und bedarfsgerechte Infrastruktur bereitstellen
- Netzwerke planen und betreiben
- Zugbetrieb durchführen
- Empfangsgebäude und Verkehrsstationen betreiben
- Gewerbeflächen vermieten

OUTPUTS [2)]

Betriebsleistung
- Rund 1,1 Mrd. Trkm

Stationshalte
- 159,1 Mio.

Vermietete Flächen
- Rund 0,8 Mio. m²

OUTCOMES [3)]

EBIT bereinigt
- 10 Mio. €

Pünktlichkeit
- 86,5 %

Anlagenqualität (2024; Schulnote)
- 3,00 (Gesamtnetz)
- 3,03 (Personenbahnhöfe)

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,7 (2024)

Kundenzufriedenheit
- Fahrweg: 3,8 (Schulnote)
- Verkehrsstation (Reisende/Besucher:innen): 2,5 (Schulnote)
- Verkehrsstation (EVU, Aufgabenträger und Bundesländer): 2,9 (Schulnote)
- Mieter: 2,1 (Schulnote)

Lärmsanierte Strecke gesamt
- 2.422 km

Abfall

Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019
- – 68,7 % (Fahrweg)
- – 85,3 % (Personenbahnhöfe)

Stand 2025 bzw. per 31. Dezember 2025.
[1)] Ohne Bahnhöfe der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH.
[2)] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[3)] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Die Trassennachfrage hat sich 2025 von den negativen Auswirkungen aus Sonderereignissen im Vorjahr (GDL-Streiks und Unwetter) erholt. Im Schienenpersonenverkehr wurde und wird die Absatzentwicklung jedoch durch den Zustand der Infrastruktur und ein damit verbundenes hohes Bauvolumen (z. B. Korridorsanierung Hamburg—Berlin) gedämpft. Die konjunkturelle Lage führte zu Rückgängen im Schienengüterverkehr. 2025 konnten die konzernexternen EVU ihren Marktanteil weiter ausbauen, während die Nachfrage der konzerninternen EVU auf dem Vorjahresniveau lag. Die Entwicklung der Stationshalte zeigt insgesamt einen leichten Rückgang. Der Marktanteil konzerninterner EVU im Schienenpersonenverkehr ist moderat gestiegen.

Die strategische Ausrichtung von DB InfraGO ist in Handlungsfeldern formuliert und konzentriert sich darauf, das bestehende Streckennetz hochverfügbar und digital verdichtet bereitzustellen. Die Modernisierung des Bestandsnetzes hat dabei höchste Priorität. Bahnhöfe und Serviceeinrichtungen sollen für alle Nutzer:innen diskriminierungsfrei zugänglich und mit ausreichend Kapazitäten gestaltet werden. Das Schienennetz wird durch gezielten Aus- und Neubau sowie Elektrifizierungsmaßnahmen erweitert. Als Dokumentation für die Fortschritte bei der Modernisierung von Streckennetz und Bahnhöfen veröffentlicht DB InfraGO jährlich den InfraGO-Zustandsbericht. In diesem Bericht wird der Zustand eines Großteils der Netz- und Bahnhofsinfrastruktur anhand einer Schulnotenlogik abgebildet.

- **Verfügbarkeit und Betrieb:** Das Handlungsfeld zielt auf die kontinuierliche Stabilisierung der Anlagenverfügbarkeit und die Steigerung der betrieblichen Qualität. Infrastrukturbedingte Verspätungen sollen reduziert und Langsamfahrstellen zügig beseitigt werden. Dafür werden besonders pünktlichkeitsrelevante Gleise, Weichen und Bahnübergänge erneuert, wodurch der Zustand des Hochleistungsnetzes insgesamt verbessert werden soll. Ein neues Bewirtschaftungssystem (»Bauen im Takt«) mit verbindlichen und vorausgeplanten Sperrzeiten (Containern) ermöglicht eine frühzeitige Kommunikation der Bauphasen an die EVU. Gleichzeitig soll durch diese fokussierte Modernisierung der Anlagenzustand verbessert und durch feste Instandhaltungsintervalle stabil gehalten werden. Zur Stabilisierung des Betriebs wird der Personalbestand auf Stellwerken durch gezielte Maßnahmen in den Bereichen Steuerung, Rekrutierung und Qualifizierung des Stellwerkspersonals gesichert.
- **Transformation des hochbelasteten Netzes in ein Hochleistungsnetz:** Ziel des Handlungsfelds ist es, über Modernisierungen der wichtigsten Schienenkorridore Stabilitätsanker für das System Schiene zu schaffen. Im Rahmen der Korridorsanierungen bündelt DB InfraGO alle erforderlichen Arbeiten, um den Zustand von Infrastruktur und Bahnhöfen innerhalb weniger Monate gewerkeübergreifend zu verbessern. Im Rahmen des Handlungsfelds Hochleistungsnetz wurde die gezielte Verbesserung von Zuverlässigkeit und Kapazität in den Knoten als Maßnahme definiert. Genauso wurde für die Instandhaltung der Fokus auf präventive und prädiktive Maßnahmen sowie auf eine schnelle 24/7-Entstörung gelegt.
- **Schnelle Kapazitätserweiterung:** In diesem Handlungsfeld sollen kleine und mittlere Maßnahmen die Engpasssituation und die Störungsresilienz des Netzes verbessern. Sie steigern die Pünktlichkeit und die verbleibende Leistungsfähigkeit insbesondere bei technischen Störungen und Bautätigkeiten im Hochleistungsnetz. Dazu zählen infrastrukturelle Projekte wie zusätzliche Überleitmöglichkeiten, Signale, Gleiswechselbetriebe oder neue Bahnsteige. Diese Maßnahmen wirken sich positiv auf alle Verkehrsarten aus.
- **Flächennetz:** Das Handlungsfeld setzt auf den Bestandserhalt der gesamten Infrastruktur als Basis für eine hohe Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs. Entsprechend muss auch das Flächennetz als Basis leistungsfähig betreibbar bleiben bzw. werden.
- **Aus- und Neubau:** In diesem Handlungsfeld werden zusätzlich entsprechende Bauprojekte sowie Streckenelektrifizierungen umgesetzt, um die erforderlichen Kapazitäten für die Umsetzung des Deutschland-Takts bereitzustellen.
- **Zukunftsbahnhöfe:** In diesem Handlungsfeld soll in Bahnhöfen und deren Umfeld die wahrnehmbare Qualität durch einheitliche Produkt- und Produktionsstandards kontinuierlich verbessert werden. Ziel ist die ganzheitliche Modernisierung der Bahnhöfe durch Umsetzung kundenorientierter Standards in allen Bereichen, stets in partnerschaftlicher Abstimmung mit Ländern, Städten und Kommunen. Durch Standardisierung und zunehmende Digitalisierung sollen Prozesse verschlankt, Instandhaltungsmaßnahmen optimiert und bedarfs- sowie zustandsorientierte Produktionskonzepte realisiert werden.

- **Digitalisierung:** In diesem Handlungsfeld liegt neben dem Roll-out des Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS) ein Schwerpunkt auf der Inbetriebnahme von ETCS-fähigen Stellwerken. Die ETCS-Umrüstung fokussiert insbesondere den Digitalen Knoten Stuttgart (DKS), den Korridor Scandinavian Mediterranean (Scan Med) sowie den Korridor Rhine-Alpine. Bei der Modernisierung der Hochleistungskorridore erfolgt die Umrüstung direkt oder es werden die Voraussetzungen für eine spätere ETCS-Installation geschaffen, bspw. auf dem Korridor Berlin—Hamburg. Weitere Zukunftstechnologien wie das teilautomatisierte Fahren (GoA 2) und ein kapazitätsorientiertes Verkehrsmanagementsystem (CTMS) werden schrittweise in das Bahnsystem integriert. Im Digitalen Knoten Stuttgart 106 erfolgt diese Umsetzung erstmalig.
- **Nachhaltigkeit und Umwelt:** In diesem Handlungsfeld werden u. a. zentrale Hebel auf dem Weg zur Klimaneutralität gebündelt. Dies sind u. a. die weitere Elektrifizierung von Strecken – auch mittels Umgestaltung der eigenen Produktionsprozesse – sowie die Reduktion der Treibhausgasemissionen aus Bau und Betrieb der Infrastruktur. Weitere treibhausgasreduzierende Maßnahmen werden z. B. in der Gebäudebewirtschaftung umgesetzt. Im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe sollen die absoluten Scope-1- und -2-Emissionen u. a. durch den Einsatz von 100 % Ökostrom in den durch DB Energie versorgten Gebäuden und Werken sowie durch eine klimafreundlichere Gestaltung unserer Wärmeversorgung reduziert werden. Auch der Energieverbrauch soll stetig durch Energieeffizienzmaßnahmen wie z. B. den Umstieg auf LED-Beleuchtung reduziert werden. DB InfraGO setzt darüber hinaus auf ein gesamthaftes nachhaltiges Vegetationsmanagement, das ein koordiniertes Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen vorsieht, auf Ressourcenschutz durch die Förderung kreislaufwirtschaftlicher Ansätze, auf Lärmschutz sowie weitere Umweltschutzmaßnahmen.

TRANSFORMATION IN EIN HOCHLEISTUNGSNETZ

Korridorsanierungen

Im September 2023 haben der Bund und der DB-Konzern auf dem Schienengipfel des BMV ein großes Infrastrukturprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe vorgelegt. Ziel ist es, den Zugverkehr nachhaltig pünktlicher zu machen und die Voraussetzungen zu schaffen, um die verkehrspolitischen Ziele im Personen- und Güterverkehr zu erreichen. Ein Instrument auf dem Weg dorthin sind Korridorsanierungen, bei denen im Rahmen einer mehrmonatigen Totalsperrung alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt, die Leistungsfähigkeit der Anlagen gesteigert, Bahnhöfe ganzheitlich gestaltet und so im sanierten Abschnitt Baumaßnahmen für mehrere Jahre vermieden werden sollen:

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

Das Pilotprojekt für die Korridorsanierung hochbelasteter Streckenabschnitte war 2024 die Riedbahn, die Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim. 2025 wurde die Korridorsanierung Emmerich—Oberhausen umgesetzt und die Korridorsanierung Hamburg—Berlin begonnen.

Im ersten Quartal 2025 hat DB InfraGO die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Riedbahn zunächst intern ausgewertet und diese Auswertung in mehreren Workshops um Rückmeldungen der Branche ergänzt. Kern der Diskussion war die Frage der maximalen zeitlichen Parallelität von Korridorsanierungen und damit die zeitliche Abfolge des Programms. In Abstimmung mit dem BMV hat DB InfraGO daraufhin im Juni/Juli 2025 einen Branchendialog zu den geplanten Korridorsanierungen durchgeführt. Basierend auf diesen Erkenntnissen hat DB InfraGO ein Roll-out-Szenario entwickelt, das eine zeitliche Anpassung an das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität 38 vorsieht und die Korridorsanierungen bis 2036 streckt. Aktuell sind maximal vier Korridorsanierungen pro Jahr vorgesehen.

Seit dem 1. August 2025 läuft die Korridorsanierung Hamburg—Berlin. An insgesamt 28 Bahnhöfen werden dabei umfangreiche Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Im Rahmen der Korridorsanierung werden u. a. 25 Bahnsteige, drei Personenunterführungen, 17 Anlagen der Höhenfördertechnik, zwei Bahnsteigdächer sowie vier Zuwegungen erneuert. Nach Abschluss der Arbeiten sollen im Zielbild entlang der Strecke 20 Bahnhöfe als Zukunftsbahnhöfe (ZKB) in neuem, modernem Erscheinungsbild zur Verfügung stehen und den Reisenden ein deutlich verbessertes und komfortableres Reiseerlebnis bieten.

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

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

Hochleistungsinstandhaltung

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

2025 hat DB InfraGO die schrittweise Implementierung der Strategie vorangetrieben:

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

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

UMSETZUNG LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG

Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III 328f. fortgeführt. Ein Investitionsschwerpunkt war 2025 die Erneuerung des Oberbaus (Gleise und Weichen). Seit der Corona-Pandemie und dem Ukraine-Krieg erfolgte Preissteigerungen stellen weiterhin Herausforderungen bei der Umsetzung der Modernisierung der Infrastruktur dar. Vor diesem Hintergrund wurde die Bestandsnetzfinanzierung für 2025 und 2026 durch den Abschluss des dritten Nachtrags zur LuFV III signifikant erhöht. Darüber hinaus regelt der dritte Nachtrag die Weiterführung der Förderoptionen aus der im Vorjahr erfolgten Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) für 2025 und 2026, insbesondere bezüglich der Themen Instandhaltung, Förderung Bahnhöfe sowie Modernisierung Hochleistungskorridore. Neben der erhöhten Finanzierung stärkt der Nachtrag die Steuerungskapazität des Bundes bezüglich der Schieneninfrastruktur zur Erreichung seiner verkehrspolitischen Ziele. Es wird angestrebt, die LuFV III ab 2027 durch eine weiterentwickelte Vereinbarung (Leistungsvereinbarung InfraGO) abzulösen, die aktuell von Bund und DB-Konzern vorbereitet wird.

ERSTELLUNG FAHRPLAN 2026

Für den Netzfahrplan 2026 sind rund 106.000 Trassenanmeldungen eingegangen (+18,1%). Dabei gab es auch Anmeldekonflikte, weil mehrere EVU denselben Zeitslot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Die Anzahl der Entscheidungsverfahren hat sich gegenüber dem Vorjahr in etwa verdreifacht auf insgesamt 347. Die Anzahl der Kapazitätskonflikte ist um knapp 150% auf 294 gestiegen. Ein Kapazitätskonflikt entsteht im Rahmen baubedingter Einschränkungen, für die im Vorfeld die Kapazität auf die Verkehrsarten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV) verteilt wurde. Bei einem Kapazitätskonflikt werden für eine Ver-

kehrsart mehr Trassen angemeldet, als Kapazität vorhanden ist. Der Großteil der Kapazitätskonflikte im Fahrplan 2026 ist durch die Korridorsanierungen der Strecken Regensburg—Passau und Linker Rhein sowie durch Baumaßnahmen im Elbtal zwischen Dresden und Tschechien entstanden. In der Folge mussten dadurch mehr Trassenanfragen abgelehnt oder eingekürzt werden als im Vorjahr.

Die Trassenanmeldungen von konzerninternen und -externen EVU entwickelten sich differenziert:

- Der Anteil konzernexterner EVU im SPFV hat sich um rund 9% erhöht.
- Im SPNV stieg die Zahl der Anmeldungen konzernexterner EVU um rund 17%.
- Im SGV wurden rund 13% mehr Trassen angemeldet, die Anmeldungen konzernexterner EVU stieg noch stärker an, auf rund 22%.

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

INSPEKTION UND AUSTAUSCH VON BETONSCHWELLEN

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

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

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

ZUGUNGLÜCK GARMISCH-PARTENKIRCHEN

Die unabhängige interne Untersuchung, die DB InfraGO im Nachgang des tragischen Zugunfalls mit fünf Toten und 72 Verletzten am 3. Juni 2022 in Garmisch-Partenkirchen beauftragt hat, ist abgeschlossen. Damals entgleiste ein Regionalexpress zwischen den Bahnhöfen Garmisch-Partenkirchen und Farchant auf der Höhe von Burgrain. Unfallursächlich waren schadhafte Betonschwellen. Die Betonschwellen wiesen aufgrund von chemischen Reaktionen keine ausreichende Tragfähigkeit mehr auf.

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

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

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

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

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

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

2025 flossen 23,7 Mrd. € in den Ausbau, die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind u. a.:

- LuFV-Mittel (Zuschüsse, Eigenkapital und Eigenbeitrag) i. H. v. 11,1 Mrd. €, rund 5,1 Mrd. € für die Instandhaltung (Eigenbeitrag und Baukostenzuschüsse), 3,3 Mrd. € für Projekte des Bedarfsplans sowie
- Mittel für das Bestandsnetz außerhalb der LuFV wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), die Digitale Schiene Deutschland (DSD) oder das Klimaschutzprogramm (KSP) i. H. v. rund 3,8 Mrd. €.

Wesentliche Entwicklungen beim Ausbau und bei der Erneuerung des Schienennetzes waren 2025 u. a.:

- **Korridorsanierung Hamburg—Berlin:** DB InfraGO hat am 1. August 2025 mit der umfassenden Erneuerung und Modernisierung der 278 km langen Strecke zwischen Hamburg und Berlin begonnen. Züge des Fern- und Güterverkehrs fahren während der Sperrung auf Umleitungsstrecken. Als Ersatz für Zugverbindungen im Nahverkehr, die während der Bauphase nicht angeboten werden können, kommen mehr als 170 Busse zum Einsatz. Mit täglich rund 470 Zügen des Regional-, Fern- und Güterverkehrs gilt die Strecke als hochbelastet. Während der Bauarbeiten sollen insgesamt u. a. mehr als 180 km Gleise und über 200 Weichen erneuert werden. Sechs zusätzliche sog. Überleitstellen sorgen künftig für mehr Stabilität und Flexibilität im Betrieb. So können z. B. schnellere Züge des Personenverkehrs langsamere Güterzüge überholen. Zudem wird DB InfraGO an der Strecke mindestens 20 von 28 Bahnhöfen modernisieren. Darüber hinaus nutzen wir die Bauphase, um Funkmasten für den künftigen Bahnfunk FRMCS (Future Rail Mobile Communication System) aufzubauen. Die Masten sollen gleichzeitig den öffentlichen Mobilfunknetzbetreibern zugänglich gemacht werden, um langfristig Mobilfunk mit Gigabit-Datenraten im Zug anbieten zu können.
- **Nürnberg—Bamberg:** DB InfraGO hat den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Nürnberg und südlich von Bamberg im September 2025 abgeschlossen. Der Abschnitt gehört zur Schnellfahrstrecke München—Berlin und zählt mit durchschnittlich 350 Zügen pro Tag zu den meistbefahrenen Strecken in Bayern. Bund, Freistaat Bayern, Kommunen und DB-Konzern investierten rund 2 Mrd. € in den Ausbau der Gleise und Anlagen in dem 52 km langen Abschnitt.
- **Regensburg—Schwandorf:** DB InfraGO hat im August 2025 die Modernisierung der Strecke Regenburg—Schwandorf abgeschlossen. Es wurden insgesamt 47 km Gleise und 28 Weichen erneuert sowie 7 Bahnübergänge modernisiert. Insgesamt investierte der DB-Konzern rund 127 Mio. € in die Modernisierung der Strecke Regensburg—Weiden. Diese Strecke wird bei der 2026 anstehenden Modernisierung der Korridore Nürnberg—Regensburg und Obertraubling—Passau auch als Umleitungsstrecke dienen.
- **Rechte Rheinstrecke:** DB InfraGO hat die letzten Bauaufträge für die Korridorsanierung der über 80 km langen Strecke zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen vergeben. Bereits im Sommer 2025 konnte DB InfraGO die Bauleistungen für die vier weiteren Bauabschnitte in Rheinland-Pfalz und Hessen vergeben. Zudem haben die vorbereitenden Arbeiten für die Korridorsanierung ab Juli 2026 begonnen.
- **Emmerich—Oberhausen:** Der DB-Konzern hat im Juli 2025 die Hälfte der 80-wöchigen Bauzeit absolviert. Seit November 2024 wurden entlang der rund 73 km langen Strecke u. a. 14 km Gleis neu gebaut, 7,5 km neue Oberleitung installiert, drei neue Bahnsteige in Betrieb genommen und auf rund 5 km neue Schallschutzwände aufgestellt. Hinzu kamen 2025 die Erweiterung bzw. der Neubau von acht Brücken und die Beseitigung von vier Bahnübergängen.
- **Leipzig—Dresden:** Der DB-Konzern hat den Ausbau des Abschnitts Zeithain—Leckwitz der insgesamt 117 km langen Ausbaustrecke Leipzig—Dresden abgeschlossen. Damit wurde ein weiterer wichtiger Meilenstein erreicht.
- **Eifelstrecke:** Knapp vier Jahre nach der Flutkatastrophe fahren seit dem 16. Juni 2025 wieder durchgehend Züge zwischen Gerolstein und Köln. Der DB-Konzern hat gemeinsam mit den Ländern, Kommunen und Aufgabenträgern die stark beschädigte Eifelstrecke umfassend instand gesetzt. Auch die Elektrifizierung der Strecke hat begonnen, mit einem durchgehend elektrifizierten Zugverkehr wird ab 2028 gerechnet.

- **Lübeck—Schwerin:** Mit einem Spatenstich am 13. Juni 2025 hat der DB-Konzern den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen gestartet. Bis 2028 sollen 63 km Strecke modernisiert und elektrifiziert werden. Herzstück ist die neue Gallentiner Kurve, die Direktverbindungen zwischen Lübeck und Schwerin ermöglicht. Zudem entstehen zwei digitale Stellwerke, und Überholgleise werden verlängert – für schnelleren Nahverkehr und leistungsfähigeren Güterverkehr.
- **Neues ESTW Linker Rhein:** Der DB-Konzern hat im Mai 2025 das neue elektronische Stellwerk (ESTW) Linker Rhein in Betrieb genommen. Seitdem werden die Nah- und Fernverkehrszüge sowie Züge des Güterverkehrs zwischen Köln und Bonn von der modernen Schaltzentrale in der Kölner Innenstadt gesteuert. Für das neue Stellwerk wurden in den vergangenen fünf Jahren u. a. 400 km Kabel verlegt und 200 neue Signale installiert.
- **Sachsen-Franken-Magistrale:** Am 12. Juni 2025 wurde der Abschnitt zwischen Altenburg und Treben-Lehma offiziell in Betrieb genommen. Mit Abschluss der Arbeiten hat der DB-Konzern einen weiteren wichtigen Meilenstein bei der Modernisierung der Sachsen-Franken-Magistrale erreicht. Der DB-Konzern hat diesen Abschnitt mit 6 km neuen Gleisen, 14 km neuer Oberleitung, 42 neuen Weichen und 9 neuen oder sanierten Eisenbahnbrücken sowie neuen Lärmschutzwänden von 2,7 km Länge modernisiert, damit Züge künftig 160 km/h fahren können.
- **2. Stammstrecke München:** Im Juni 2025 wurde mit der Inbetriebnahme des ESTW München Ost ein zentraler Meilenstein für die digitale Steuerung und die Betriebsstabilität im Münchner Bahnnetz erreicht. Das ESTW steuert rund 150 Signale, 60 Weichen und 5 Weichenheizstationen. Hierfür wurden über 400 km verlegte Kabel, rund 240 Geschwindigkeitsprüfer und 270 Achszähler eingebaut.
- **Stuttgart 21:** Im künftigen Durchgangsbahnhof sind die Arbeiten an den Lichtaugen abgeschlossen. Die ersten zwei Gitterschalen, die die Eingänge zur Bahnsteighalle bilden, sind fertiggestellt. Der Einbau der Fahrtreppen und Aufzüge ist weit fortgeschritten. Im Oktober 2025 fand das Richtfest am historischen Bonatzbau statt. Im Mai 2025 erfolgten die ersten sog. Hochtastfahrten mit bis zu 275 km/h im Bereich Fildern bis Wendlingen. Der DB-Konzern hat die Stuttgart-21-Projektpartner am 15. Dezember 2025 im Lenkungskreis darüber informiert, dass das Projekt aufgrund neuer Erkenntnisse und Prüfungen beim Pilotprojekt Digitaler Knoten Stuttgart (DKS) nicht wie bisher angestrebt von Dezember 2026 an stufenweise in Betrieb gehen kann. Die Geschäftsführung der DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH ist damit beauftragt, bis spätestens Mitte 2026 ein neues Inbetriebnahmekonzept zu erarbeiten und mit allen Projektpartnern verbindlich abzustimmen. Dabei hat oberste Priorität, von Beginn an einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb mit verlässlichen Fahrplänen zu gewährleisten. Voraussetzung dafür ist auch eine ausreichend lange Testphase.

Baubeginne 2025

Projektname	Projektbeschreibung
Kombinierter Verkehr	– U-Bahnhof Ulm-Nord (Dornstadt) 2. Modul, – U-Bahnhof Berlin (Großbeeren) 3. Kran – U-Bahnhof München-Riem – Verlängerung auf 720 m
Ausbaustrecke (ABS) Berlin—Hannover	– 1. Baustufe: anteilige Elektrifizierung und Ausbau
Rhein-Ruhr-Express (RRX)	– Stadtgebiet Bochum (5b): Neubau Verbindungskurve, Bahnsteigverlängerungen, Schallschutz
Bahnhof Fangschleuse	– Umbau und Erweiterung Bahnhof Fangschleuse vom Überholbahnhof zum Übergabebahnhof
Ausbaustrecke (ABS) Lübeck—Schwerin	– Elektrifizierung der Strecke Lübeck—Schwerin, Neubau einer Verbindungskurve Bad Kleinen
Kehl—Appenweier	– PFA 2 inkl. ETCS (Ausbau Bahnhof Kehl [Ostseite] einschließlich Kinzigbrücke, Ausbau der Strecke für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h
Nordmainische S-Bahn	– 4-gleisiger Ausbau Frankfurt am Main—Maintal—Hanau
S-Bahn Ertüchtigung Harburger und Bergedorfer Korridor	– Modernisierung und Erweiterung der S-Bahn-Strecken im Hamburger Süden (Harburg/Neugraben) und Osten (Bergedorf)
Bahnhof Kempten	– Modernisierung zu einem Zukunftsbahnhof und barrierefreier Ausbau
Hochrheinstrecke	– Neu- und Ausbau – Elektrifizierung Hochrhein Basel—Erzingen
Homburg—Zweibrücken	– Reaktivierung der Strecke

Inbetriebnahmen 2025

Projektname	Projektbeschreibung
Knoten Halle	– 2. Baustufe Äußerer Knoten: Abschnitt Peißen—Reußen
Kombinierter Verkehr	– U-Bahnhof Köln-Eifeltor: 3. Kran im 3. Modul – U-Bahnhof München-Riem – Verlängerung auf 720 m – Drehscheibe Rhein/Ruhr (Anbindung Schiene-Straße-Umschlag)
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Nürnberg—Erfurt (VDE 8.1)	– 4-gleisiger Ausbau Eggolsheim—Strullendorf (PFA 21)
Knoten Berlin (Dresdner Bahn)	– Wiederaufbau der 2-gleisigen Strecke zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde für 140 km/h
Ausbaustrecke (ABS) Angermünde—Stettin	– Elektrifizierung Angermünde—Passow (PFA 1)
Karlsruhe—Basel	– 4-gleisiger Ausbau Müllheim—Auggen (PFA 9.0)
Ausbaustrecke (ABS) Leipzig—Dresden (VDE 9)	– 3. Baustufe: Ausbaustrecke Zeithain—Leckwitz (Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h fertiggestellt)
Rhein-Ruhr-Express	– Umbau Verkehrsstation Dortmund Hauptbahnhof

Daneben befanden sich 2025 folgende Bedarfsplan- und GVFG-Projekte im Bau:

Im Bau befindliche Projekte 2025	
Projektname	**Projektbeschreibung**
Ausbaustrecke Stelle—Lüneburg	– Ausrüstung der Strecke mit ETCS
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Nürnberg—Erfurt (VDE 8.1)	– Vorabmaßnahmen Knoten Bamberg (z. B. Bau-zwischenzustand und Bahnsteigverlängerung)
Ausbaustrecke (ABS) Leipzig—Dresden (VDE 9)	– 3. Baustufe: Ausbaustrecke Zeithain—Leckwitz (moderne Stellwerksanpassung, Strecken-geschwindigkeit auf 200 km/h) – 3. Baustufe Neubau Kreuzungsbauwerk Dresden
Ausbaustrecke (ABS) Karls-ruhe—Stuttgart—Nürnberg—Leipzig/Dresden	– Ausbau Gaschwitz—Werdau (Ausbau mit moderner ESTW-Technik, Erneuerung Oberbau sowie Leit- und Sicherungstechnik für Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h, Gesamtinbetriebnahme)
Ausbaustrecke (ABS) Ludwigshafen—Saarbrücken	– Ausrüstung der Strecke mit ETCS
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart—Ulm—Augsburg	– Stuttgart 21 (inkl. GVFG-Nahverkehrsanteil)
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe—Offenburg—Freiburg—Basel (1. und 2. Baustufe)	– 4-gleisiger Ausbau Karlsruhe—Rastatt Süd inkl. Tunnel Rastatt (Streckenabschnitt 1) – 4-gleisiger Ausbau Haltingen—Basel (PFA 9.2) – Basel Bad Bahnhof (PFA 9.3)
Ausbaustrecke (ABS) (Amsterdam)—Grenze Deutschland/Niederlande—Emmerich— Oberhausen	– 3-gleisiger Ausbau Oberhausen—Emmerich und Blockverdichtung, Ausrüstung mit ETCS
Knoten Frankfurt am Main	– 2. Baustufe Frankfurt am Main (Neubau 3. Niederräder Brücke)
Kombinierter Verkehr	– Drehscheibe Rhein/Ruhr (Schwungeinfahrt Schiene-Schiene-Umschlag) – U-Bahnhof Karlsruhe (Verlängerung des Umschlagmoduls auf eine kranbare Nutzlänge von 750 m in 2 Baustufen) – U-Bahnhof Kornwestheim (3. Modul, 1. Baustufe) – U-Bahnhof Augsburg
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau—Würzburg/Fulda—Erfurt	– ABS Langenselbold—Gelnhausen
Rhein-Ruhr-Express	– ESTW Düsseldorf
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamburg—Lübeck—Puttgarden	– 2-gleisiger Aus-/Neubau Bad Schwartau—Puttgarden und zusätzliche Überholgleise im Güterbahnhof Lübeck
Ausbaustrecke (ABS) Uelzen—Stendal—Magdeburg—Halle (Ostkorridor Nord)	– Zusätzliche Gleise in den Bahnhöfen Schnega und Salzwedel
Knoten Magdeburg	– 2. Baustufe: Umbau Gleisanlagen Hauptbahnhof Magdeburg Spurplan Süd bis Bahnhof Magdeburg-Buckau inkl. Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Hallische Straße und Anpassung der Personen-verkehrsanlage Magdeburg Hasselbachplatz (PFA 80)
740-m-Netz	– Ausbau der Überholgleise auf 740 m
Knoten Hamburg	– 2-gleisiger Ausbau/1-gleisiger Neubau S4 Hamburg—Ahrensburg—Bad Oldesloe inkl. Neubau von Verkehrs-stationen
Ausbaustrecke Köln—Aachen	– Verlängerung Gleis 13 im Bahnhof Aachen Rothe Erde
Knoten Köln	– 6-gleisiger Ausbau südlich Gummersbacher Straße bis Abzweig Köln/Bonn Flughafen Nord (Bestand sind 4 Gleise)
Ausbaustrecke (ABS) Knappenrode—Horka	– Beginn ETCS-Ausbau
Nahschnellverkehr Rhein-Neckar	– 1. und 2. Baustufe: Stationsmaßnahmen
S-Bahn Nürnberg	– 2. Baustufe: 4-gleisiger Ausbau S-Bahn Nürnberg— Forchheim—Bamberg
S-Bahn München	– Bau einer neuen Stammstrecke zwischen Bahnhof Laim und Leuchtenbergring – 2. S-Bahn-Tunnel (Ausgangslage des Landes Bayern) – Überwerfungsbauwerk Flughafen München West einschl. ESTW-iUZ (LOS A3)
München S-Bahn (Erdinger Ringschluss)	– 2. Baustufe: 1. BA Flughafen München—Schwaigerloh (Neubau 2-gleisige elektrifizierte Strecke inkl. Wende-anlage in Schwaigerloh)
S-Bahn Berlin	– S21 (1. Baustufe) – Erweiterung S-Bahn-Netz Berlin mit dem Bau einer Nord-Süd-Achse – Anschluss Berliner Hauptbahnhof in der Nord-Süd-Achse über 2 Äste mit dem Nordring der S-Bahn
Vom Hochwasser (2021) betroffene Strecken	– Elektrifizierung, Neu- und Ausbau von Abschnitten auf den Eifelstrecken und Ahrtalbahn

Am Jahresende 2025 befanden sich insgesamt 211 Bedarfsplan- und GVFG-Projekte in Planung und Bau (49 GVFG, 162 Bedarfsplan). Weitere Informationen zu den Projekten sind online im BauInfoPortal verfügbar.

Programm »Kleine und mittlere Maßnahmen«

Ein Fokus von DB InfraGO liegt auf der schnellen Kapazitätserweiterung im Bestandsnetz. Bis 2030 setzen wir dazu ein umfangreiches Portfolio von kleinen und mittleren Maßnahmen um. Diese Maßnahmen verbessern kurzfristig die Engpasssituation und die Störungsresilienz des Netzes, wirken für alle Verkehrsarten (Personennah- und -fernverkehr sowie Güterverkehr) im Bestandsnetz und werden im Schwerpunkt auf dem Hochleistungsnetz umgesetzt. Zu den Projekten zählen infrastrukturelle Maßnahmen wie zusätzliche Überleitmöglichkeiten, Signale oder neue Bahnsteige. 2025 konnten 33 Maßnahmen umgesetzt werden, u. a. Gleiswechselbetrieb Saalfeld—Unterwellenborn, Bahnsteigneubau und Elektrifizierung Stuttgart-Feuerbach oder die Überleitstellen Torfmoorsee und Rodde zwischen Ibbenbüren-Esch und Rheine.

Maßnahmen an Bahnhöfen

Ende Dezember 2025 befanden sich deutschlandweit über 3.000 Projekte an rund 950 Bahnhöfen in Umsetzung. Einige unserer Bauprojekte mit überregionaler Bedeutung sind:

- **Dortmund Hauptbahnhof:** Der Bahnhof ist nach Abschluss aller Modernisierungsmaßnahmen seit dem ersten Quartal 2025 komplett stufenfrei nutzbar, wodurch eine barrierefreie Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gegeben ist.
- **Duisburg Hauptbahnhof:** Seit Mitte 2022 laufen die Arbeiten zur Erneuerung aller Bahnsteige und zum Bau des neuen Hallendachs. Im Oktober 2025 wurden der dritte und vierte der insgesamt sechs Bahnsteige inkl. des zugehörigen neuen Hallendachs nach Neubau wieder für den Verkehr freigegeben. Das Gesamtprojekt läuft nach aktueller Planung bis 2028.

- **Hannover Hauptbahnhof:** Hier erfolgt seit Sommer 2022 sukzessive die Erneuerung aller Bahnsteige, Bahnsteigdächer und einiger Brückenbauwerke. Die Arbeiten am ersten Bahnsteig A sind seit Mitte 2025 abgeschlossen. Seit Mitte 2024 werden die Erneuerungsarbeiten am zweiten Bahnsteig B durchgeführt. Der Baustart für den dritten Bahnsteig C soll 2029 sein. Da sich die Bauarbeiten aus betrieblichen Gründen auf die Zeit um die Sommerferien konzentrieren und von Parallelprojekten im Knoten Hannover abhängig sind, können die Maßnahmen voraussichtlich erst Mitte der 2030er-Jahre abgeschlossen werden.
- **Berlin Ostbahnhof:** Die Hauptbauarbeiten am Hallendach zur Erneuerung der Dachhaut, zum Einbau neuer Oberlichter und zur Erneuerung des Korrosionsschutzes an allen Dachbindern mit dem Rückbau des großen Portalkrans sind seit Mitte 2025 abgeschlossen. Nachlaufend finden noch Restarbeiten bis 2026 statt. Durch die gewählte Form der Bauausführung konnte der Verkehr während der Arbeiten fast durchgängig aufrechterhalten werden.
- **Bahnhof Hamburg-Altona:** Hier wird der Kopfbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr verlegt. Die heutige S-Bahn-Station Diebsteich soll durch den zusätzlichen Ausbau zum Durchgangsbahnhof werden. Es sollen insgesamt vier Bahnsteige und ein Empfangsgebäude errichtet werden. Die Arbeiten haben bereits begonnen. Anfang 2025 wurde der neue S-Bahnsteig in Betrieb genommen. Die drei Fern- und Regionalbahnsteige sollen voraussichtlich 2027 fertiggestellt werden. Für den Stationsbetrieb soll in Abstimmung mit der Stadt Hamburg ein Interimsbauwerk errichtet werden, da sich der Bau des Empfangsgebäudes wegen des Verbindungsentlastungstunnels über 2029 hinaus verzögert.
- **Bahnhof Bitterfeld:** Das alte Bahnhofsgebäude wurde aufgrund der schlechten Bausubstanz und des großflächigen Leerstands zurückgebaut und durch ein neues, an den aktuellen Anforderungen ausgerichtetes Empfangsgebäude ersetzt. Der neue Bahnhof wurde im Juli 2025 in Betrieb genommen. Das Gebäude mit einer Fassade aus recyceltem Aluminium, begrüntem Dach und Fernwärme gehört zu den nachhaltigsten Bahnhöfen Deutschlands. Fast die gesamte Dachfläche wird für die Gewinnung von regenerativer Energie durch die Photovoltaikanlage genutzt. Der Neubau ist ein gemeinschaftliches Projekt des DB-Konzerns, der Stadt und der NASA GmbH.

ENTWICKLUNG DER BAULICHEN BARRIEREFREIHEIT

DB InfraGO hat das Ziel, allen Menschen einen Zugang zur Bahn zu ermöglichen. Dafür wurden 2025 insgesamt rund 160 Bahnsteige erneuert, aufgehöht und barrierefrei erschlossen. Die umfangreichen Investitionen haben zu deutlichen Fortschritten geführt: Per 30. November 2025 waren bereits über 88% unserer Bahnsteige stufenfrei erreichbar, wovon mehr als 93% aller Reisenden profitieren. Darüber hinaus steigen 95% aller Reisenden an Bahnsteigen mit einer Mindesthöhe von 55 cm ein und aus. Dies ist für mobilitätseingeschränkte Reisende sowie Reisende mit Kindern oder Kinderwagen von großer Bedeutung. Es werden vorrangig jene Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut, die täglich von mehr als 1.000 Reisenden genutzt werden.

Durch die Nachrüstung von über 35.000 taktilen Handlaufschildern an Treppen und Rampen seit 2020 konnte der Anteil der Bahnsteige mit entsprechenden Schildern auf 79% verdreifacht werden – ein wichtiger Fortschritt für seheingeschränkte Reisende. Anhand von elf Ausstattungsmerkmalen des Bewertungssystems zur weitreichenden Barrierefreiheit wird der Ausbaustand systematisch erfasst und für die Reisenden je Gleis veröffentlicht.

Trotz dieser maßgeblichen Verbesserungen gibt es noch über 2.500 meist sehr alte Bahnsteige mit niedrigen Bahnsteighöhen (≤ 38 cm) im Netz. Um barrierefreies Reisen für alle zu ermöglichen, ist es notwendig, sämtliche niedrigen Bahnsteige (≤ 38 cm) auf die Zielhöhe (gem. Bahnsteighöhenkonzept) anzuheben und mit barrierefreien Zugängen auszustatten. Außerdem müssen noch an vielen Bahnsteigen und deren Zuwegungen taktile Leitsysteme ergänzt werden, um für sehbehinderte und blinde Reisende überall einen barrierefreien Zugang zu schaffen.

ERNEUERUNG DES MOBILITÄTSSERVICE

Der Mobilitätsservice von DB InfraGO unterstützt Reisende mit Mobilitätseinschränkungen bei ihrer Reiseplanung und unterwegs – insbesondere beim Ein-, Aus- und Umsteigen sowie bei speziellen Serviceleistungen an über 700 Bahnhöfen in Deutschland. Zentrale Verbesserung 2025 war die Überführung des Mobilitätsservice-Zentrale-Formulars von DB Vertrieb zu DB InfraGO. Seit Juni 2025 steht zudem eine visuell überarbeitete, barrierefreie Website bereit, die die einfache und intuitive Buchung von Hilfeleistungen (wie bspw. Einstiegshilfe mit Rollstuhl) ermöglicht. Darüber hinaus werden digitale Lösungen entwickelt, um interne Abläufe rund um die Unterstützung effizienter zu gestalten und die Servicemitarbeitenden zu entlasten.

RAHMENBEDINGUNGEN

Trassenpreise für 2025

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

Gegen die Festlegung der Entgelte im SPNV haben konzernexterne und konzerninterne EVU sowie die DB InfraGO AG Klage beim VG Köln eingelegt. Das Gericht hat die Frage nach der Rechtmäßigkeit der deutschen Vorschriften zur Entgeltbildung im SPNV an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) weitergeleitet. Der EuGH hat bekannt gegeben, dass sein Urteil am 19. März 2026 verkündet werden soll.

Stationsentgelte für 2025

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

SCHLICHTUNGSVERFAHREN TUNNEL RASTATT

Im September 2017 wurde zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt vereinbart, ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit durchzuführen. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und eines Vorschlags des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Eine Einigung über die wechselseitigen Forderungen aus dem Bauvorhaben (einschließlich der Havariefolgen) konnte jedoch wegen unterschiedlicher Auffassung zur Höhe der wechselseitigen Forderungen nicht erzielt werden, sodass diese Vergleichsverhandlungen beendet worden sind. Mittlerweile ist der Rohbau des Tunnels vollständig fertiggestellt; die ARGE wird die Schlussrechnung kurzfristig legen. Auf dieser Basis werden die Parteien erneut in Verhandlungen über eine Gesamteinigung eintreten. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen EVU wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Vergleiche geschlossen.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Ganzheitliche Entwicklung

2025 setzte DB InfraGO die Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu Zukunftsbahnhöfen fort. Im Mittelpunkt steht die ganzheitliche Modernisierung der Bahnhöfe zur Steigerung ihrer Attraktivität und Leistungsfähigkeit. Bis Ende Dezember 2025 wurden 124 Bahnhöfe als Zukunftsbahnhöfe fertiggestellt. Insgesamt konnten 2024 und 2025 237 Bahnhöfe zu Zukunftsbahnhöfen weiterentwickelt werden.

Digitalisierung der Infrastruktur

Mit der Gründung des neuen Ressorts Digitale Infrastruktur und Kommunikationstechnik der DB InfraGO AG, der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH und der Übertragung des Bereichs Plan- und Abnahmeprüfung der DB Engineering&Consulting GmbH zur DB InfraGO AG wurde 2025 die Bündelung alle Kompetenzen für die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur sowie die Adjustierung der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) abgeschlossen. Im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung wurden fünf Fokusfelder definiert: die Digitalisierung der Basisinfrastruktur, die Erneuerung der Stellwerkslandschaft, die streckenseitige Ausrüstung mit ETCS sowie eine enge Koordinierung zur ERTMS-Fahrzeugausrüstung und die Weiterentwicklung von mittelfristig wirksamen Zukunftstechnologien (z. B. ATO GoA 2).

Im Sommer 2025 wurde die im April 2024 veröffentlichte ETCS-Migrationsstrategie zurückgezogen, da die Branche die Ausrüstung der Fahrzeuge mit ETCS im avisierten Zeitraum nicht für umsetzbar hielt und auch infrastrukturseitig die Finanzierung seitens des Bundes mit Unsicherheiten verbunden war. Die ETCS-Migrationsstrategie wird mit Bund und Branche nun aktualisiert.

Die bereits laufenden ETCS-Realisierungsprojekte wurden 2025 unverändert fortgeführt: So konnte auf dem neuen Korridor Nordsee—Rhein—Mittelmeer auf einem rund 80 km langen Streckenabschnitt zwischen Gundelfingen und Haltingen (Rheintalbahn) ETCS Level 2 implementiert werden. Auch bei der Digitalisierung der Stellwerke gab es Fortschritte: Auf der Strecke zwischen Halle (Saale) und Bitterfeld wurden die letzten Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik beendet. Diese bilden die Grundlage für die bevorstehende ETCS-Ausrüstung.

2025 hat die Einführung von FRMCS Fahrt aufgenommen. Die erste Phase wurde gestartet. Sie markiert den Start der Migration von GSM-R zu FRMCS und damit die Modernisierung der Betriebsabläufe. Zudem wurde im Rahmen der Korridorsanierung Hamburg—Berlin mit der Errichtung der passiven Funkinfrastruktur für FRMCS entlang der Strecke begonnen. Eine weltweite Premiere gab es auch an unserem digitalen Testfeld mit dem ersten kommerziellen 5G-Netz im 1.900-MHz-Band, das im September 2025 live ging. Praxistaugliche Lösungen mit FRMCS werden nun zunehmend greifbar.

Im Digitalen Knoten Stuttgart wurden wesentliche Teile des Stellwerks und der Netzwerke für den Kernknoten in Betrieb gesetzt und Hochtastfahrten durchgeführt. Das Vergabeverfahren für die Infrastruktur im Umland (Baustein 3) wurde begonnen und ist inzwischen weit fortgeschritten. Per 31. Dezember 2025 waren 60 S-Bahn-Triebzüge mit ETCS und weiterer Technik ausgerüstet. Für zehn weitere Triebzüge war die Genehmigung beantragt. Bis zur Fertigstellung der ETCS-Ausstattung der Infrastruktur werden sie zunächst ohne ETCS wieder im Fahrgastbetrieb eingesetzt.

Im Kooperationsprojekt AutomatedTrain entwickelt der DB-Konzern gemeinsam mit acht Partnern die technische Machbarkeit einer fahrerlosen Bereit- und Abstellungsfahrt sowie die automatische Auf- und Abrüstung von Zügen. 2025 wurde der Umbau der beiden Testfahrzeuge (ein Mireo von Siemens Mobility und ein Zug der Baureihe 430 der S-Bahn Stuttgart) vorgenommen und die Inbetriebnahme des Systems beendet. Bis zum Ende 2025 wurden die ersten Testfahrten mit den umgerüsteten Fahrzeugen durchgeführt.

Bahnhofsvorplatz und Anschlussmobilität

Seit dem Vorjahr engagiert sich DB InfraGO mit der »Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz & Anschlussmobilität« für eine ganzheitliche Entwicklung der Bahnhofsumfelder. Ziel ist es, gemeinsam mit Kommunen, Ländern und Aufgabenträgern standortspezifische Vorplätze zu entwickeln, die einen positiven Beitrag zur Stadt- und Quartiersentwicklung leisten. Ein interdisziplinäres Team berät zu geeigneten Fördermitteln, erarbeitet Konzepte und unterstützt bei der Gestattung von Flächen. Neben der Bündelung von Angeboten der Anschlussmobilität und der Attraktivierung des öffentlichen Raums berücksichtigt die Kompetenzstelle Klimaresilienzmaßnahmen wie Entsiegelung und Wasserretention in ihren Vorplatzkonzepten. 2025 hat die Kompetenzstelle rund 200 Projekte bearbeitet.

Parallel dazu werden standardisierte Prozesse für die Zusammenarbeit mit Kommunen, insbesondere bei der Flächengestaltung, etabliert. Damit stärkt DB InfraGO seinen Fokus auf die kommunale Beratung zu Bahnhofsvorplätzen und setzt gleichzeitig Projekte aus seinem etablierten Produktportfolio in den Bereichen Anschlussmobilität, Aufenthaltsqualität und Logistik um.

Die Bike+Ride-Offensive unterstützt Kommunen dabei, bundesweit zusätzliche wettergeschützte und gesicherte Stellplätze für Fahrräder an Bahnhöfen zu schaffen. Über 1.000 Kommunen haben sich seit Programmstart 2019 für die Zusammenarbeit registriert. Seit 2019 konnten mehr als 25.000 neue Stellplätze an rund 300 Bahnhöfen in Betrieb genommen werden. Neue Sammelschließanlagen in Fertigbauweise wurden in das Programm aufgenommen. Über die Informationsstelle Fahrradparken am Bahnhof haben wir seit 2021 zudem über 160 Kommunen bei der Planung und Umsetzung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen beraten.

Mit der App DB Rad+ können Radfahrer:innen gefahrene Fahrradkilometer bei Partnergeschäften gegen Rabatte und Prämien einlösen. Das Angebot wurde im September 2025 deutschlandweit ausgeweitet. Die mit der App anonym und aggregiert erhobenen Daten erlauben es, die lokale Radinfrastruktur am und um den Bahnhof zu verbessern.

Kapazitäts- und Frequenzmanagement

Das Kapazitätsmanagement ist von hoher Bedeutung für die nachhaltige Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe. Ziel ist es, die Bahnhöfe mit geeigneten Maßnahmen auf die wachsenden Reisendenzahlen vorzubereiten. Den Bezugsrahmen bildet das Angebotskonzept des Deutschland-Takts, das auf die Reisendenprognose 2040 des Bundes ausgerichtet wird. Seit 2021 wurden mehr als 450 Verkehrsstationen mittels eines Kapazitäts-Checks analysiert. Dadurch wurden kapazitative Hindernisse und Engstellen standardisiert erhoben und Maßnahmen zur Behebung eingeleitet. Durch die Anwendung eines einheitlichen Ordnungssystems an allen Bahnsteigen sollen die bestehenden Verkehrsflächen besser genutzt und die Reisenden besser auf den Bahnsteigen verteilt werden.

Zusätzlich wird an 100 Bahnhöfen ein Frequenzmanagementsystem (FQM) zur Erkennung von Kapazitätsengpässen ausgerollt. Mit einer Echtzeitmessung mittels Videotechnik wird ein Anstieg des Reisendenaufkommens frühzeitig erkannt und geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von akuter Überfüllung ergriffen. Die Videodaten werden genutzt, um längerfristige Maßnahmen abzuleiten oder deren Effekt zu verifizieren. So lassen sich kostenintensive bauliche Maßnahmen vermeiden. 2025 wurden 18 Bahnhöfe mit FQM ausgestattet, insgesamt sind es nun 64.

WLAN an Bahnhöfen

Am Jahresende 2025 stand an über 600 Bahnhöfen ein kostenloses WLAN-Angebot zur Verfügung. Die Realisierung dieses Angebots erfolgt sowohl durch DB-eigene WLAN-Installationen als auch über WLAN-Netzwerke von Kooperationspartnern. Damit erreicht das WLAN-Angebot an Bahnhöfen mehr als die Hälfte aller Reisenden pro Tag. In der zweiten Jahreshälfte 2025 erfolgte die Vergabe eines weiteren Konzessionsvertrags an einen Kooperationspartner, über den in Zusammenarbeit mit Kommunen und Aufgabenträgern die Ausrüstung weiterer, vorwiegend kleinerer Bahnhöfe und Haltepunkte mit WLAN zu günstigen Konditionen ermöglicht wird.

Ausbau der Online-Kanäle

Die Internetseite bahnhof.de stellt Reisenden Informationen rund um Bahnhöfe diskriminierungs- und barrierefrei bereit, wie z. B. die dort befindlichen Reise- und Mobilitätsmöglichkeiten sowie Ausstattungs- und Serviceangebote. Insbesondere ist für jeden Bahnhof die aktuelle Abfahrtstafel jederzeit in Echtzeit abrufbar. Weitere Maßnahmen verbesserten 2025 die Internetseite spürbar:

- Mit der Ortungsfunktion finden Nutzer:innen umliegende Bahnhöfe einfacher, inkl. Abfahrten, Ausstattung und Services.
- Die Wagenreihung ermöglicht es, den richtigen Wagen inkl. Ausstattung zu finden.
- Die Einführung des Features Fahrtverlauf liefert alle Halt- und Echtzeitinformationen.
- Verbesserung der digitalen Barrierefreiheit.

Digitales Abbild von Bahnhöfen

Als Teil der fortschreitenden Digitalisierung der Bahnhöfe führt das digitale Abbild Informationen aus dem Betriebsumfeld zusammen und unterstützt ausgewählte Arbeitsprozesse. Das Projektziel besteht im Aufbau und der Nutzung einer 3D-Visualisierungsplattform. Das digitale Abbild der Bahnhöfe definiert einen Standard für den Umgang mit 3D-Modellen, von der Speicherung und Visualisierung bis hin zur Nutzung in Fachprozessen wie Bauen, Betreiben und Vermarkten. Mit der Implementierung der Plattform wurde in 2025 ein zentraler Baustein für die digitale Transformation der Bahnhöfe geschaffen. Sie ermöglicht eine einheitliche und skalierbare Nutzung räumlicher und betrieblicher Daten über alle Standorte hinweg. Bereits für rund 150 Bahnhöfe können digitale Abbilder für operative Zwecke in der Fläche genutzt werden. Zwei Beispiele von vielen sind die Einweisung von Mitarbeitenden vor Ort oder die Mängelermittlung von Anlagen und deren Abarbeitung. Neben der automatisierten Erstellung der digitalen Abbilder aus hochauflösenden Scans können zudem 360°-Aufnahmen für eine vereinfachte ortsunabhängige Begehung verwendet werden.

Veröffentlichung von Infrastrukturdaten (OpenStation-Schnittstelle)

Mit dem vom Modernitätsfonds (mFUND) geförderten Projekt Data4PoM (Data for Points of Mobility) leistet DB InfraGO einen gemeinwohlorientierten Beitrag für den öffentlichen Verkehr. Ziel ist die Schaffung einer einheitlichen, maschinenlesbaren Datengrundlage zu Haltestellen in Deutschland. Zentrale Elemente sind die standardisierte Haltestellen-ID (DHID) und die Spezifikation einer offenen OpenStation-Schnittstelle, die den branchenübergreifenden Austausch und die Nutzung von Daten ermöglicht. So werden mobilitätsrelevante Merkmale wie Aufzüge oder barrierefreie Wege standardisiert und aktuell bereitgestellt. Der europäische NeTEx-Standard wird dafür praxisnah umgesetzt und die Nutzung des Standards in der Branche gefördert. Die Veröffentlichung über den nationalen Zugangspunkt Mobilithek macht die Daten branchenübergreifend nutzbar – insbesondere für barrierefreies Reisen und digitale Mobilitätsdienste. Im zweiten Halbjahr 2025 wurde die technische Schnittstelle veröffentlicht.

UMWELTMASSNAHMEN

DB InfraGO hat auch 2025 zahlreiche Umweltschutzmaßnahmen um- bzw. fortgesetzt:

- **Lärmsanierung:** Die freiwillige bundesweite Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken des Bundes und die Maßnahmen auf Basis der jeweiligen Machbarkeitsuntersuchungen im Mittelrheintal, Elbtal und Inntal wurden 2025 fortgesetzt. Weitere Informationen in der ungeprüften Nachhaltigkeitserklärung im Kapitel Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) 234ff.
- **Wärmewende:** Wir arbeiten weiter intensiv an einer klimafreundlicheren Umrüstung aller heute fossil beheizten und voraussichtlich auch nach 2040 noch benötigten Standorte wie z. B. Werkstätten, Betriebsgebäuden oder Netzstandorten. Bei den Personenbahnhöfen wurden 2025 zwei Vorhaben umgesetzt, bei denen eine fossile Heizungsanlage durch eine erneuerbare Wärmeversorgung ersetzt wurde. Ergänzend dazu befinden sich Maßnahmen an 38 weiteren Standorten in der Planungsphase für eine regenerative Wärmeerzeugung.
- **Photovoltaik auf Bahnsteigdächern:** Photovoltaikanlagen werden seit Januar 2024 grundsätzlich bei Neubauten und Ersatzneubauten von Bahnsteigdächern realisiert, sofern sie sich wirtschaftlich und technisch umsetzen lassen. Durch die Integration von Photovoltaikmodulen wird die Eigenerzeugung erneuerbarer Energie in Personenbahnhöfen ausgebaut und die Treibhausgasbilanz des

Bahnbetriebs verbessert. 2025 wurde ein Handlungsleitfaden erarbeitet, der bei Bauprojekten die Realisierung von Maßnahmen gem. §11a AEG (Nutzung von Eisenbahnanlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien) unterstützt. Mittlerweile sind 24 Bahnsteigdächer mit Photovoltaikanlagen in Planung und weitere werden sukzessive aufgenommen.

- **Ökobilanzierung der Baustandards der Verkehrsstationen:** Für alle standardisierten Anlagen der Verkehrsstationen wurde 2025 eine Ökobilanzierung gem. DIN EN ISO 14040 und 14044 durchgeführt und die wesentlichen Materialflüsse und Emissionstreiber identifiziert. Dadurch konnten belastbare Vergleichswerte für alle relevanten Anlagenklassen – von Bahnsteigen über Dächer bis zu Personenaufzügen – ermittelt und das Treibhausgasreduktionspotenzial systematisch bewertet werden. Eine Treibhausgasprognose über die Projektplanung wurde auf Basis dieser Erkenntnisse aufgesetzt.
- **Pilotierung und Zulassung emissionsreduzierter Baustoffe:** Im Rahmen eines Pilotprojekts testet DB InfraGO am Bahnhofsvorplatz Berlin Südkreuz seit April 2025 neun emissionsreduzierte Bodenbelagssysteme, sog. Ökobetone. Ziel ist es, die mechanischen, chemischen und optischen Eigenschaften der Materialien unter Realbedingungen zu bewerten und ihr Einsparpotenzial im Hinblick auf Treibhausgasemissionen zu validieren. Je nach Produktansatz lassen sich die Emissionen in der Herstellung um bis zu 60 % senken. Zwei Bodenbeläge für den Bahnsteigbau sind bereits seit 2024 für den Einsatz in Bauprojekten zugelassen und DB-Anwenderfreigaben erteilt.
- **»Railmap klimaneutrale Schieneninfrastruktur«:** Im Rahmen der Railmap für klimafreundliche Schieneninfrastruktur ergreifen wir Maßnahmen, um die bei Bau und Unterhaltung der Schieneninfrastruktur anfallenden Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Dazu gehören Abstimmungen mit dem BMV und EBA zu Fördermöglichkeiten für emissionsarme Baumaterialien sowie ein enger Austausch mit der Grundstoffindustrie. 2025 wurde ein Zuwendungsbescheid für ein Pilotvorhaben zur Errichtung einer Eisenbahnüberführung mit emissionsreduziertem Beton mit dem BMV und EBA erreicht. Die Ausschreibung und Vergabe des Bauwerks erfolgten im Herbst 2025. Der Baubeginn ist für 2026 geplant. Ebenso konnte in Verhandlungen mit dem BMV eine vorhabenbezogene Finanzierungszusage für ein weiteres Pilotvorhaben erreicht werden. Geplant ist, im Zuge der Neubaustrecke Kurve Kassel die ersten genehmigungsrechtlichen Schritte zu durchlaufen, um verschiedene emissionreduzierte Betone in das Regelwerk des DB-Konzerns aufzunehmen. Die Finanzierung der wissenschaftlichen Begleitung und der notwendigen internen Genehmigungen und Zulassungen im Einzelfall erfolgt aus Mitteln des Bundeshaushalts des Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungs-Projekts Kurve Kassel. 2026 soll die Errichtung der Stützwand aus emissionsreduzierten Betonen beginnen.
- **Nachhaltige Bahnhofsgebäude:** Der »Kleine Grüne Bahnhof« steht für eine neue Generation von Bahnhofsgebäuden, die klimafreundlicher gebaut und betrieben werden.
  - In Bitterfeld wurde im Frühjahr 2025 ein besonders klimafreundliches Bahnhofsgebäude fertiggestellt. Mit dem beim Bau verwendeten recycelten Aluminium, einer Photovoltaikanlage, die zu 100% den Strombedarf deckt, einem begrünten Dach sowie Fernwärmeversorgung zählt das Bahnhofsgebäude zu den nachhaltigsten Empfangsgebäuden des DB-Konzerns.
  - Das Programm der »Kleinen Grünen Bahnhöfe« wird weiterentwickelt. Fünf zusätzliche Standorte befinden sich derzeit in der Planungsphase. Die ersten beiden Piloten in Zorneding und Haar wurden im September 2025 mit dem Brunell Award für herausragende Gestaltung im Eisenbahnsektor ausgezeichnet.

BETEILIGUNGEN

- Am 30. Mai 2025 wurde mit Eintragung in das Handelsregister die DB Kommunikationstechnik GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2025 auf die DB InfraGO AG verschmolzen. Die Werte für 2024 wurden entsprechend angepasst.
- 2025 wurde der Bereich Plan- und Abnahmeprüfung der DB Engineering&Consulting GmbH konzernintern zur DB InfraGO AG übertragen. Davon waren rund 300 Mitarbeitende betroffen.
- Im Rahmen der organisatorischen Neuausrichtung wurden 2025 Teilbereiche von DB Immobilien in die DB InfraGO AG überführt. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um das Asset Management sowie die Dienstleistungsbereiche aus dem Altlasten- und Entsorgungsmanagement.

WEITERE EREIGNISSE

- **Frühjahrsputzoffensive:** Im Frühjahr 2025 führte DB InfraGO eine bundesweite Reinigungsoffensive durch, um Erscheinungsbild und Aufenthaltsqualität der Bahnhöfe weiter zu verbessern. Im Rahmen dieses »Frühjahrsputzes« wurden mehr als 100 Zukunftsbahnhöfe sowie rund 600 weitere Bahnhöfe umfassend gereinigt. Mehrere Hundert Mitarbeitende waren innerhalb von rund zehn Wochen im Einsatz und reinigten u. a. Bahnsteige, Treppen, Tunnel, Aufzugsschächte, Glasflächen sowie Bedienflächen an Automaten und Aufzügen, Mobiliar und Vitrinen. Zudem wurden Graffiti und Kaugummirückstände ent-

fernt. Für den Frühjahrsputz wurden 2025 rund 5 Mio. € ausgegeben. Damit setzt DB InfraGO ein sichtbares Zeichen für Kundennähe, Qualität und Verantwortung im öffentlichen Raum. Für 2026 ist eine Ausweitung der Reinigungsinitiative geplant.

- **Konsumangebot am Bahnhof:** Mit rund 160 Neueröffnungen und 190 Modernisierungen auf unseren Mietflächen 2025 tragen wir zu einem attraktiven und abwechslungsreichen Angebot für unsere Kunden bei. In einer wachsenden Zahl von Pop-up-Stores testen wir gemeinsam mit regelmäßig wechselnden Partnern fortlaufend innovative Konzepte für den Reisendenbedarf. Darüber hinaus verknüpfen wir zunehmend Sitzbereiche zum Verweilen mit attraktiven gastronomischen Angeboten. Ergänzend dazu wurde das Angebot der rund 200 ServiceStores DB ab Frühjahr 2025 sukzessive neu aufgestellt: Die Marke »ServiceStore DB« läuft schrittweise aus, sodass die Läden künftig unter den Marken der jeweiligen Betreiber weitergeführt werden.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Preisanpassungen sowie der Wegfall von Streikeffekten aus dem Vorjahr führen zu deutlicher Umsatzverbesserung.*
- *Operative Ergebnisgrößen infolge zusätzlicher Belastungen aus Tarifeffekten, einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl sowie investitionsbedingt höherer Abschreibungen unter Druck. Betriebliche und infrastrukturbedingte Schadenersatzzahlungen an EVU auf hohem Vorjahresniveau.*
- *Brutto-Investitionen durch Umsetzung von Maßnahmen im Bestandsnetz deutlich höher. Aufwandsförderung des Bundes für Instandhaltungsmaßnahmen auf höherem Niveau fortgesetzt.*

Die Pünktlichkeit des DB-Konzerns sowie der Schiene in Deutschland entwickelte sich 2025 rückläufig. Einer der Hauptgründe ist das hohe Störniveau als Folge von überalterten und störanfälligen Infrastrukturanlagen u. a. bei Altstellwerken, im Bereich des Oberbaus und bei maroden Bahnbrücken. Auch das ganzjährig hohe Niveau an Langsamfahrstellen beeinträchtigt die Betriebsqualität auf der gesamten Netzinfrastruktur. Weitere wesentliche Verspätungstreiber waren die intensive Bautätigkeit in Verbindung mit kurzfristig notwendigen Baubedarfen sowie eine punktuell hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur. Darüber hinaus stellte der Austausch von schadhaften Betonschwellen 100 auch in 2025 eine betriebliche Herausforderung dar.

Die Qualitätsbewertung aller rund 5.700 Bahnhöfe und Verkehrsstationen im Rahmen der LuFV III erfolgt nach der Bewertung Anlagenqualität (BAQ). Das Anlagenportfolio der Verkehrsstationen umfasst mehr als 89.000 Anlagen, die nach der Methodik zur Ermittlung der Zustandsnote bewertet wurden. 2025 verschlechterte sich der Zustand der Bahnsteige leicht, während sich der Zustand von Fahrtreppen sowie von Informations- und Telekommunikationstechnik-Anlagen verbesserte.

Die Kundenzufriedenheit entwickelte sich 2025 differenziert:

- Im Bereich Fahrweg ging die Kundenzufriedenheit erneut leicht zurück. Die rund 230 Kunden, die an der Befragung teilnahmen, äußerten sich insbesondere zu Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit nochmals kritischer als im Vorjahr.
- Im Bereich Verkehrsstation (Reisende und Besucher:innen) war die Zufriedenheit in 2025 leicht besser als im Vorjahr. Die Anzahl der Befragungen liegt bei rund 80.000 Interviews pro Jahr. Die drei Leistungsbereiche mit der höchsten Bedeutung sind dabei: Sauberkeit, Sicherheit und das Personenaufkommen am Bahnhof. Sauberkeit und Sicherheit trugen zur positiven Entwicklung bei, während die Pünktlichkeit einen negativen Effekt hatte.
- Im Bereich Verkehrsstation (EVU, Aufgabenträger und Bundesländer) ging die Zufriedenheit gegenüber dem Vorjahr getrieben durch Aufgabenträger und Bundesländer zurück. Die EVU sind dagegen zufriedener, besonders mit der Betreuung durch das Bahnhofsmanagement.
- Im Bereich Mieter verbesserte sich die Zufriedenheit 2025 wieder. Sehr positiv entwickelte sich dabei gegenüber dem Vorjahr die Betreuung durch die Zentrale und durch die Regionen.

Die Zustandsnote Gesamtnetz wurde entwickelt, um den Infrastrukturzustand sowohl des Schienennetzes (Netzzustandsnote) als auch der Bahnhöfe (Zustandsnote Personenbahnhöfe) anhand einer einheitlichen Notenskala von 1 (neuwertig) bis 5 (mangelhaft) bzw. 6 (ungenügend) messbar und vergleichbar zu machen. Sie bündelt verschiedene Zustands- und Qualitätsmerkmale (Alter, baulicher/technischer Zustand und Verfügbarkeit) und verknüpft diese mit einem Indikator für den Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf. Damit bildet sie eine transparente und objektive Grundlage für die Bewertung und Steuerung der Netz- und Bahnhofsinfrastruktur.

			Veränderung	
DB InfraGO	**2025**	2024	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	87,9	89,4	-1,5	-
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland [1] in %	86,5	88,1	-1,6	-
Anlagenqualität (Personenbahnhöfe) in Schulnote	2,72 [2]	2,72 [2]	-	-
Kundenzufriedenheit Fahrweg in Schulnote	3,8	3,7	+0,1	-
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/Besucher:innen) in Schulnote	2,5	2,6	-0,1	-
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Bundesländer) in Schulnote	2,9	2,7	+0,2	-
Kundenzufriedenheit Mieter in Schulnote	2,1	2,3	-0,2	-
Zustandsnote Gesamtnetz in Schulnote	3,00 [3]	3,03 [3]	-0,03	-
Zustandsnote Personenbahnhöfe in Schulnote	3,03 [3]	3,09 [3]	-0,06	-
Betriebslänge per 31.12. in km	33.389	33.365	+24	+0,1
Personenbahnhöfe per 31.12.	5.411	5.401	+10	+0,2
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.107	1.102	+5	+0,5
davon konzernexterne Bahnen	455,0	448,7	+6,3	+1,4
Anteil konzernexterner Bahnen in %	41,1	40,7	+0,4	-
Stationshalte in Mio.	159,1	159,7	-0,6	-0,4
davon konzernexterne Bahnen	47,6	49,3	-1,7	-3,4
Gesamtumsatz [4] in Mio. €	8.588	8.229	+359	+4,4
davon Trassenerlöse in Mio. €	6.823	6.147	+676	+11,0
davon Stationserlöse in Mio. €	804	1.039	-235	-22,6
davon Vermietung [4] in Mio. €	447	430	+17	+4,0
Außenumsatz [4] in Mio. €	3.164	3.092	+72	+2,3
Anteil am Gesamtumsatz [3] in %	36,8	37,6	-0,8	-
EBITDA bereinigt [4] in Mio. €	1.189	1.208	-19	-1,6
EBIT bereinigt [4] in Mio. €	10	267	-257	-96,3
Operatives Ergebnis nach Zinsen [4] in Mio. €	-163	39	-202	-
Brutto-Investitionen [4] in Mio. €	18.301	15.227	+3.074	+20,2
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [4] in Mio. €	2.668	3.190	-522	-16,4
Mitarbeitende per 31.12. [4, 5] in VZP	72.941	71.216	+1.725	+2,4
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt [4, 5] in VZP	72.078	69.776	+2.302	+3,3
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,7	-	-
Frauenanteil per 31.12. [4] in %	24,0	24,4	-0,4	-
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.422	2.324	+98	+4,2
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 (Fahrweg) im Vergleich zu 2019 in %	-68,7	-9,4	-59,3	-
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 (Personenbahnhöfe) im Vergleich zu 2019 in %	-85,3	-27,2	-58,1	-

[1] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.
[2] Vorläufiger Wert.
[3] Angaben mit Zeitversatz von einem Jahr, da Werte erst jeweils im April des Folgejahres vorliegen.
[4] Wert für 2024 wegen der **Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH** 108 angepasst.
[5] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 bzw. des Vorjahres wurde nicht angepasst.

2024 hat sich der Zustand des Schienennetzes leicht verbessert. Der Wert für 2025 liegt erst im April 2026 vor. Die Netzzustandsnote stieg leicht und lag damit erstmals seit Jahren wieder auf einem höheren Qualitätsniveau. Diese Verbesserung resultierte v. a. aus einer erhöhten Erneuerungsintensität im Oberbau.

Die Leistungsentwicklung lag in etwa auf Vorjahresniveau:

- **Trassennachfrage:** Wegfall von negativen Streikeffekten aus dem Vorjahr wurde durch zusätzliche baubedingte Einschränkungen fast vollständig aufgezehrt.
- Der Nachfrageanstieg konzernexterner Kunden resultierte insbesondere aus der Übernahme von Verkehren im Schienengüterverkehr. Gegenläufig wirkte ein Rückgang im Personennahverkehr, wo Verkehre abgegeben wurden.
- Die Nachfrage bei konzerninternen Kunden lag etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Der leistungsbedingte Rückgang bei DB Cargo wurde durch Zuwächse im Personenverkehr (insbesondere von DB Regio) nahezu vollständig aufgezehrt.

- **Stationshalte:** Entwicklung auf Vorjahresniveau. Negative Effekte aus einem zusätzlichen Verkehrstag im Vorjahr und baubedingten Ausfällen wurden durch den Wegfall negativer Streikeffekte nahezu vollständig kompensiert.

Die wirtschaftliche Entwicklung war 2025 deutlich schwächer und bleibt herausfordernd. Zusätzliche Belastungen resultierten insbesondere aus einer Ausweitung der Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur, Tarifeffekten und deutlich höheren Abschreibungen infolge der Bundesfinanzierung durch Eigenkapitalerhöhungen 306 anstelle von Investitionszuschüssen. Höhere Umsätze (im Wesentlichen aus Preiseffekten sowie dem Wegfall von Streikeffekten aus dem Vorjahr) sowie eine gestiegene Förderung des Bundes für Instandhaltungsleistungen wirkten nur teilweise kompensierend. Die bereinigten Ergebnisgrößen gingen deutlich zurück, das bereinigte EBIT war nur noch leicht positiv.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt deutlich besser:

- **Sonstige betriebliche Erträge (+14,1%/+525 Mio. €):** sehr deutlicher Anstieg, im Wesentlichen getrieben durch höhere staatliche Zuschüsse im Zusammenhang mit der Förderung von Instandhaltungsleistungen in der Schieneninfrastruktur (teilweise gegenläufiger Effekt im Materialaufwand). Maßgeblich waren zudem höhere Erträge im Zusammenhang mit Bauprojekten sowie von Leistungen für Dritte.
- **Umsatz (+4,4%/+359 Mio. €):** deutlicher Anstieg infolge von Preisanpassungen und des Wegfalls negativer Streikeffekte aus dem Vorjahr. Aus Anpassungen des Trassen- und Stationspreissystems ergibt sich zudem eine erfolgsneutrale Verschiebung von Umsätzen vom Geschäftsbereich Personenbahnhöfe zugunsten des Geschäftsbereichs Fahrweg. V. a. baubedingte Einschränkungen in der Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur wirkten weiterhin belastend.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren zusätzlichen Belastungen, insbesondere im Personalaufwand (v. a. tarifbedingt), im Zusammenhang mit Instandhaltungsmaßnahmen sowie durch investitionsbedingt höhere Abschreibungen:

- **Personalaufwand (+10,6%/+563 Mio. €):** deutlicher Anstieg resultierte aus Tarifeffekten sowie einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Materialaufwand (+6,1%/+295 Mio. €):** spürbarer Anstieg ist maßgeblich auf eine weitere Intensivierung der Instandhaltungsleistungen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur zurückzuführen. Preiseffekte wirkten zusätzlich aufwandserhöhend. Zudem stiegen die Aufwendungen für bezogene Leistungen, für Sicherheits- und Reinigungsleistungen sowie im Zusammenhang mit der Ausweitung von Bahnhofsmodernisierungen. Teilweise gegenläufig kompensierend wirkten aufwandsmindernde Effekte aus geringeren Energiepreisen sowie ein Rückgang der Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen im Bereich der Baulogistik.
- **Abschreibungen (+25,3%/+238 Mio. €):** deutlicher investitionsbedingter Anstieg. Investitionen in die Schieneninfrastruktur wurden wie im Vorjahr auch durch Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes finanziert. Dies führt zu höheren abschreibungspflichtigen Vermögenswerten und in der Folge zu einem grundsätzlich höheren Niveau der Abschreibungen. Im Gegensatz zu durch Eigenkapital finanzierten Investitionen werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+6,1%/+176 Mio. €):** Zunahme resultiert ganz wesentlich aus höheren Projektaufwendungen. Zudem stiegen u. a. die Aufwendungen für Fahrzeugmieten und IT-Leistungen. Teilweise kompensierend wirkte u. a. eine geringere Konzernumlage.

Die Investitionen stiegen v. a. infolge höherer Investitionen in das Bestandsnetz deutlich an. Dieser Anstieg resultierte aus höheren Zuschüssen des Bundes. Die eigenfinanzierten Netto-Investitionen gingen zurück.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist maßgeblich durch Zugänge insbesondere in den Bereichen Betrieb und Instandhaltung gestiegen. Aus konzerninternen Übertragungen von Mitarbeitenden im Zusammenhang mit organisatorischen Anpassungen 108 ergab sich ein zusätzlicher Anstieg.

Der Frauenanteil per 31. Dezember 2025 sank gegenüber dem Vorjahresende.

Die Gesamtkilometer lärmsanierter Strecke sind durch die weitere Umsetzung von Maßnahmen gestiegen. Weitere Informationen in der ungeprüften Nachhaltigkeitserklärung im Kapitel Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) 234ff.

Die absoluten Scope-1- und -2-Treibhausgasemissionen aus dem Betrieb sind in beiden Geschäftsbereichen im Vergleich zu 2019 weiter deutlich gesunken. Wesentliche Ursache hierfür ist die zu Jahresbeginn 2025 erfolgte Umstellung des stationären 50-Hz-Stroms auf 100% erneuerbare Energien für alle Bahnhöfe, Instandhaltungswerke, Bürogebäude und stationären Anlagen in Deutschland, die durch DB Energie beliefert werden.

Geschäftsfeld DB Energie

GESCHÄFTSMODELL

DB Energie bietet Energieprodukte rund um Traktionsenergie sowie stationäre Energieversorgung an. Dazu gehören neben Bahnstrom und Diesel auch Versorgungslösungen für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Schienenverkehr. Bahnhöfe und weitere Liegenschaften des DB-Konzerns werden mit Strom, Gas und Wärme versorgt. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen.

Das Bahnstromnetz ist das technische Rückgrat der Stromversorgung auf der Schiene, das DB Energie mit einer kontinuierlich hohen Versorgungssicherheit betreibt. Der erforderliche Strom wird aus erneuerbaren Energieträgern und Bahnstromkraftwerken sowohl direkt als auch über Umrichter/Umformer in das Bahnstromnetz eingespeist. Zur Versorgung von Triebfahrzeugen mit Verbrennungsmotor wird ein deutschlandweites Netz an Diesel- bzw. HVO-Tankstellen bereitgestellt, das zum Teil auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann. Um auf oberleitungsfreien Abschnitten einen klimafreundlicheren Schienenverkehr zu ermöglichen, realisiert DB Energie Energieversorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Darüber hinaus betreibt DB Energie 50-Hz-Mittelspannungsnetze für die Energieversorgung in Bahnhöfen und bietet Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf der Straße an. Die Infrastruktur von DB Energie unterliegt in unterschiedlichen Ausprägungen der Regulierung durch die BNetzA.

MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Energie ist für die Energielieferung an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verantwortlich. Dazu verfügt DB Energie über eine leistungsfähige Energieinfrastruktur zur Strom- und Kraftstoffversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern.

Somit leistet DB Energie einen wesentlichen Beitrag zu einem zuverlässigen und wirtschaftlichen Bahnsystem. Mit der Umsetzung der Klimaschutzziele des DB-Konzerns ist DB Energie ein zentraler Treiber für eine klimafreundliche Energieversorgung auf der Schiene in Deutschland. Um das konzernweite Ziel der Klimaneutralität bis 2040 zu realisieren, soll die Bahnstromversorgung des DB-Konzerns bis 2038 vollständig auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Für nicht elektrifizierte Strecken soll eine Infrastruktur für Akkuzüge oder zur Versorgung mit Wasserstoff und Biokraftstoffen angeboten werden. Seit Anfang 2025 werden alle Bahnhöfe, Instandhaltungswerke, Bürogebäude und Anlagen in Deutschland, die von DB Energie beliefert werden, mit 100 % Ökostrom versorgt.

Ein zentraler Beitrag von DB Energie zur Zuverlässigkeit des Bahnsystems ist die Sicherstellung einer kontinuierlich hohen Versorgungssicherheit. Gleichzeitig stützt DB Energie durch den effizienten Netzbetrieb und eine ausgewogene Energiebeschaffung die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs.

Mit organisatorischen Maßnahmen will DB Energie die Effizienz in den operativen Prozessen stärken und Verantwortlichkeiten schärfen, um sich auf das zunehmende Aufgabenwachstum bei beschränkten Ressourcen vorzubereiten. Um die Wirtschaftlichkeit dauerhaft abzusichern, wird das Beschaffungsportfolio kontinuierlich ausgebaut und Dienstleistungen für stationäre Energielösungen weiterentwickelt.

Die Energiewende macht die Anpassung der Infrastruktur zur Bahnstromversorgung erforderlich. Wesentliche Aus- und Umbaubedarfe der technischen Anlagen werden mit einer langfristigen Netzstrategie adressiert, die rollierend weiterentwickelt und entsprechend umgesetzt wird. Unsere Kraftwerksstrategie zur Ablösung des heute zum Teil noch bestehenden Bezugs aus fossilen Kraftwerken berücksichtigt die Entwicklung volkswirtschaftlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen und wird fortlaufend überprüft.

DB Energie setzt die zur Erreichung der Klimaschutzziele erforderlichen Maßnahmen auch weiterhin um. Darüber hinaus werden die Anlagen von DB Energie geprüft, um ihre Klimaresilienz abzusichern.

RAHMENBEDINGUNGEN

Festlegungsverfahren zum Bahnstromnetzzugang

Das bereits 2019 von der BNetzA eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz ist Ende Juni 2022 mit einer Festlegung zum Abschluss gekommen. Mit der Festlegung wurden Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln sichergestellt und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und Bahnstromnetzbetreiber) verbessert. Sowohl DB Energie als auch die EVU, Triebfahrzeughalter und weitere Bahnstromlieferanten arbeiten auf dieser Grundlage nun an der Umsetzung der neuen Zugangsregeln bis zum 1. Juli 2026. Zur Vorbereitung auf den 2026 bevorstehenden Go-live hat DB Energie verschiedene Marktpartnertests eingeplant, um die neuen Prozesse und IT-Schnittstellen mit allen Beteiligten zusammen zu testen. Parallel hat DB Energie gemeinsam mit den EVU und Verbänden einen Umsetzungsfragenkatalog erarbeitet, um offene Fragen der Marktpartner zu beantworten und die Marktpartner bei der Umsetzung der Festlegung zu unterstützen.

DB Energie – auf einen Blick

Produkte

Traktionsstrom
Versorgung von Zügen mit Energie. Den 16,7-Hz-Bahnstrom stellen wir deutschlandweit rund um die Uhr über ein eigenes durchgeschaltetes Stromnetz zur Verfügung.

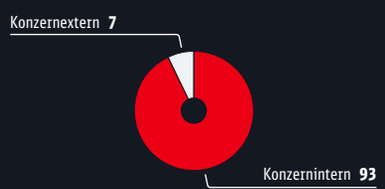
Durchleitung Traktionsenergie
Durchleitung von durch Eisenbahnverkehrsunternehmen extern eingekauftem Strom im Bahnstromnetz von DB Energie zur Versorgung von Zügen.

Stationäre Energie
Versorgung von Bahnhöfen, Werken, Stellwerken und Bürogebäuden mit Strom und Wärme. Auch stationäre Anlagen des Zugbetriebs, z. B. Zugvorheizanlagen und Weichenheizungen, werden mit Strom versorgt.

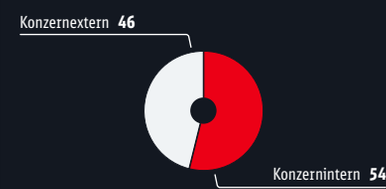
Kraftstoff
Versorgung mit Dieselkraftstoff und dem Biokraftstoff HVO über Schienentankstellen im 24-Stunden Selbstbedienungsbetrieb. Zum Angebot gehören zudem Hilfs- und Betriebsstoffe, Heiz- und Motoröl sowie AdBlue®.

Struktur

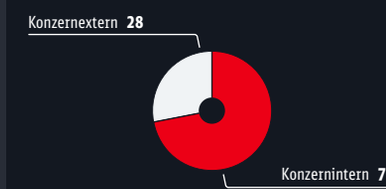
TRAKTIONSSTROM / in %



STATIONÄRE ENERGIE / in %



KRAFTSTOFF / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- 2.200

Netzwerke und Infrastruktur
- Rund 8.000 km Bahnstromnetz
- Rund 1.900 Trafostationen
- 170 Tankstellen
- 56 Kraftwerke/Umrichter/Umformer

Weitere Produktionsfaktoren
- Strom
- Kraftstoff

↓

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden

Nutzenversprechen
- DB Energie hat das Ziel, einen kundenorientierten und umweltfreundlichen Zugang zu Produkten in den Bereichen Bahnstrom und Kraftstoff sowie stationäre Energien anzubieten.

Kundenzugang/-bindung
- Key-Account-Management
- Regionaler Vertrieb
- Online-Kundenplattformen

Schlüsselaktivitäten
- Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen
- Energie beschaffen
- Energie vertreiben
- Energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen

↓ ↓

OUTPUTS [1]

Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom)
- 7.025 GWh

Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz)
- 2.000 GWh

Dieselkraftstoff
- 359 Mio. l

OUTCOMES [2]

EBIT bereinigt
- 115 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,9 (2024)

Kundenzufriedenheit
- Schulnote von 2,0

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix [3]
- 71,5 %

Versorgungssicherheit
- 99,99 %

Stand 2025 bzw. per 31. Dezember 2025.
[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.
[3] In Deutschland. Die Daten für 2025 bilden eine Prognose mit Stand Januar 2026 ab.

UMWELTMASSNAHMEN

Ausbau erneuerbarer Energien im Bahnstrommix

Der Aufbau eines diversifizierten Portfolios aus erneuerbaren Energien und Energiespeichern für die wirtschaftliche und sichere Energieversorgung bei einem wachsenden Anteil von erneuerbaren Energien ist Kernelement unserer Dekarbonisierungsstrategie. Abschlüsse von Power Purchase Agreements (PPA) haben sich dabei als fester Bestandteil der Beschaffungsaktivitäten etabliert. 2025 wurden acht neue PPA abgeschlossen:

- vier neu abgeschlossene PPA mit einer kurz- bis mittelfristigen Laufzeit, bei denen die Stromlieferung aus einem Onshore-Windpark und 19 Solarparks erfolgt, und
- vier neu abgeschlossene PPA mit einer langfristigen Laufzeit, bei denen die Stromlieferung aus einem Wasserkraftwerk und drei Solarparks erfolgt.

Dazu zählen u. a. zwei langfristige Lieferverträge (PPA) mit Blue Elephant Energy über die Lieferung von Solarstrom. Geliefert wird der Solarstrom von zwei Großsolarparks aus Bayern (Schafhöfen) und Baden-Württemberg (Aulendorf), die voraussichtlich bis Mitte 2027 in Betrieb gehen sollen. Mit einer Leistung von 266 Megawattpeak (MWp) wird der Solarpark Schafhöfen in Bayern nach Fertigstellung der zweitgrößte Solarpark Deutschlands sein. Dafür werden bis 2027 auf einer Fläche von mehr als 300 Fußballfeldern rund 370.000 Solarmodule installiert.

Zudem wurde ein Power Storage Agreement (PSA) mit der Energieversorgung Beckum in Zusammenarbeit mit Entrix abgeschlossen. Hierdurch kann DB Energie für zehn Jahre eine jährliche Speicherkapazität aus einem Batteriespeicher ab voraussichtlich 2026 nutzen. Die Strukturierung von PSAs innerhalb des PPA-Portfolios erlaubt es, die Besonderheiten der Ökostromlieferungen, bspw. unstete Erzeugung sowie Preis- und Prognoserisiken, bestmöglich zu managen. DB Energie will so die Integration der erneuerbaren Energien im deutschen Strommarkt weiter aktiv vorantreiben.

Energieversorgung für alternative Antriebe

Ergänzend zum Ausbau der Bahnstromversorgung im Rahmen der weiteren Elektrifizierung des Streckennetzes realisiert DB Energie auch Versorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Hierbei werden verschiedene Technologieansätze verfolgt, wie Ladeunterwerke als Bestandteil von Oberleitungsinselanlagen. Auch das Innovationshub in Tübingen, in dem bis Ende März 2025 ein innovatives Wasserstoff-Gesamtsystem für DB Energie entwickelt wurde, zählt dazu. Neben der sich bereits im Betrieb befindenden Wasserstofftankstelle zur Versorgung der Bayerischen Regiobahn (BRB) in Augsburg ist am Standort in Mühldorf eine weitere Wasserstofftankstelle in Planung. Darüber hinaus ist die Versorgung mit HVO für DB Energie ein wichtiges Themenfeld mit insgesamt 21 HVO-Schienentankstellen Ende 2025.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Umsatz und Absatzmengen in etwa auf Vorjahresniveau.*
- *Operatives Ergebnis getrieben durch niedrigere Preise für den Energiebezug infolge einer guten Versorgungslage auf den Beschaffungsmärkten sowie den Wegfall negativer Einmaleffekte im Vorjahr deutlich besser.*
- *Versorgungssicherheit stabil auf sehr hohem Niveau. Kundenzufriedenheit unverändert gut.*

Das sehr hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte weiterhin beibehalten werden.

DB Energie hat auch 2025 bei der Kundenzufriedenheit gute Werte erreicht. Dabei entwickeln sich die Bereiche Bahnstrom und Tankdienste unterschiedlich. Die Zufriedenheit mit Bahnstrom nahm weiter zu, während der Wert für Tankdienste, u. a. im Bereich Versorgungslage, gesunken ist.

Die Mengenentwicklung war differenziert:

- **Traktionsstrom:** Der Absatz lag leicht unter dem Vorjahresniveau. Die Nachfrage konzerninterner Kunden im Schienengüterverkehr ging deutlich zurück. Die Absatzmenge konzernexterner Kunden sowie bei den S-Bahnen stieg gegenläufig an und kompensierte den Rückgang teilweise.
- **Durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden:** Der deutliche Anstieg spiegelt v. a. Verkehrszuwächse und eine Verlagerung aus dem Traktionsstrom wider.
- **Stationäre Energie:** Der Rückgang resultierte aus der Einstellung des Industriekundengeschäfts im Vorjahr. Ein geringerer Verbrauch konzerninterner Kunden u. a. infolge von umgesetzten Energiesparmaßnahmen verstärkte die Entwicklung.
- **Kraftstoff:** Der Nachfrageanstieg resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung bei konzerninternen Kunden im Personennahverkehr. Ein Nachfragerückgang bei DB Cargo und konzernexternen Kunden wirkte gegenläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war 2025 besser. Insbesondere infolge niedrigerer Strombezugspreise sanken die Aufwendungen deutlicher als die Erträge. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen in der Folge deutlich.

Die Erträge lagen in etwa auf dem Vorjahresniveau:

- **Umsatz (– 0,4 %/– 13 Mio. €):** Entwicklung in etwa auf Vorjahresniveau. Im Bereich Traktionsstrom standen geringeren Absatzmengen an DB Cargo und DB Fernverkehr leistungsbedingte Zuwächse konzernexterner Kunden gegenüber. Bei den stationären Energien führten die Weitergabe gesunkener Energiepreise und das Auslaufen des Industriekundengeschäfts zu einem Rückgang. Steigerungen im Zusammenhang mit der Beistellung von CO_2-Zertifikaten kompensierten dies weitgehend.
- **Sonstige betriebliche Erträge (– 7,0 %/– 5 Mio. €):** Rückgang v. a. infolge von niedrigeren Erträgen aus der Auflösung abgegrenzter Verbindlichkeiten.

Die Aufwendungen gingen stärker zurück, insbesondere durch niedrigere Strombezugspreise:

- **Materialaufwand (– 1,6 %/– 50 Mio. €):** leichter Rückgang, v. a. getrieben durch niedrigere Strombezugspreise. Gegenläufig wirkten höhere Instandhaltungsleistungen.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (– 17,2 %/– 31 Mio. €):** deutlicher Rückgang, ganz wesentlich getrieben durch den Wegfall negativer Einmaleffekte aus dem Vorjahr im Zusammenhang mit konzerninternen Aufwendungen und Einsparungen bei IT-Leistungen.

Insbesondere der Anstieg des Personalaufwands wirkte gegenläufig.

- **Personalaufwand (+ 8,3 %/+ 15 Mio. €):** deutlicher Anstieg, im Wesentlichen aus Tarifeffekten sowie einer etwas höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Abschreibungen (+ 1,3 %/+ 1 Mio. €):** Entwicklung in etwa auf Vorjahresniveau.

Die Brutto-Investitionen in die Bahnstrominfrastruktur nahmen deutlich zu und zielen insbesondere auf Qualitätsverbesserungen, die Stärkung der Resilienz sowie die weitere Flexibilisierung der Energieversorgung ab. Die Netto-Investitionen stiegen ebenfalls deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist per 31. Dezember 2025 leicht gestiegen. Eine höhere Mitarbeitendenzahl in den technischen Bereichen zur Umsetzung des höheren Investitionsvolumens in der Infrastruktur im Rahmen der Umsetzung der Energiewende wurde durch eine geringere Mitarbeitendenzahl in der Verwaltung zum Teil kompensiert.

Der Frauenanteil per 31. Dezember 2025 ist im Vergleich zum Vorjahresende gesunken.

Der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland 47 hat weiter zugenommen.

			Veränderung	
DB Energie	**2025**	2024	absolut	%
Versorgungssicherheit in %	99,99 [1]	99,99 [1]	–	–
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,0	2,0	–	–
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Tankdienste in Schulnote	1,9	2,0	– 0,1	–
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden) in Schulnote	2,1	2,1	–	–
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	7.025	7.172	– 147	– 2,0
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	3.239	3.028	+ 211	+ 7,0
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) [2] in GWh	2.000	2.091	– 91	– 4,4
Kraftstoffe [3] in Mio. l	358,6	351,3	+ 7,3	+ 2,1
Gesamtumsatz in Mio. €	3.444	3.457	– 13	– 0,4
Außenumsatz in Mio. €	1.516	1.492	+ 24	+ 1,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	192	141	+ 51	+ 36,2
EBIT bereinigt in Mio. €	115	65	+ 50	+ 76,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	441	377	+ 64	+ 17,0
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen in Mio. €	160	130	+ 30	+ 23,1
Mitarbeitende per 31.12. [4] in VZP	2.200	2.149	+ 51	+ 2,4
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt [4] in VZP	2.148	2.127	+ 21	+ 1,0
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,9	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	16,2	16,8	– 0,6	–
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix [5] in %	71,5	69,8	+ 1,7	–

[1] Vorläufiger ungerundeter Wert.
[2] Seit 2025 ohne gehandelte Energiemengen. Wert des Vorjahres angepasst.
[3] Inkl. Diesel, Heizöl und Biokraftstoff HVO.
[4] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 bzw. des Vorjahres wurde nicht angepasst.
[5] Die Daten für 2025 bilden eine Prognose mit Stand Januar 2026 ab. Der Vorjahreswert entspricht dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG und kann deshalb von der vorläufigen Angabe aus dem Vorjahresbericht abweichen. Es erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Bereich Beteiligungen/Sonstige

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governancefunktionen sowie die rechtlich unselbstständigen Serviceeinheiten der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Bereich die rechtlich selbstständigen Serviceeinheiten des DB-Konzerns sowie die selbstständigen Operational Services gebündelt. Hierbei handelt es sich um Serviceeinheiten, die insbesondere als interne Dienstleister im Auftrag der Geschäftsfelder des DB-Konzerns tätig werden.

WESENTLICHE EREIGNISSE

- **DB Fahrzeuginstandhaltung:** 2025 startete DB Fahrzeuginstandhaltung das Programm »Fit für die Zukunft« als Taktgeber für die strategische Neuausrichtung. Der Fokus des Programms liegt auf der Steigerung der Profitabilität. So soll durch Produktivitätssteigerungen und optimierte Kostenstrukturen ab 2027 ein nachhaltig positives operatives Ergebnis erzielt werden.
- **DB E.C.O. Group:** Die Implementierung von Building Information Modeling (BIM) schreitet weiter voran. Ende 2024 wurden für alle Gewerke der Produktionsbereiche Umwelt- und Geoservices und Planung erweiterte BIM-Standards eingeführt und im ersten Halbjahr 2025 auf Basis von Anwenderfeedbacks optimiert. Im Oktober 2025 wurde noch ein BIM-Musterprojekt ausgerollt, was den BIM-Standard über alle Gewerke in einem realen Projektbeispiel greifbar macht. In der Bauüberwachung können wesentliche BIM-Anwendungsfälle bearbeitet werden. Die Leistungskataloge der zur DB Engineering& Consulting (DB E&C) gehörenden Designcenter in Rumänien und Indien wurden um BIM-spezifische Leistungen ergänzt. BIM-spezifische Lernpfade wurden entsprechend aufgestellt und werden sukzessive ergänzt.
- **DB Bahnbau:** Mit der steigenden Verlagerung von Mobilität auf die Schiene und dem damit verbundenen Kapazitätsbedarf wachsen auch die Anforderungen an die Gleisinstandhaltung. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, hat die DB Bahnbau Gruppe 18 Hochleistungsstopfmaschinen in Auftrag gegeben. Der Einsatz einer großen Anzahl identischer Maschinen steigert die Effizienz von Instandhaltung und Wartung und reduziert gleichzeitig den Schulungsaufwand. So lässt sich das Bedienpersonal flexibel wechseln – ein entscheidender Vorteil angesichts immer kürzerer Sperrzeiten und des Fachkräftemangels.
- **DB JobService:** Die Entwicklung der DB JobService war 2025 wesentlich geprägt durch Personalbedarfsreduzierungen im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 sowie durch weitere Transformationsmaßnahmen, insbesondere bei DB Cargo. Das Geschäftsvolumen ist in den vergangenen zwei Jahren deutlich gestiegen, weshalb die erforderlichen Mittel für Restrukturierungen angepasst wurden. Mit dem gemeinsam mit der Rekrutierungsorganisation gestarteten Programm »Job-Neustart« sollen zusätzliche Impulse gesetzt werden, um Mitarbeitende in Phasen der Neuausrichtung gezielt bei der Entwicklung neuer beruflicher Perspektiven innerhalb und außerhalb des DB-Konzerns zu unterstützen.

Beteiligungen/Sonstige – auf einen Blick

Portfolio

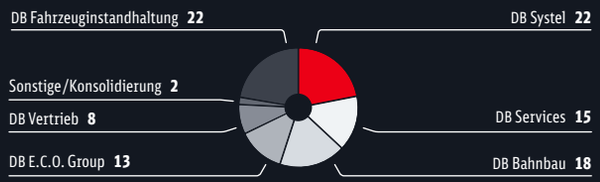
DB Business Services
- Rechtlich selbstständige Einheiten (u. a. DB Zeitarbeit GmbH und DB JobService GmbH)
- Rechtlich unselbstständige Einheiten (u. a. DB Immobilien, DB Training und DB Beschaffung)

DB Operational Services
- Rechtlich selbstständige operative Serviceeinheiten (u. a. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, DB Systel GmbH, DB Services GmbH, DB Bahnbau Gruppe GmbH, DB Vertrieb GmbH, DB E.C.O. Group)

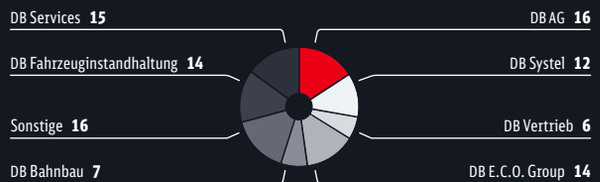
Sonstige
- Governancefunktionen der Konzernleitung (u. a. Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal)
- DB-Unterstützungsfunktionen (u. a. Deutsche Bahn Stiftung gGmbH)

Struktur

GESAMTUMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



BETEILIGUNGEN

- Vollständige Veräußerung der Anteile an der ONxpress Transportation Partners Inc., Toronto/Kanada, (25,00 %) von der Deutsche Bahn International Operations GmbH an ONxpress Transportation Partners Inc. im August 2025 infolge der Kündigung des Vertrags zur Modernisierung und zum Betrieb des 450 km langen Nahverkehrsnetzes in Toronto und Ontario durch den kanadischen Verkehrsverbund Metrolinx.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Operative Ergebnisverbesserungen insbesondere bei den DB Operational Services.*
- *Mitarbeitendenzahl v. a. infolge von Bedarfsanpassungen gesunken.*

			Veränderung	
Beteiligungen/Sonstige	**2025**	2024	absolut	%
Gesamtumsatz [1] in Mio. €	7.154	6.991	+163	+2,3
DB Business Services	3	3	–	–
DB Operational Services [1]	7.971	7.846	+125	+1,6
Sonstige/Konsolidierung [1]	-820	-858	+38	-4,4
Außenumsatz [1] in Mio. €	914	815	+99	+12,1
EBITDA bereinigt [1] in Mio. €	689	472	+217	+46,0
EBIT bereinigt [1] in Mio. €	8	-190	+198	–
DB Business Services	-151	-169	+18	-10,7
DB Operational Services [1]	367	204	+163	+79,9
Sonstige [1]	-208	-225	+17	-7,6
Brutto-Investitionen [1] in Mio. €	955	1.170	-215	-18,4
DB Business Services	0	3	-3	-100
DB Operational Services [1]	713	745	-32	-4,3
Sonstige	242	422	-180	-42,7
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [1] in Mio. €	955	1.169	-214	-18,3
Mitarbeitende per 31.12. [1, 2] in VZP	55.304	59.071	-3.767	-6,4
DB Business Services [2]	9.656	11.398	-1.742	-15,3
DB Operational Services [1, 2]	43.252	45.136	-1.884	-4,2
Sonstige [2]	2.396	2.537	-141	-5,6
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt [1, 2] in VZP	57.170	59.615	-2.445	-4,1

[1] Wert für 2024 wegen der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH 108 angepasst.
[2] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 31. Dezember 2024 bzw. des Vorjahres wurde nicht angepasst.

Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze von Gesellschaften der DB Operational Services mit konzernexternen Kunden, die auf niedrigem Niveau deutlich anstiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen Projektgeschäft (DB Bahnbau). Insbesondere der Wegfall von Umsätzen der DB E.C.O. Group in Kanada infolge der Vertragsauflösung wirkte gegenläufig dämpfend.

Die Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services stiegen ebenfalls an. Dies resultierte im Wesentlichen aus Veränderungen bei Leistungsabrufen durch Kunden bei DB Fahrzeuginstandhaltung, zusätzlichen Aufträgen zum Schutz kritischer Infrastruktur bei DB Sicherheit und mengenbedingt höheren Vermietungserlösen bei DB Connect. Gegenläufig wirkten Umsatzrückgänge u. a. bei DB Systel infolge eines angepassten Bedarfs an Lösungen für IT und Consulting teilweise kompensierend.

Der Aufwand ging insgesamt leicht zurück. Leistungsbedingt geringere Aufwendungen für bezogene Leistungen bei DB Systel und DB Vertrieb wurden durch zusätzliche Belastungen u. a. im Zusammenhang mit investitionsbedingt gestiegenen Abschreibungen sowie für Personal im Zusammenhang mit höheren Krankenkassenbeiträgen großenteils aufgezehrt.

Das operative Ergebnis des Bereichs Beteiligungen/Sonstige wird maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung sowie der unselbstständigen und selbstständigen Serviceeinheiten, die Leistungen für die Geschäftsfelder erbracht haben. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich deutlich besser, da die Erträge v. a. infolge einer höheren konzerninternen und -externen Nachfrage anstiegen und die Aufwendungen etwas zurückgingen. Treiber für die positive Ergebnisentwicklung waren insbesondere DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Bahnbau, DB Vertrieb sowie Aufwandsreduzierungen in der Konzernleitung und den DB Business Services. Die Ergebnisentwicklung von DB Immobilien wirkte infolge von Einmaleffekten aus Sonderabschreibungen auf Anmietverträge gegenläufig dämpfend.

Der Rückgang der Investitionen resultierte v. a. daraus, dass die Effekte aus der Verlängerung und Anpassung bestehender und dem Abschluss neuer Miet- und Leasingverträge bei DB Immobilien im Vorjahr deutlich höher waren. Gegenläufig dämpften zusätzliche Investitionen u. a. im Zusammenhang mit dem Fortschritt von IT-Projekten sowie Investitionen in die Werkelandschaft und Baumaschinen die Entwicklung.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank, getrieben durch Personalbedarfsanpassungen (v. a. bei der DB AG sowie bei DB Services, DB Zeitarbeit, DB Systel, DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Vertrieb). Die konzerninterne Übertragung des Bereichs Plan- und Abnahmeprüfung 108 der DB Engineering & Consulting GmbH sowie von Teilbereichen von DB Immobilien zur DB InfraGO AG und die Veräußerung von Beteiligungen an Unternehmen unterstützte die Entwicklung. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten die Effekte aus einer gewonnenen Ausschreibung in Indien bei der DB E.C.O. Group.

Deutsche Bahn AG (HGB)

118 DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns
118 Mitarbeitendenzahl und -struktur (DB AG)
118 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage (HGB)
122 Chancen- und Risikobericht (DB AG)
123 Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen
123 Prognosebericht (DB AG)

DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns

Ergänzend zur Berichterstattung über den DB-Konzern wird im Folgenden die Entwicklung der DB AG erläutert. Die DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns stellt ihren Jahresabschluss nach den Grundsätzen des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) auf. Für die Muttergesellschaft DB AG gibt es keine gesonderten steuerungsrelevanten Leistungskennzahlen und auch keine gesonderten Nachhaltigkeitskennzahlen. Daher gelten die dargelegten Ausführungen für den DB-Konzern auch für die DB AG.

Die DB AG umfasst neben den Governancefunktionen der Konzernleitung (u. a. Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal) auch rechtlich unselbstständige Serviceeinheiten der DB AG (u. a. DB Immobilien, DB Training und DB Beschaffung). Hierbei handelt es sich um Serviceeinheiten, die insbesondere als interner Dienstleister im Auftrag der Geschäftsfelder des DB-Konzerns tätig werden.

Mitarbeitendenzahl und -struktur (DB AG)

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

Mitarbeitende DB AG per 31.12. / in VZP	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Mitarbeitende	8.717	10.045	-1.328	-13,2
Nachwuchskräfte	180	194	-14	-7,2
DB AG	**8.897**	**10.239**	**-1.342**	**-13,1**

Vorjahreswerte angepasst.
Seit 2025 werden Praktikant:innen und Werkstudent:innen nicht mehr als Teil der Arbeitnehmenden, sondern als Teil der Nachwuchskräfte erfasst. Die Anzahl der Praktikant:innen per 31. Dezember 2025 betrug 13 VZP (per 31. Dezember 2024: 10 VZP). Die Anzahl der Werkstudent:innen per 31. Dezember 2025 betrug 10 VZP (per 31. Dezember 2024: 12 VZP).

Per 31. Dezember 2025 ist die Zahl der Mitarbeitenden der DB AG deutlich gesunken. Auch im Jahresdurchschnitt lag sie mit 9.479 Mitarbeitenden unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 9.888 Mitarbeitende), allerdings infolge der sukzessiven Umsetzung von Maßnahmen im Jahresverlauf weniger stark. Der Rückgang der Mitarbeitendenzahl resultierte v. a. aus dem konzerninternen Übergang von Mitarbeitenden im Zusammenhang mit der Reorganisation von DB Immobilien 108 sowie infolge deutlich eingeschränkter Rekrutierungsaktivitäten im Rahmen umgesetzter Sanierungsmaßnahmen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage (HGB)

ERGEBNISENTWICKLUNG

Änderungen im Vorjahresvergleich

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen mit einschränkenden Auswirkungen auf den Vorjahresvergleich ergaben sich für die DB AG 2025 nicht.

Die Deutsche Bahn Finance GmbH 61 wurde im Juni 2025 rückwirkend per 1. Januar 2025 auf die DB AG verschmolzen. Die Vergleichbarkeit zum Vorjahr ist dadurch nicht wesentlich eingeschränkt.

Auch die 2025 erfolgte Verschmelzung der DB Barnsdale AG auf die DB AG hatte keinen wesentlichen Effekt.

Ergebnisentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung DB AG (HGB) / in Mio. €	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatzerlöse	1.948	1.977	-29	-1,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	4	2	+2	+100
Sonstige betriebliche Erträge	10.590	407	+10.183	-
Materialaufwand	-609	-622	+13	-2,1
Personalaufwand	-1.020	-996	-24	+2,4
Abschreibungen	-80	-32	-48	+150
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.062	-1.197	+135	-11,3
Beteiligungsergebnis [1]	-556	-875	+319	-36,5
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	534	500	+34	+6,8
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-41	-835	+794	-95,1
Zinsergebnis	-341	-559	+218	-39,0
Ergebnis vor Steuern	**9.367**	**-2.230**	**+11.597**	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	12	-2	+14	-
Jahresüberschuss / -fehlbetrag	**9.379**	**-2.232**	**+11.611**	-

[1] Wert für 2024 wegen Gliederungsänderungen der Gewinn- und Verlustrechnung angepasst.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wurde 2025 ganz maßgeblich durch Einmaleffekte insbesondere im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker 56 getrieben. Auch aus der Verschmelzung der DB Finance resultierte ein positiver Ergebniseffekt. Die Ergebnisverbesserung wurde zudem u. a. unterstützt durch das verbesserte, aber weiterhin negative Beteiligungsergebnis sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung (u. a. eine qualifizierte Ausgabensteuerung). Das Jahresergebnis war infolge der Einmaleffekte deutlich positiv.

Der deutliche Ertragszuwachs der DB AG resultierte v. a. aus höheren sonstigen betrieblichen Erträgen:

- **Sonstige betriebliche Erträge (+10.183 Mio. €):** deutlicher Anstieg, ganz wesentlich getrieben durch den Abgangsgewinn aus dem Verkauf von DB Schenker (10,0 Mrd. €). Positive Effekte aus der Verschmelzung der DB Finance 61 (0,2 Mrd. €) wirkten zusätzlich ertragssteigernd.
- **Umsatzerlöse (-1,5%/-29 Mio. €):** leichter Rückgang, v. a. infolge gesunkener Umsätze aus zentralen Dienstleistungen für Konzerngesellschaften.

Auf der Aufwandsseite kam es gleichzeitig insgesamt zu einem leichten Rückgang:

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (-11,3%/-135 Mio. €):** deutlicher Rückgang, der insbesondere aus Kosteneinsparungen u. a. für IT-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der qualifizierten Ausgabensteuerung resultierte. Der Anstieg der Mietaufwendungen für Bürogebäude wirkte gegenläufig teilweise dämpfend.
- **Materialaufwand (-2,1%/-13 Mio. €):** leichter Rückgang v. a. infolge geringerer Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen im Zusammenhang mit erbrachten Vermietungsleistungen. Teilweise dämpfend wirkte der Anstieg für bezogene Leistungen im Zusammenhang mit Instandhaltungen.

Der Anstieg der Abschreibungen und des Personalaufwands wirkten gegenläufig teilweise kompensierend:

- **Abschreibungen (+150%/+48 Mio. €):** sehr deutlicher Anstieg auf niedrigem Niveau infolge von außerplanmäßigen Wertberichtigungen von Forderungen im Zusammenhang mit der Veräußerung von DB Arriva in 2024.
- **Personalaufwand (+2,4%/+24 Mio. €):** leichter Anstieg v. a. infolge von Tarifeffekten. Ein geringerer durchschnittlicher Mitarbeitendenbestand wirkte teilweise kompensierend.

Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich deutlich, blieb aber stark negativ.

Beteiligungsergebnis DB AG (HGB) / in Mio. €	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	615	671	-56	-8,3
davon DB Energie GmbH	135	46	+89	-
davon DB Bahnbau Gruppe GmbH	103	89	+14	+15,7
davon DB Regio AG	87	97	-10	-10,3
davon Schenker AG	61 [1]	93	-32	-34,4
davon Connect GmbH	43	44	-1	-2,3
davon DB Systel GmbH	17	112	-95	-84,8
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1.172	-1.546	+374	-24,2
davon DB JobService GmbH	-475	-303	-172	+56,8
davon DB InfraGO AG	-392	-209	-183	+87,6
davon DB Fernverkehr AG	-290	-427	+137	-32,1
davon DB Cargo AG [2]	-	-467	+467	-100
Sonstige	1	0	+1	-
Insgesamt [3]	**-556**	**-875**	**+319**	**-36,5**

[1] Für den Zeitraum 1. Januar 2025 bis 30. April 2025 infolge des Verkaufs von DB Schenker.
[2] Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und der DB Cargo AG wurde zum 31. Dezember 2024 gekündigt.
[3] Wert für 2024 wegen Gliederungsänderungen der Gewinn- und Verlustrechnung angepasst.

Die Entwicklung des Beteiligungsergebnisses wurde im Wesentlichen getrieben durch

- deutlich geringere Aufwendungen aus Verlustübernahmen, insbesondere getrieben durch positive Effekte infolge der Kündigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der DB Cargo AG, für die 2024 noch ein hoher Verlust durch die DB AG ausgeglichen werden musste.

- Die weniger negative Ergebnisentwicklung bei der DB Fernverkehr AG wirkte unterstützend.
- Gegenläufig wirkte u. a. die schwächere Ergebnisentwicklung der DB InfraGO AG teilweise kompensierend.
- Dämpfend wirkten zudem auch geringere Erträge aus Gewinnabführungsverträgen v. a. von der DB Systel GmbH und der Schenker AG. Aufgrund des unterjährigen Verkaufs stand der DB AG der Gewinn der Schenker AG nur für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis 30. April 2025 zu (im Vorjahr: 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024). Die Ergebnisentwicklung der DB Energie GmbH war deutlich besser und wirkte teilweise kompensierend.

Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (+ 6,8 %/+ 34 Mio. €) stiegen v. a. infolge eines höheren Zinsniveaus an, waren für die Gesamtentwicklung aber nicht wesentlich.

Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens (– 95,1 %/-794 Mio. €) gingen deutlich zurück, insbesondere infolge des Wegfalls negativer Effekte im Zusammenhang mit der dauerhaften Wertminderung bei der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH im Vorjahr.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern und reicht die i. d. R. über Anleiheemissionen aufgenommenen Mittel zu marktüblichen Konditionen an die Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis war deutlich besser. Hier wirkten insbesondere positive Effekte im Zusammenhang mit dem Mittelzufluss aus dem Verkauf von DB Schenker.

Die Entwicklung der Steuerposition war besser und war weiterhin unwesentlich.

Die wirtschaftliche Situation hat sich damit insgesamt 2025 wie erwartet deutlich verbessert. Ganz maßgeblich waren dafür positive Einmaleffekte, insbesondere im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker. Das Ergebnis nach Steuern war in der Folge deutlich positiv. Bereinigt um die Einmaleffekte ist die Ergebnissituation weiterhin angespannt, das Ergebnis nach Steuern wäre unverändert negativ.

Abweichungen von der Prognose zur Ertragslage

Die Entwicklung der DB AG 2025 in ihrem Einzelabschluss nach HGB entspricht grundsätzlich der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2024 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2025.

FINANZLAGE

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten DB AG (HGB) / in Mio. €	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Anleihen	28.155	–	+ 28.155	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.458	40.729	-32.271	-79,2
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	590	3.642	-3.052	-83,8
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35	37	-2	- 5,4
Sonstige	305	1.655	-1.350	-81,6
Insgesamt	**37.543**	**46.063**	**+8.520**	**-18,5**

Die Verbindlichkeiten der DB AG lagen per 31. Dezember 2025 spürbar unter dem Niveau des Vorjahresendes:

- Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen gingen sehr deutlich zurück.
  - Infolge der Verschmelzung der DB Finance 61 werden die durch die DB Finance begebenen Anleihen, die als Darlehen an die DB AG weitergereicht wurden, per 31. Dezember 2025 als Verbindlichkeiten aus Anleihen ausgewiesen (per 31. Dezember 2024: Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen).
  - Die Verbindlichkeiten aus Anleihen (per 31. Dezember 2024: Darlehen gegenüber der DB Finance i. H. v. 31.171 Mio. €) gingen tilgungsbedingt deutlich zurück.
  - Zudem gingen die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Wesentlichen infolge niedrigerer Verbindlichkeiten aus dem konzerninternen Cashpooling, aus Ergebnisabführungsverträgen sowie Darlehen zurück.
- Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken per 31. Dezember 2025 im Wesentlichen getrieben durch die Tilgung von Bankkrediten. In der Erwartung des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von DB Schenker in 2025 wurden im Vorjahr verstärkt kurzfristig fällige Finanzschulden aufgenommen, um die im Jahresverlauf 2024 deutlich reduzierte Emission von Senioranleihen zur Deckung des Finanzbedarfs auszugleichen.
- Der Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten resultierte ganz Wesentlich aus der Tilgung von Commercial Paper.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 106 Mio. € sehr deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 90 Mio. €) und resultierten v. a. aus IT-Projekten.

Kapitalflussrechnung

Kurzfassung Kapitalflussrechnung DB AG (HGB) / in Mio. €	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-628	-756	+128	-16,9
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	8.355	-2.912	+11.267	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-585	6.384	-6.969	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	**+7.142**	**+2.716**	**+4.426**	**+163**
Finanzmittelfonds per 31.12. [1)]	10.621	3.379	+7.242	-

[1)] Seit dem 1. Januar 2025 werden Anteile an Geldmarktfonds als Finanzmittelfonds ausgewiesen. Der Wert per 31. Dezember 2024 wurde nicht angepasst.

- Der Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit ging etwas zurück. Dies resultierte aus einer Verbesserung des Ergebnisses vor Abschreibungen, Zinsen und Beteiligungsergebnis sowie ohne die positiven Effekte aus dem Verkauf von Gegenständen des Anlagevermögens (im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker). Positive Working-Capital-Effekte wirkten unterstützend.
- Der sehr hohe Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit (im Vorjahr: Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit) wurde ganz maßgeblich getrieben durch:
  - den Mittelzufluss aus dem Verkauf von DB Schenker (+12,5 Mrd. €),
  - den Mittelzufluss aus Finanzmittelanlagen der kurzfristigen Finanzdisposition (816 Mio. €; im Vorjahr Mittelabfluss: – 391 Mio. €) infolge des höheren durchschnittlichen Finanzmittelbestands, ein geringerer Mittelabfluss aus Verlustübernahmen (+745 Mio. €) sowie Nettoeinzahlungen im Zusammenhang mit der Konzernfinanzierung (+347 Mio. €) unterstützten die Entwicklung.
  - Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten der höhere Mittelabfluss aus Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG (– 2.864 Mio. €).
- Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit (im Vorjahr: Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit) resultierte im Wesentlichen aus:
  - Nettoauszahlungen aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (– 7.638 Mio. €; im Vorjahr: Nettoeinzahlungen aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten i. H. v. 2.418 Mio. €), ganz wesentlich getrieben durch die Tilgung kurzfristiger Finanzschulden. In den Vorjahren wurden in Erwartung des Mittelzuflusses aus der Veräußerung von DB Schenker kurzfristige Bankkredite aufgenommen.
  - Gegenläufig wurde die Entwicklung v. a. durch die Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes (+8.314 Mio. €; im Vorjahr: +5.500 Mio. €) sowie u. a. durch einen geringeren Mittelabfluss für gezahlte Zinsen (+267 Mio. €) teilweise kompensiert.

Im Saldo erfolgte daraus ein deutlich höherer Finanzmittelzufluss, der dazu führte, dass die DB AG per 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Vorjahresende über einen deutlich höheren Finanzmittelfonds verfügte.

Abweichungen von der Prognose zur Finanzlage

Die Entwicklung der DB AG 2025 in ihrem Einzelabschluss nach HGB entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2024 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2025.

VERMÖGENSLAGE

Bilanz

Bilanzstruktur DB AG (HGB) per 31.12. / in Mio. €	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Bilanzsumme	68.910	60.104	+8.806	+14,7
Aktivseite				
Anlagevermögen	55.781	50.460	+5.321	+10,5
Umlaufvermögen	13.005	9.641	+3.364	+34,9
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	124	3	+121	-
Passivseite				
Eigenkapital	25.094	7.401	+17.693	-
Rückstellungen	6.240	6.599	-359	-5,4
Verbindlichkeiten	37.543	46.063	-8.520	-18,5
davon zinspflichtig	35.648	42.255	-6.607	-15,6
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	33	41	-8	-19,5

Bilanzstruktur DB AG (HGB) per 31.12. / in %	2025	2024
Aktivseite		
Anlagevermögen	80,9	84,0
Umlaufvermögen	18,9	16,0
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,2	0,0
Passivseite		
Eigenkapital	36,4	12,3
Rückstellungen	9,1	11,0
Verbindlichkeiten	54,5	76,6
davon zinspflichtig	51,7	70,3
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,1

Die Bilanzsumme der DB AG ist per 31. Dezember 2025 deutlich gestiegen. Die Entwicklung auf der Aktivseite wurde maßgeblich durch die Veränderungen des Anlage- und des Umlaufvermögens beeinflusst.

- Das Anlagevermögen lag deutlich über dem Niveau des Vorjahresendes. Die Anteile an verbundenen Unternehmen (+ 6.912 Mio. €) erhöhten sich insbesondere bei der DB InfraGO AG (+ 8.367 Mio. €) ganz wesentlich infolge der Weiterreichung der Mittel aus den Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen (+ 8.314 Mio. €). Gegenläufig reduzierend wirkten v. a. Effekte aus dem vollständigen Verkauf der Anteile der Schenker AG (– 1.578 Mio. €). Zudem sanken auch die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (– 1.692 Mio. €) v. a. infolge des Verkaufs von DB Schenker sowie eines insgesamt geringeren Mittelbedarfs von Tochtergesellschaften (v. a. bei der DB Fernverkehr AG und der DB InfraGO AG).
- Der deutliche Anstieg des Umlaufvermögens im Vergleich zum Vorjahresende resultierte aus dem spürbaren Anstieg der liquiden Mittel (+ 7.190 Mio. €) v. a. infolge des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von DB Schenker. Gegenläufig gingen die Forderungen deutlich zurück (– 3.326 Mio. €; insbesondere im Zusammenhang mit dem konzerninternen Cashpooling) und dämpften die Entwicklung. Der Rückgang der Wertpapiere (– 500 Mio. €) resultierte aus Ausweisänderungen im Zusammenhang mit Geldmarktfonds (gegenläufiger Effekt bei den liquiden Mitteln).
- Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten stieg auf niedrigem Niveau sehr deutlich. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Abgrenzung von Disagien im Zusammenhang mit der Aufnahme von Senioranleihen, die aufgrund der Verschmelzung der DB Finance per 31. Dezember 2025 in der Bilanz der DB AG ausgewiesen wurden.

Strukturell ergab sich auf der Aktivseite der Bilanz daraus eine Verschiebung in Richtung des Umlaufvermögens. Das Anlagevermögen dominiert hier allerdings weiterhin.

Die Entwicklung auf der Passivseite wurde maßgeblich durch das deutlich höhere Eigenkapital mit teilweise gegenläufigen Effekten insbesondere durch den Rückgang der Verbindlichkeiten beeinflusst.

- Das Eigenkapital entwickelte sich getrieben durch den Jahresüberschuss (+ 9.379 Mio. €) sowie die Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes 306 im Rahmen der Maßnahmen zur Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur (+ 8.314 Mio. €) deutlich positiv.
- Die Verbindlichkeiten gingen deutlich zurück:
  - Ursächlich waren hierfür insbesondere geringere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Infolge der Verschmelzung der DB Finance 61 werden die durch die DB Finance begebenen Anleihen, die als Darlehen an die DB AG weitergereicht wurden, per 31. Dezember 2025 als Verbindlichkeiten aus Anleihen ausgewiesen (per 31. Dezember 2024: Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen). Zudem wirkten niedrigere Verbindlichkeiten aus dem konzerninternen Cashpooling, aus Ergebnisabführungsverträgen sowie Darlehen verschuldungsreduzierend.
  - Auch die Verbindlichkeiten aus Anleihen (per 31. Dezember 2024: Darlehen von der DB Finance i. H. v. 31.171 Mio. €) sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gingen tilgungsbedingt deutlich zurück. Hier wirkte im Wesentlichen die Tilgung von Bankkrediten. In der Erwartung des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von DB Schenker in 2025 wurden im Vorjahr verstärkt kurzfristig fällig werdende Finanzschulden aufgenommen, um die im Jahresverlauf 2024 deutlich reduzierte Emission von Senioranleihen zur Deckung des Finanzbedarfs auszugleichen.
  - Der Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten, der ganz wesentlich aus der Tilgung von Commercial Paper resultierte, wirkte unterstützend.
- Die Rückstellungen gingen leicht zurück. Niedrigere Rückstellungen v. a. für ökologische Altlasten und die Stilllegung von Anlagen wurden durch höhere Rückstellungen im Wesentlichen im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen teilweise kompensiert.

Strukturell ergab sich daraus eine deutliche Verschiebung in Richtung des Eigenkapitals.

Chancen- und Risikobericht (DB AG)

Die strategische Ausrichtung und die damit verbundene Entwicklungsprognose des DB-Konzerns spiegelt auch die Erwartungen für die DB AG als Muttergesellschaft wider. Da die DB AG u. a. durch Finanzierungs- und Garantiezusagen sowie durch mittelbare und unmittelbare Investitionen in die Beteiligungsunternehmen mit den Unternehmen des DB-Konzerns verbunden ist, entspricht auch die Chancen- und Risikosituation der DB AG grundsätzlich der Chancen- und Risikosituation des DB-Konzerns. Der Chancen- und Risikobericht 124ff. beinhaltet somit auch die Chancen und Risiken für die DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns. Dabei spiegeln die Geschäftsfelder DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo, DB InfraGO und DB Energie das Kerngeschäft der DB AG wider. Die Tochtergesellschaften haben auf die DB AG indirekten Einfluss über das Beteiligungsergebnis infolge von Ergebnisabführungsverträgen. Damit beeinflussen die zukünftigen operativen Ergebnisse der Tochtergesellschaften auch das zukünftige Ergebnis der DB AG. Der handelsrechtliche Abschluss ist maßgeblich für die Bemessung der Dividende 138ff.

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gem. §312 AktG hat der Vorstand deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt: »Wir erklären, dass unsere Gesellschaft aufgrund der zum Zeitpunkt der Berichtserstellung vorliegenden Informationen und Kenntnisse bei jedem abgeschlossenen Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Außerdem wurde unsere Gesellschaft dadurch, dass bestimmte Maßnahmen getroffen oder nicht getroffen wurden, in keinem Fall benachteiligt.«

Prognosebericht (DB AG)

ERWARTETE ENTWICKLUNG DER DB AG

Voraussichtliche Ertragslage

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften im Geschäftsjahr 2026 basieren auf den Erwartungen des DB-Konzerns zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Ergebnisentwicklung der DB AG wird 2026 maßgeblich durch den Wegfall positiver Einmaleffekte im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker geprägt werden. Bereinigt um diese Effekte, wird auch 2026 das Ergebnis im Wesentlichen von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt werden. Für 2026 wird insgesamt mit einer deutlich besseren Entwicklung des Beteiligungsergebnisses gerechnet, die im Wesentlichen aus leistungsbedingten Zuwächsen insbesondere im Personenverkehr sowie der weiteren Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen resultieren sollte. Auch in der Infrastruktur sollte die Ergebnisentwicklung spürbar besser sein. Es wird erwartet, dass Ertragszuwächse zusätzliche Belastungen übersteigen. Infolge des Wegfalls positiver Einmaleffekte aus dem Verkauf von DB Schenker erwarten wir aber insgesamt einen spürbaren Rückgang des Jahresergebnisses der DB AG.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften wird 2026 weiterhin von Belastungen aus dem hohen Niveau bei Energie-, Einkaufs- und Personalkosten geprägt sein. Zusätzlich wirken sich Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung insbesondere in der Schieneninfrastruktur auf die Entwicklung des DB-Konzerns aus. Zudem wird die Entwicklung 2026 voraussichtlich durch die anhaltend schwache konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Europa gedämpft. Gegensteuerungsmaßnahmen sollten teilweise kompensierend wirken.

Voraussichtliche Finanzlage

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2026 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Er konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit und den Zufluss der Bundesmittel für die Infrastrukturfinanzierung kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. 2026 hat der DB-Konzern Finanzverbindlichkeiten i. H. v. rund 2,2 Mrd. € zu tilgen. Dazu gehören Tilgungen für fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne kurzfristige Bankverbindlichkeiten). Der Finanzmittelbedarf für die Tilgungen sollte aus vorhandenen liquiden Mitteln aus dem Verkauf von DB Schenker 56 gedeckt werden können. 2026 wird die DB AG voraussichtlich wieder Anleihen emittieren.

Für mögliche Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Fall einer Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2026 sichergestellt. Die Brutto-Investitionen des DB-Konzerns werden auch 2026 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Sie werden 2026 voraussichtlich deutlich oberhalb des bereits sehr hohen Niveaus in 2025 liegen. Auch die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen dürften spürbar ansteigen, da der Anstieg der Brutto-Investitionen nicht ausschließlich aus höheren Bundesmitteln resultiert. Sie werden 2026 voraussichtlich vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt.

Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns dürften per 31. Dezember 2026 spürbar steigen.

Chancen- und Risikobericht

124 Chancen- und Risikomanagement
127 Chancen- und Risikokategorien

Chancen- und Risikomanagement

Das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Das primäre Ziel des Chancen- und Risikomanagements besteht in der nachhaltigen Existenzsicherung des DB-Konzerns.

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Die Risikoberichterstattung umfasst den Mittelfristzeitraum (fünf Jahre). Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

Aus dem Prüfungsstandard IDW PS 340 (»Die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems«) ergeben sich Anforderungen an das Risikomanagement des DB-Konzerns. Gegenüber dem Status quo ist eine Bestandsgefährdung auf Basis einer definierten Risikotragfähigkeit zu bewerten.

In unserem Risikomanagementsystem (RMS) wird die Gesamtheit der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Chancen- und Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Ein Katalog mit Chancen- und Risikokategorien dient einer möglichst vollständigen Identifikation der relevanten finanziellen und nachhaltigkeitsbezogenen Chancen und Risiken. Dazu gehören Risiken, die für Unternehmen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffärmeren Wirtschaft entstehen (Transitionsrisiken), wie auch physische Risiken.

Die im Risikobericht erfassten Chancen und Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen auch Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen (Brutto- und Nettoausweis). Chancen und Risiken werden in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwellenwert (≥ 50 Mio. € bei Eintrittswahrscheinlichkeit > 40 % bzw. ≥ 100 Mio. € bei Eintrittswahrscheinlichkeit ≤ 40 %) im RMS des DB-Konzerns ausgewiesen. Chancen und Risiken unterhalb dieser Schwellenwerte werden in den Konzerngesellschaften gesteuert. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die Planung des DB-Konzerns, die dem Aufsichtsrat der DB AG zuletzt vorgelegt wurde. Sie umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Nicht im RMS erfasst werden dementsprechend die Themen, die bereits in unsere Mittelfristplanung einbezogen wurden. Die Bewertungsreferenz für 2026 ist die vorgelegte Budgetplanung 2026. In der Budgetplanung 2026 sind alle bewerteten Chancen und Risiken > 70 % für 2026 verarbeitet. Somit bestehen für 2026 keine sehr wahrscheinlichen Chancen und Risiken.

Als Teil des Planungsprozesses werden Prämissen definiert, bspw. zu Preis-, Nachfrage- oder Kostenentwicklungen. Zudem werden Maßnahmen definiert, wie z. B. für die Wärmewende oder den Ausbau der ICE-Flotte. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst hingegen auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit und kann dementsprechend auch als Ergänzung zur Planung verstanden werden.

Auf Basis des Chancen- und Risikoportfolios wird mittels stochastischer Simulation eine Gesamtrisikoposition ermittelt, die zur Einschätzung von bestandsgefährdenden Entwicklungen dient. Die Bewertung der Risikotragfähigkeit erfolgt für den DB-Konzern auf Basis des Eigenkapitals. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Chancen- und Risikomanagement.

Unser strategisches Chancen- und Risikomanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Parallel zur Mittelfristplanung wird auch die Perspektive für einen längeren Zeitraum skizziert. Grundsätzlich basiert auch hier der Planungsprozess auf Prämissen und Maßnahmen, die eine Fortsetzung der Fünfjahresplanung darstellen, wobei mit zunehmendem Zeithorizont auch auf einem höheren Aggregationsniveau geplant wird. Im Gegenzug werden dabei größere Entwicklungen, wie z. B. der Trend zur nachhaltigen Mobilität und Verkehrsverlagerung auf die Schiene, besonders relevant. Wir beschäftigen uns dazu mit Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld.

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, beobachten wir im DB.Trend.Radar externe Entwicklungen. Im Fokus steht dabei die Fragestellung, wie sich Veränderungen aus den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Wirtschaft auf unsere Märkte auswirken. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und von hoher Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Das DB.Trend.Radar der internen Community Zukunftsnetzwerk DB unterstützt den DB-Konzern dabei, seine Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kredit-, Marktpreis- und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

WESENTLICHE MERKMALE DES IKS UND DES RMS IM HINBLICK AUF DEN KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Unser konzernweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS), das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt, ist integraler Bestandteil des RMS. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigt die Ausgestaltung unseres IKS die empfohlenen Handlungsweisen des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus 2013. Ausgehend hiervon ist unser IKS – insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess – ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende konzerneinheitliche Prinzipien und Kontrollmechanismen wie z. B. systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

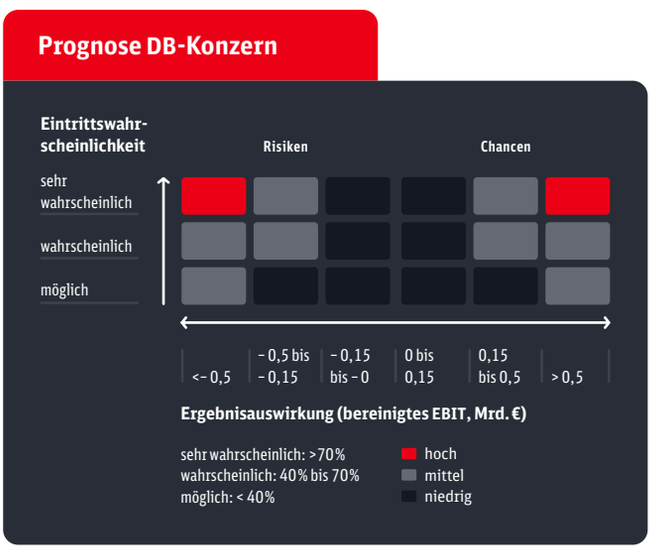
Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus u. a. eine konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die Geschäftsvorfälle der abschlussrelevanten Einheiten nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale Konsolidierungssystem gemeldet.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein weiteres Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen u. a. auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres IKS ab. Ergänzend zu unseren Überwachungsmechanismen befasst sich der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss bzw. der Aufsichtsrat mit der Wirksamkeit des IKS.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der zum Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns gehörenden Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder u. a. die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird durch das jeweils verantwortliche Management die Einhaltung der konzernweit gültigen IKS-Vorgaben bestätigt, die erforderlichenfalls durch gesellschaftsspezifische dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt sind.

BESTIMMUNG DER BEDEUTUNG VON CHANCEN UND RISIKEN



Beurteilung der Risikosituation in 2026

Die Einschätzung der Risikosituation erfolgt auf Basis unseres RMS gegenüber der Prognose der bereinigten EBIT-Entwicklung im Geschäftsjahr 2026 157. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

WESENTLICHE RISIKEN 2026

Risikokategorie	Wesentliche Risiken	Eintrittswahrscheinlichkeit	Auswirkung	Bedeutung	Veränderung gegenüber Vorjahr
	Anpassung Förderrichtlinie TPS-Förderung Fernverkehr	wahrscheinlich	mittel	mittel	↘
Finanzierung Bundeshaushalt	Fehlende und unsichere Aufwandsfinanzierung Instandhaltung	möglich	mittel	niedrig	-
	Umsatz- und Aufwandsrisiken aus Pünktlichkeit und Baustellen	wahrscheinlich	mittel	mittel	↘
	Ungeplante Instandhaltungsmaßnahmen	wahrscheinlich	niedrig	niedrig	↘
Produktion und Technik	Verzögerung Hochlauf Optimierungsprogramme	möglich	mittel	niedrig	-
Konjunktur, Markt und Wettbewerb	Wettbewerb Fernverkehr und Güterverkehr, Mengen- und Finanzierungsrisiko Deutschland-Ticket	wahrscheinlich	mittel	mittel	-
Regulierung	Rückforderungen Regionalfaktoren, Klagen Trassenpreissystem-Bescheide	-	-	-	↘
Recht und Verträge	Haftungsrisiken aus vergangenen Akquisitionen, Rückforderungsrisiken	möglich	niedrig	niedrig	-
Beschaffungs- und Energiemarkt	Beschaffungspreisrisiken	-	-	-	↘
	Geopolitische Risiken	möglich	niedrig	niedrig	↗
Besondere Ereignisse	Extremwetterereignisse	möglich	niedrig	niedrig	↗
Kapitalmarkt und Steuern	Steigende Zinsen am Kapitalmarkt	möglich	niedrig	niedrig	-

Unbewertete Risiken, d. h. Risiken, die per 31. Dezember 2025 nicht bewertet werden konnten, sind i. d. R. nicht Teil der Tabelle und werden qualitativ im Text beschrieben.

WESENTLICHE CHANCEN 2026

Chancenkategorie	Wesentliche Chancen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Auswirkung	Bedeutung	Veränderung gegenüber Vorjahr
Beschaffungs- und Energiemarkt	Beschaffungspreischancen	wahrscheinlich	niedrig	niedrig	↗
	Schaffung vertraglicher Grundlagen Bundesfinanzierung	-	-	-	↘
Finanzierung Bundeshaushalt	Förderung Schienengüterverkehr	möglich	niedrig	niedrig	-
Produktion und Technik	Ausgabensteuerung, Optimierungsprogramme	-	-	-	↘
Recht und Verträge	Schadenersatz Bauverzögerungen	möglich	niedrig	niedrig	-
Konjunktur, Markt und Wettbewerb	Marktchancen Güterverkehr	wahrscheinlich	niedrig	niedrig	↗
Kapitalmarkt und Steuern	Sinkende Zinsen am Kapitalmarkt	möglich	niedrig	niedrig	-

Unbewertete Chancen, d. h. Chancen, die per 31. Dezember 2025 nicht bewertet werden konnten, sind i. d. R. nicht Teil der Tabelle und werden qualitativ im Text beschrieben.

- Die Risikoschwerpunkte (mittlere Bedeutung) liegen v. a. in den Kategorien »Finanzierung Bundeshaushalt«, »Produktion und Technik« und »Konjunktur, Markt und Wettbewerb«.
  - Die bewerteten Risiken betreffen in der Kategorie »Produktion und Technik« im Wesentlichen DB Fernverkehr aufgrund von Umsatz- und Aufwandsrisiken durch schlechtere Pünktlichkeit und zusätzliche baubedingte Einschränkungen.
  - In der Kategorie »Konjunktur, Markt und Wettbewerb« bestehen Risiken für DB Fernverkehr aufgrund von steigender Wettbewerbsintensität infolge von Angebots- und Kapazitätsausweitungen von Wettbewerbern sowie einer sich konjunkturell bedingt abschwächenden Nachfrage. Bei DB Cargo bestehen ebenfalls Wettbewerbsrisiken sowie Risiken aus der konjunkturellen Entwicklung schienenaffiner Branchen sowie Risiken bei der Preisweitergabe von gestiegenen Faktorkosten. Bei DB Regio bestehen Risiken im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket aus Mengeneffekten wie auch Finanzierungsrisiken beim Ausgleich von Mindereinnahmen.
  - In der Kategorie »Finanzierung Bundeshaushalt« besteht ein Risiko bei der Trassenpreisförderung für den Fernverkehr. Hier ist die Förderung zwar im Bundeshaushalt 2026 enthalten, die notwendige Anpassung der Förderrichtlinie steht aber noch aus.
- Die Chancen (niedrige Bedeutung) bestehen in den Kategorien »Finanzierung Bundeshaushalt«, »Beschaffungs- und Energiemarkt« »Recht und Verträge« und »Produktion und Technik« v. a. aus Beschaffungspreischancen und Schadenersatzzahlungen für Bauverzögerungen.

Darüber hinaus bestehen unbewertete Risiken v. a. im Zusammenhang mit der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« 38 des BMV, da wesentliche Maßnahmen im ersten Halbjahr 2026 konkretisiert werden oder Entscheidungen zu ad-

ressierten Themen erst in 2026 getroffen werden und daher noch nicht bewertet werden können. Darüber hinaus sind kurzfristig eingetretene Ereignisse wie die Verschiebung von Inbetriebnahmezeitpunkten von Stuttgart 21 102 und der Korridorsanierung Hamburg–Berlin 98 noch unbewertet, da deren Auswirkungen noch nicht abschließend vorliegt.

Unbewertete Chancen und Risiken betreffen des weiteren Auswirkungen aus Pünktlichkeit, unplanmäßigen Baustellen, Stellwerksbesetzungen sowie aus der organisatorischen Neuaufstellung des DB-Konzerns als Voraussetzung für eine geschäftsorientierte und wirtschaftliche Neuausrichtung des DB-Konzerns. Ebenso sind die Folgen aus dem EuGH-Verfahren zur sog. Trassenpreisbremse im Schienenpersonennahverkehr (siehe Regulierung) nicht bewertet, da das Urteil noch aussteht und die ggf. daraus resultierenden Auswirkungen auf die Finanzierung der Aufgabenträger und mögliche notwendige Reform des Entgeltregulierungsrahmens derzeit unsicher sind. Aus den aufgeführten unbewerteten Themen können sich sowohl Risiken als auch Chancen gegenüber der Prognose ergeben.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch Kreditrating-Agenturen 62 eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Kreditrating-Einstufungen reflektiert. Im Bereich Nachhaltigkeit werden mögliche Risiken von ESG-Rating-Agenturen 36 extern eingeschätzt und bewertet.

Organisatorisch haben wir Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des Strategieprozesses und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Als Ergebnis unserer Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Vorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Bei der DB Cargo AG besteht das Risiko, dass innerhalb des Prognosezeitraums wesentliche der Liquiditätsplanung zugrunde liegende Annahmen nicht eintreten (insbesondere, falls die Transformation von DB Cargo 89ff. nicht erfolgreich umgesetzt werden kann oder sich Risiken aus der konjunkturellen Entwicklung und dem Marktumfeld materialisieren) und dadurch eine Liquiditätslücke entsteht. Dadurch besteht eine wesentliche Unsicherheit bei der DB Cargo AG, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit der DB Cargo AG aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko darstellt. Aufgrund des hohen Kreditexposures der DB Cargo AG gegenüber der DB AG stellt dies auch ein Risiko für die DB AG als Kreditgeberin dar.

Chancen- und Risikokategorien

Ergänzend zu den genannten Risiken für die bereinigte EBIT-Prognose im Geschäftsjahr 2026 stellt dieser Abschnitt zusammenfassend die wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen mittel- und langfristigen Risiken des DB-Konzerns dar.

FINANZIERUNG BUNDESHAUSHALT

Für das Bestandsnetz haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns, die DB AG und der Bund Anfang 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis 2029 festschreibt (LuFV III 328f.). Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Mittelverwendung. Aufgrund der stark steigenden Baukosten wurde die Mittelausstattung ab 2024 über Nachtragsvereinbarungen sowie trilaterale Vereinbarungen (TriLa) mit dem Bund deutlich erhöht. In diesem Zusammenhang werden auch die mit der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) 2024 neue geschaffenen Förderoptionen genutzt, insbesondere die Förderung von Instandhaltungsaufwand. Während für 2024 und 2025 ein Teil der höheren investiven Mittel für das Bestandsnetz über Eigenkapitalerhöhungen 306 bereitgestellt wurde, erfolgt die Finanzierung ab 2026 wieder ausschließlich über Baukostenzuschüsse. Ab dem 1. Januar 2027 soll die LuFV vorzeitig abgelöst werden durch eine LV InfraGO, die 2026 zwischen Bund und DB-Konzern verhandelt werden soll.

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die eigene Investitionsfähigkeit langfristig zu sichern.

Risiken bestehen v. a. durch die bislang nicht in bedarfsgerechtem Umfang gesicherte Infrastrukturfinanzierung ab 2027. Das im aktuellen Finanzplan des Bundes vorgesehene Finanzierungsvolumen bis 2029 liegt zwar erheblich über den Ansätzen des bisherigen Finanzplans, reicht aber nicht zur Deckung aller vorgesehenen Maßnahmen aus. Ohne weitere Aufstockung der Bundesmittel sind in Abstimmung mit dem Bund zusätzliche Priorisierungen des Portfolios vorzunehmen. Zur Steuerung der Maßnahmen setzt der Bund zukünftig auf den Infraplan. Der Infraplan beschreibt kon-

krete Zielvorgaben für die nächsten fünf Jahre zur Umsetzung des Zielnetzes. Bis Mitte 2026 soll der erste Infraplan mit der DB InfraGO AG verbindlich abgestimmt und im BMV finalisiert werden.

Neben der Finanzierung der Infrastruktur ist auch die Förderung spezifischer Sachverhalte bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen von sehr hoher Bedeutung. Dies betrifft bspw. die Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr sowie die Einzelwagenverkehrsförderung. Ohne ausreichende Förderung bestehen Risiken im Hinblick auf den Umfang der verkehrspolitisch angestrebten Verkehrsdienstleistungen und die Tragfähigkeit der Geschäftsmodelle der Verkehrsunternehmen. Zur dauerhaften Stabilisierung der Trassenentgelte und deren planbarer Entwicklung ist eine – vom Bund bereits angekündigte – Reform des Entgeltregulierungsrahmens ab 2027 erforderlich. Ein hieraus resultierender Mehrbedarf an Bundesmitteln ist im Bundeshaushalt zu verankern.

PRODUKTION UND TECHNIK

Im Personenverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität (insbesondere der Pünktlichkeit) die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Auch im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit 48 f. für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl.

Aufgrund des Infrastrukturzustands oder infolge nicht bekannter Schwächen im Anlagenzustand sind ungeplante Instandhaltungsmaßnahmen möglich (z. B. Ad-hoc-Instandsetzung Brücken oder Austausch schadhafter Betonschwellen). Dies kann zu höheren Kosten und Langsamfahrstellen führen.

Die Verfügbarkeit, die Kapazität und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr. Zum langfristigen Erhalt der Zukunftsfähigkeit der Schiene ist es auch notwendig, die Infrastruktur zu digitalisieren und zu automatisieren.

Die Nutzungsintensität auf dem deutschen Schienennetz hat sich deutlich erhöht. Die steigende Nachfrage trifft dabei auf eine Schieneninfrastruktur, die nicht in einem entsprechenden Maße kapazitativ erweitert wurde. Gleichzeitig hat sich der Zustand der Infrastruktur verschlechtert. Um die Modernisierung voranzutreiben, wird auf einem sehr hohen Niveau gebaut. Diese Baumaßnahmen kosten allerdings zusätzliche Kapazität. Mit steigender Auslastung wachsen Staueffekte und Unpünktlichkeit exponentiell an. Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat bereits spürbar zugenommen und wird voraussichtlich weiter zunehmen. Das kann auch starke Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure haben, die teilweise nicht kompensiert werden können. Infolge der Umsetzung der geplanten umfangreichen Korridorsanierungen 98 f. können Leistungs- und Umsatzbelastungen über das in der Planung enthaltene Maß hinaus eintreten. Zudem können sich zusätzliche Aufwandsrisiken im Rahmen der Umsetzung ergeben. Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Dafür setzen wir auf Ebene der Geschäftsfelder diverse Maßnahmen um. Dazu gehört auch das Transformationsprogramm von DB Cargo 89 ff. Wesentliche Chancen zur Leistungsverbesserung resultieren auch aus der Digitalisierung 49 ff.:

- effizientere und kundenorientiertere Prozesse,
- verbesserte und neue digitale Dienstleistungen und
- erleichterter Zugang durch Online-Portale und Apps.

Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, der zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie. Auslieferungsverschiebungen von Neufahrzeugen können Erlösausfälle und Mehrkosten z. B. durch Ersatzverkehre oder Pönalezahlungen verursachen.

Eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte ist besonders kritisch. Signifikante Einschränkungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten z. B. durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen den geltenden und sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen wie geringeren Geschwindigkeiten, kürzeren Wartungsintervallen oder geringeren Radsatzlasten eingesetzt werden dürfen. Zudem können neue Fahrzeuge, die mit Mängeln behaftet sind oder keine Zulassung bekommen, von uns nicht abgenommen werden. Infolge von technischen Defekten oder Auflagen kann es zu Umrüstungserfordernissen an Fahrzeugen kommen, die zu erheblichen Einschränkungen der Verfügbarkeit oder sogar zu temporären Einsatzverboten führen können.

Im Regionalverkehr kann ein Risiko aus der Freisetzung von Fahrzeugen nach dem Auslaufen oder der Neuvergabe eines Verkehrsvertrags resultieren. Als Gegenmaßnahme werden alternative Verwendungsmöglichkeiten geprüft.

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer Informationstechnologie (IT) und operativer Technologie (OT) zunimmt. Daraus resultieren potenzielle Informationssicherheitsrisiken, einschließlich Cyberrisiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-/OT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen können, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten. Dem begegnen wir durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt.

Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für die Informationssicherheit. Die relevanten Informationssicherheitsrisiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und mit angemessenen Maßnahmen reduziert. Sie werden zudem dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Unser Informationssicherheitsmanagement ist angelehnt an internationale Standards und ist in einzelnen Gesellschaften in verschiedenen Geltungsbereichen nach ISO 27001/27002 zertifiziert.

Um kritische technische Sicherheitslücken zu minimieren, werden zahlreiche Gegenmaßnahmen (z. B. Firewalls, Verschlüsselung, angemessene Netzwerksegmentierung und zeitnahes Einspielen von Softwareaktualisierungen) eingesetzt. Für kritische Geschäftsprozesse sind die eingesetzten IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen hochverfügbar ausgelegt. Technische Redundanzen in der Netzwerk- und Cloud-Infrastruktur stellen die Weiterführung der Geschäftsprozesse bei Ausfall von IT-Komponenten sicher. Für die wichtigsten Prozesse und IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests und Red-Team-Stresstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen.

Insgesamt sollen diese Maßnahmen das Risiko von erfolgreichen Angriffen, den daraus resultierenden Ausfällen von IT-/OT-Systemen, der Störung von Kommunikation oder des Diebstahls vertraulicher Informationen reduzieren, können es aber nicht ausschließen.

Im Güterverkehr können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten ergeben, wie z. B. Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir u. a. durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinator:innen sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

KONJUNKTUR, MARKT UND WETTBEWERB

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist u. a. abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:

- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen, Unterbrechungen von Lieferketten oder konjunkturelle Eintrübungen, u. a. auch infolge von geopolitischen Konflikten oder Epidemien, können sich stark negativ auf unser Geschäft auswirken.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) haben. Das Marktvolumen wird ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt.
- Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:
  - Im Fernverkehr stehen wir derzeit primär in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit dem Fernbus und dem Flugzeug. Es ist aber auch intramodal mit einem stärkeren Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehrsmarkt zu rechnen.
  - Im Regionalverkehr gibt es einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten. Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen, wenn Parameter der zugrunde liegenden Kalkulation nicht wie geplant eintreten. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und unsere Effizienz zu verbessern, haben wir entsprechende Programme aufgesetzt.
  - Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig flexibleren Arbeitsbedingungen agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, bspw. durch die Digitalisierung. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.

Mittelfristig können sich Veränderungen im Wettbewerbsumfeld u. a. aus folgenden Entwicklungen ergeben:

- **Neue Wettbewerber:** Auf unseren Märkten können zunehmend auch bisher branchenfremde Anbieter wie z. B. Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups aktiv werden.

- **Neue Plattformen/datengetriebene Geschäftsmodelle:** Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz und verändern auch die Preiswahrnehmung. V. a. Start-ups treiben das Plattformgeschäft mit dem Ziel voran, die digitale Kundenschnittstelle zu besetzen.
- **Verschiebung der Wertschöpfung:** Die Wertschöpfung im Mobilitäts- und Transportsektor könnte sich in Richtung von Zusatzleistungen verschieben.
- **Integrierte On-Demand-Mobilität:** Mobility-as-a-Service- (MaaS-)Konzepte könnten langfristig zum Standardangebot werden. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.
- **Kostendruck der öffentlichen Hand könnte steigen:** Zudem könnte sich das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen könnten um Bedarfs-, Kleinbus- und Shuttleverkehre ergänzt werden. Dadurch erhöht sich der Kostendruck auf etablierte Anbieter.
- **Güterstruktureffekt:** Der Produktionsanteil hoch spezialisierter Güter wie Pharma und Hightech wächst stark. Gleichzeitig wachsen Gütergruppen mit tendenziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren an Bedeutung.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, setzen wir u. a. konzernweit Digitalisierungsmaßnahmen um.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir zudem mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte.

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung unserer Kunden:

- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Zudem können Störungen in der Produktion bis hin zu temporären Unterbrechungen (z. B. infolge von Lieferkettenstörungen) bei Kunden zu einem zumindest temporär geringeren Bedarf an Transportleistungen führen.
- Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

REGULIERUNG

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Geschäftsrisiken zur Folge haben. Aus der Regulierung können sich spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in unseren Infrastrukturgeschäftsfeldern gefährden oder sogar verhindern (z. B. durch einen Eingriff in die Preissysteme), können Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden. Mit der Anpassung des Eisenbahnregulierungsgesetzes Ende 2025 wurde die zulässige Eigenkapitalverzinsung eines Betreibers der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes auf 1,9 % abgesenkt.

Aus der Kosten- und Preisentwicklung der Infrastruktur resultieren weiterhin erhebliche Belastungen für die EVU im Fern- und Güterverkehr. Hintergrund ist u. a. die gesetzliche Begrenzung der Entgeltsteigerungen im SPNV. Die Entwicklung der SPNV-Entgelte ist gem. ERegG an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gekoppelt und lag in den vergangenen Jahren deutlich unterhalb der allgemeinen Kostenentwicklung. Die Koppelung führte daher zu einem starken überproportionalen Anstieg der Trassenentgelte für den Fern- und Güterverkehr. Im Fahrplanjahr 2025 betrug die Entgeltsteigerung 16,2 % im Güterverkehr und 17,7 % im Fernverkehr. Im Bundeshaushalt 2025 wurden Fördermittel zur Abmilderung dieser Effekte verankert.

Im Rahmen des Trassenpreissystems 2026 wurden die Kosten der Eigenkapitalmaßnahmen für die DB InfraGO AG eingepreist. Bund und DB-Konzern haben über die Förderung von Instandhaltungsaufwand einen Ausgleichsmechanismus geschaffen, der – zusammen mit der Absenkung der Eigenkapitalverzinsung auf 1,9% – die Kosteneffekte dämpft und damit die zusätzliche Belastung der EVU reduziert. Im Ergebnis konnte für 2026 so eine moderate Entgeltentwicklung von insgesamt + 2,4% erreicht werden, davon – 1,2% für den Schienenpersonenfernverkehr, + 6,1% für den Schienengüterverkehr und + 3,0% für den SPNV gem. gesetzlicher Preiskopplung. Ergänzend sind auch im Bundeshaushalt 2026 Mittel zur Trassenpreisförderung für den Fern- und Güterverkehr verankert.

Die Rechtmäßigkeit dieser SPNV-Preiskopplung wird aktuell überprüft: DB InfraGO hat Mitte April 2024 Rechtsmittel gegen die Festlegung der Entgeltbildung im SPNV im TPS 2025 gem. §37 (2) ERegG in Verbindung mit §5 Abs. 10

Regionalisierungsgesetz (RegG) eingelegt. Auch mehrere Zugangsberechtigte haben Klagen eingereicht. Im Verfahren von DB InfraGO legte das Verwaltungsgericht (VG) Köln die Frage der Zulässigkeit der SPNV-Preiskopplung dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) vor: Das VG Köln ist der Ansicht, dass die im ERegG vorgegebene Entgeltberechnung für den SPNV den Handlungsspielraum von DB InfraGO unionsrechtswidrig einschränkt und ihre in der Recast-Richtlinie festgelegte unabhängige Geschäftsführung verletzt. Sollte die SPNV-Preiskopplung europarechtswidrig sein, könnte eine Kopplung an den fixen gesetzlichen Faktor entfallen. Dies könnte zu einem starken Anstieg der SPNV-Trassenentgelte führen und ohne kompensierende Maßnahmen das Budget der Länder für SPNV-Bestellungen erheblich belasten, woraus sich wirtschaftliche Risiken für DB Regio ergeben könnten. Der EuGH hat bekannt gegeben, dass sein Urteil am 19. März 2026 verkündet werden soll.

Zur Begrenzung der Entgeltbelastung und Vermeidung weiterer erheblicher Preisrisiken ist eine Reform des Entgeltregulierungsrahmens erforderlich. Eine solche Reform ist als Vorhaben im Koalitionsvertrag der Bundesregierung verankert. Ziel muss eine planbare und stabile Entgeltentwicklung mit einer fairen Kostenanlastung der einzelnen Verkehrsarten sein.

Risiken abseits der Entgeltentwicklung betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Treten politische bzw. regulatorische Risiken ein, werden auf unternehmerischer Ebene, soweit möglich, Gegensteuerungsmaßnahmen umgesetzt, um die potenziellen negativen Auswirkungen auf die unternehmerischen Ziele und das Verkehrswachstum zu minimieren.

Chancen resultieren aus der Förderung von emissionsarmer Mobilität und Logistik, u. a. zur Erreichung staatlicher Klimaschutzziele, der Verbesserung des Finanzierungsrahmens für die Infrastruktur und aus den Maßnahmen zum Bürokratieabbau.

RECHT UND VERTRÄGE

Die Fahrzeugauslieferungen erfolgten 2025 in einem anspruchsvollen wirtschaftlichen Umfeld. Dennoch haben sich infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln auch weiterhin Betriebserschwernisse im Regionalverkehr ergeben. Im Regionalverkehr resultieren daraus Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen. Höhere Aufwendungen und Pönalezahlungen sind die Folge. Gegenüber den Herstellern werden sich daraus ergebende Ausgleichsansprüche geltend gemacht. Infrastrukturstörungen und Zielverfehlungen bei der Pünktlichkeit erhöhen das Risiko für in Verkehrsverträgen vorgesehene Regelungen für Zugausfälle (nicht erbrachte Leistungen) und Pönalen (Leistung nicht in geforderter Qualität erbracht) sowie für eine mögliche Schadenersatzpflicht von DB InfraGO, z. B. gegenüber EVU.

Darüber hinaus können sich Risiken, insbesondere aus Gewährleistungs- und sonstigen Haftungsregelungen, auch aus anderen vertraglichen Beziehungen ergeben. Dies betrifft bspw. die Veräußerung von Unternehmen, Immobilien oder anderen wesentlichen Vermögenswerten.

Für bestehende rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet.

Risiken resultieren auch aus Klageverfahren wegen Schallimmissionen aus dem Bahnbetrieb. Anwohner:innen fordern wegen vermeintlich unzumutbarer Beeinträchtigungen teils aktive Schallschutzmaßnahmen, teils Geldersatz für passive Schallschutzmaßnahmen, teils Entschädigungszahlungen.

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung aller Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation des DB-Konzerns.

Der DB-Konzern ist mit seinem sehr hohen Einkaufsvolumen und rund 20.000 Lieferanten einer der größten Einkäufer in Deutschland. Insbesondere die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten. Der DB-Konzern verfolgt in mehreren Fällen Schadenersatzansprüche. Dabei geht es u. a. um Kartelle bei Lkw, Pkw, Schienen, Aufzügen und Fahrtreppen, Spannstahl und Girocard sowie um Ansprüche im Zusammenhang mit dem sog. Abgasskandal. In weiteren Fällen ermittelt der DB-Konzern noch, ob ein Schaden entstanden ist. Der DB-Konzern hat seit Anfang 2022 ein innovatives Kartell-Screening-Tool im Einsatz. Das Tool identifiziert seither auffällige Muster im Preissetzungs- oder Bieterverhalten und kann wertvolle Hinweise auf rechtswidrige Lieferantenabsprachen geben.

Sollte der EuGH die im ERegG verankerte Preisbremse für den SPNV nicht für rechtswidrig erklären, würde die aktuell geltende Begrenzung der jährlichen Steigerungsrate für die Trassenpreise im SPNV aller Voraussicht nach weiterhin Bestand haben und es käme voraussichtlich zu deutlichen Preissteigerungen im Fern- und Güterverkehr.

Mehrere Gesellschaften der Brenntag-Gruppe haben im Oktober 2025 eine Schiedsklage gegen die DB US Holding Corp. eingereicht. Hintergrund der Schiedsklage ist ein im Vertrag über die Veräußerung der Brenntag-Gruppe 2003 vereinbarter Freistellungsanspruch. Die Freistellung umfasst verschiedene Haftungsrisiken in Zusammenhang mit früheren Geschäften US-amerikanischer Gesellschaften der Brenntag-Gruppe, die seinerzeit durch den Erwerber nicht übernommen wurden. Mit der Schiedsklage begehren sie die Zahlung von rund 20 Mio. USD sowie die Feststellung der Haftung für künftige Schäden der klagenden Brenntag-Gesellschaften. Seitens der DB US Holding Corp. ist ein entsprechender Freistellungsanspruch gegen die National Indemnity Company vereinbart, an die diese Risiken 2007 übertragen wurden.

Es bestehen zudem Risiken aus laufenden Verfahren (nationaler Behörden bzw. der Europäischen Kommission) gegen Gesellschaften des DB-Konzerns oder die Bundesrepublik Deutschland, deren Ausgang und mögliche Folgen noch nicht absehbar sind. Aufgrund der Genehmigungsauflagen des Beihilfeprüfverfahrens der Europäischen Kommission zu DB Cargo ergeben sich signifikant bestandsgefährdende Risiken für die DB Cargo AG, und daraus resultierend finanzielle Risiken für den DB-Konzern. Die eingeleitete Transformation von DB Cargo 89ff. ist notwendige Grundlage für die Einhaltung der von der Europäischen Kommission festgelegten Auflagen. Sollte der Umstrukturierungsplan nicht eingehalten werden können, wäre eine weitere Unterstützung der DB Cargo AG durch den DB-Konzern voraussichtlich nur im Gegenzug zu weiterreichenden Auflagen bis hin zu einer weitgehenden Zerschlagung der DB Cargo AG möglich, was hohe finanzielle Belastungen für den DB-Konzern zur Folge hätte. Risiken bei DB Cargo können u. a. zu Liquiditätsengpässen bei der DB Cargo AG und daraus folgend zu Effekten auf das operative Geschäft von DB Cargo führen. Diese Risiken resultieren v. a. aus einer Verzögerung des Maßnahmenhochlaufs der Transformation, aus der konjunkturellen Entwicklung und dem Marktumfeld, einer Reduzierung der Trassenpreissystemförderung sowie aus reduzierten Transportmengen durch Handelskonflikte.

Bei der DB Cargo AG wird auch im Risikoszenario des Transformationsplans für den Prognosezeitraum von einer ausgeglichenen Liquiditätslage ausgegangen. Dies beinhaltet auf der Grundlage der Annahmen im Risikoszenario folgende Voraussetzungen:

- Die im Risikoszenario angesetzten Umsatzerlöse können wie geplant erreicht werden und die angesetzten Maßnahmen, einschließlich der Wettbewerbsauflagen, werden vollständig und in dem geplanten Zeitrahmen umgesetzt und zusätzlich umzusetzende Liquiditätsmaßnahmen werden erfolgreich realisiert.
- Die EU-Kommission akzeptiert im Fall einer Planabweichung die notwendige Anpassung des Sanierungsplans, ggf. unter zusätzlichen Auflagen, Eigenbeiträgen und Zusagen, die umsetzbar sind.
- Die in der Finanzierungszusage der DB AG enthaltenen Bedingungen werden erfüllt und es gelingt der DB Cargo AG, die Covenants, die Gegenstand der aufgrund der Finanzierungszusage noch abzuschließenden Finanzierungsverträge sein werden, einzuhalten.

Dadurch besteht eine wesentliche Unsicherheit bei der DB Cargo AG, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko i. S. d. § 322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellt.

BESCHAFFUNGS- UND ENERGIEMARKT

Zu Beginn des Sommerhalbjahres sanken die Erdgaspreise in Deutschland infolge einer guten Versorgungslage aus Norwegen sowie eines hohen LNG-Angebots signifikant. Die Preise für das Frontjahr lagen zum Jahresende 2025 bei rund 29 €/MWh. Steigende Preise für CO_2-Zertifikate milderten den damit einhergehenden Rückgang der Strompreise für das Frontjahr leicht ab. Dieser sank dennoch im Jahresverlauf 2025 von in der Spitze 100 €/MWh auf 84 €/MWh.

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen stark schwanken. Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir u. a. durch eine Preisbindungsstrategie in langlaufenden Beschaffungsverträgen. Diese Sicherungsmaßnahmen wirken allerdings nur zeitlich begrenzt und müssen gegenüber möglichen Chancen aus fallenden Energiepreisen abgewogen werden.

In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an Kund:innen weiterzugeben – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen. Aus der Bündelung von Bedarfen und der Optimierung langfristiger Mengenzusagen resultieren Chancen, auch in anspruchsvollem Marktumfeld Potenziale bei den Beschaffungspreisen zu heben.

BESONDERE EREIGNISSE

Unsere Aktivitäten basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Extremwetterereignisse, Unfälle, Anschläge, Cyberangriffe oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit u. a. in den Personenbahnhöfen, z. B. durch Ausbau der Videoüberwachung, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

KAPITALMARKT UND STEUERN

Aus unserem internationalen Geschäft resultiert ein Währungsrisiko. Dieses ist allerdings weitgehend auf das sog. Translationsrisiko begrenzt, da i. d. R. eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins- und Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir u. a. durch originäre und derivative Finanzinstrumente 303 ff. Ihr Einsatz ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließen wir für alle längerfristigen Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzen wir i. d. R. auch langfristige, festverzinsliche Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen erforderlich machen.

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen und aus Änderungen der Steuergesetze. Um steuerliche Risiken zu minimieren, verfolgen wir eine zeitnahe Abwicklung der steuerlichen Betriebsprüfungen und haben ein Tax-Compliance-Management-System im DB-Konzern eingeführt.

UMSETZUNG VON PROJEKTEN

Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina sowie eine Vielzahl hochkomplexer Projekte wie bspw. Stuttgart 21 verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (u. a. durch umfangreichere Bürgerbeteiligungen), höhere Vergabepreise, Bauprobleme, notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten, Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der Investitionsmittel oder Veränderungen der Einkaufspreise können zu Projekt- und Liquiditätsrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind z. B. geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Die Ermittlung der Auswirkungen auf die Projektkosten aufgrund der Verzögerung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 102 erfolgt auf Basis eines überarbeiteten Inbetriebnahmekonzepts.

Bei der Realisierung von geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Programmen besteht das Risiko, dass die geplanten Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

ESG-RISIKEN

Risiken aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) oder Unternehmensführung (Governance) können die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage erheblich beeinflussen. ESG-Risiken wirken sich auf verschiedene Bereiche der im DB-Konzern etablierten Risikokategorien aus und werden von den entsprechenden Bereichen erfasst und gesteuert.

ESG-Faktoren sind zu einem wichtigen Faktor im Wettbewerb geworden. Im Falle einer zu langsamen Transformation droht der Verlust des Wettbewerbsvorteils oder der Wettbewerbsfähigkeit. Der DB-Konzern arbeitet daher an umfangreichen Transformationsprogrammen.

Aus einer führenden Rolle im Bereich ESG bieten sich gleichzeitig auch umfangreiche Chancen für den DB-Konzern, bspw. aus den klimabezogenen Vorteilen des Schienenverkehrs im Verkehrsträgervergleich.

Umweltmanagement

Ein elementarer Bestandteil des konzernweiten Umweltmanagementsystems nach DIN ISO 14001 ist eine Chancen- und Risikobetrachtung. Sie ist Ausgangspunkt für die umweltbezogene Risikovorsorge des DB-Konzerns. Seit 2023 wird das Prinzip der Vorsorge durch das Risikomanagement der Sorgfaltspflichten entlang unserer Lieferketten ergänzt. Gleichzeitig ist es Teil unserer Strategie, schonend mit den (natürlichen) Ressourcen unseres Wirtschaftens umzugehen.

Klimabedingte Chancen und Risiken

Klimabedingte transitorische Chancen und Risiken, die sich aus dem Übergang zu einer dekarbonisierten Wirtschaft ergeben, und physische Risiken, die sich aus dem Klimawandel ergeben, werden in unserem RMS erfasst und bei Überschreiten bestimmter Schwellenwerte und Eintrittswahrscheinlichkeiten in den betroffenen Risikokategorien ausgewiesen. Klimarisiken werden im Rahmen des RMS und unserer Mittelfristplanung wie andere Risiken behandelt.

2021 hatten wir eine externe Studie beauftragt, die physische und transitorische Risiken gem. den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) in einer ersten Impact-Analyse auf die Aktivitäten des DB-Konzerns für zwei Extremszenarien identifiziert hat. Das Ergebnis zeigte u. a., dass transitorische Risiken aus den Kategorien Politik, Markt und Technologie gem. der TCFD-Kategorisierung als relevant für den DB-Konzern einzustufen sind. Im Folgenden zeigen wir Beispiele für klimabedingte Chancen und Risiken gem. der TCFD-Einteilung in transitorisch und physisch, die kurz-, mittel- und langfristig sind.

TRANSITORISCHE CHANCEN UND RISIKEN

Eine Verkehrsverlagerung hin zum klimafreundlicheren Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr ist ein wichtiger Hebel, um die deutschen und europäischen Klimaschutzziele zu erreichen. Daraus resultiert jedoch ein erhöhter Energiebedarf für den DB-Konzern, der für uns wiederum ein Energiepreis- und Beschaffungsrisiko darstellt. Den Personen- und Güterverkehr durch Maßnahmen wie z. B. den Einsatz erneuerbarer Energien und alternativer Antriebskonzepte klimafreundlich durchzuführen oder durch ein robustes Klimaresilienzmanagement zu unterstützen, kann für uns u. a. einen Reputationsgewinn bei unseren Kund:innen bedeuten und somit unser Geschäftsmodell stärken. Mit unseren Maßnahmen für den Klimaschutz zielen wir darauf ab, die von uns verursachten Treibhausgase zu reduzieren, bis 2040 klimaneutral zu werden und das Klimaschutzziel des Bundes im Verkehrssektor abzusichern. Zur Erreichung der staatlichen Klimaschutzziele erlässt der Bund notwendige Regulierungen. Diese sind häufig mittelfristig und bergen für den DB-Konzern v. a. im Schienenverkehr Chancen, wie z. B. durch die dauerhafte Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets. Auch die Einführung und Fortführung des Deutschland-Tickets hat positive Effekte auf die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene erkennen lassen. Allerdings können einzelne Umweltregulierungsmaßnahmen auch negative Auswirkungen auf unsere Aktivitäten entfalten. Der durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) eingeführte CO_2-Preis stellt für uns bspw. Chance und Risiko zugleich dar:

- eine Chance im Verkehrsmittelvergleich, da er fossil betriebene Verkehrsmittel teurer und damit Bahnfahren attraktiver macht,
- ein Risiko im Einkauf, da wir einer der größten Energieverbraucher Deutschlands sind und noch dieselbetriebene Fahrzeuge im Betrieb haben.

Um den Risiken entgegenzuwirken, treiben wir bspw. den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen voran. Dabei können Technologieentwicklungen hin zu anderen klimafreundlichen Mobilitätsangeboten abseits des Schienenverkehrs aber auch ein Risiko für uns darstellen.

PHYSISCHE RISIKEN

Extremwetterereignisse, die sich aus dem Klimawandel ergeben, stellen ein physisches Risiko für den DB-Konzern dar, das wir seit 2021 noch detaillierter in unserem Risikokatalog erfassen und dem wir mit Resilienzmaßnahmen begegnen. Dabei sind diese Risiken sowohl kurz- als auch langfristig. Während der Klimawandel langfristig zu einem häufigeren und intensiveren Auftreten von Extremwetter führen wird und daher eine frühzeitige Berücksichtigung in unseren Planungen erfordert, beobachten wir bereits heute kurzfristig spürbare Auswirkungen, denen wir mit Gegenmaßnahmen begegnen. Durch den Einsatz von Szenarioanalysen wie z. B. im Rahmen der PIK-Studie und der Weiterentwicklung des Klimaresilienzmanagements ist der DB-Konzern auf dem Weg zu einem vorausschauenden Management von akuten sowie chronischen physischen klimawandelbedingten Risiken. Die Erkenntnisse der PIK-Studie aus 2021 bilden zudem die Grundlage für eigene, weitergehende Klimarisikoanalysen im DB-Konzern, wie bspw. 2024 im Programm Klimaresiliente Bahntechnik.

Auch im Rahmen unseres konzernweiten Business-Continuity-Managements zur Sicherstellung der Fortführung kritischer Geschäftsprozesse in Schadensfällen befassen wir uns mit physischen Klimarisiken. Die Folgen des Klimawandels treffen unser Kerngeschäft. Extremwetterbedingte Schäden

an unserer Infrastruktur können zu Umsatzeinbußen und Pönalen führen. Zudem machen sie zusätzliche Ausgaben und Investitionen für Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen erforderlich. Neben der Infrastruktur können auch Schienen- und Straßenfahrzeuge in Mitleidenschaft gezogen werden. In den vergangenen Jahren haben akute physische Risiken mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Diese werden von uns deshalb konsequent überwacht und durch das Konzernrisikomanagement erfasst. Die Bedeutung von präventiven Vegetationsarbeiten und gleisnahen Sicherungsarbeiten für eine reibungslose Betriebsdurchführung hat in dem Zusammenhang stark zugenommen. Mögliche finanzielle Auswirkungen von Extremwetterereignissen werden im RMS bzw. in der Mittelfristplanung berücksichtigt. Um akute physische Risiken zu reduzieren, hat der DB-Konzern seine Aufwendungen für Vegetationsmaßnahmen seit 2014 kontinuierlich erhöht. Wir nutzen z. B. Satellitentechnologie, um Baumbestände flächendeckend zu erfassen und zu vermessen. In Kombination mit der fachlichen Einschätzung vor Ort und den betrieblichen Rahmenbedingungen werden so Vegetationsmaßnahmen priorisiert. Hierdurch wird sichergestellt, dass Bäume mit dem höchsten Risikopotenzial zuerst bearbeitet werden. Wir setzen uns ebenfalls mit chronischen physischen Risiken wie z. B. steigenden Temperaturen verbunden mit Hitzestress auseinander, die erhöhte Anforderungen an unsere betrieblichen Abläufe, Fahrzeuge, Gebäude und unsere Infrastruktur stellen.

Personal

Für die Erfüllung unseres Unternehmenszwecks sind wir auf eine adäquate Ausstattung mit qualifizierten Fachkräften angewiesen. Der DB-Konzern hat einen hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf, insbesondere bei Personal im operativen Eisenbahngeschäft. Dieser wird verstärkt durch das altersbedingte Ausscheiden zahlreicher Mitarbeitender.

Gleichzeitig befindet sich der DB-Konzern in einer Phase wirtschaftlicher Anspannung. Wir arbeiten daran, uns als DB-Konzern moderner, effizienter und schlagkräftiger aufzustellen: Hierfür stellen wir den DB-Konzern organisatorisch neu auf und stärken die dezentrale Verantwortungsübernahme. Hiervon versprechen wir uns eine Produktivitätssteigerung bei gleichzeitiger langfristiger Senkung der Personalbedarfe. Dies unterstützen wir mit zielgerichteten Maßnahmen und Instrumenten.

Der Fachkräftemangel, verstärkt durch den demografischen Wandel, bleibt jedoch ein Kernrisiko für unser Geschäft. Es ist weiterhin schwierig und aufwendig, offene Stellen, insbesondere für das operative Eisenbahngeschäft, zu besetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie eine niedrige Personaldeckung zur Absicherung des laufenden Geschäfts sowie langfristig auch Wissensverlust, insbesondere bei bahnspezifischen Berufen.

Dem Fachkräftemangel in operativen DB-Berufen wollen wir durch unser Recruiting, verknüpft mit einer hohen Arbeitgeberattraktivität, begegnen, die auf der Entwicklung von attraktiven Beschäftigungsbedingungen beruhen soll.

Mit einem nachhaltigen und effektiven Wissensmanagement wollen wir dem Risiko eines Wissensverlusts entgegenwirken. Hierfür wollen wir unsere Lerninfrastruktur im Sinne eines offenen, konzernweiten Lernökosystems weiterentwickeln. Kern sind der Ausbau und die Digitalisierung der Qualifizierungskapazitäten, die Neugestaltung von Ausbildung und Funktionsausbildung und die Maßnahmen zur strategischen Nachfolgeplanung.

Risiken hinsichtlich Mitarbeitendenzufriedenheit und Produktivität entstehen, wenn wir aufgrund unflexibler Arbeitsweisen nicht den Ansprüchen unserer Mitarbeitenden an eine moderne Arbeitswelt entsprechen und auch nicht den sich permanent verändernden (Markt-)Anforderungen gerecht werden. Dem wollen wir begegnen, indem wir moderne Arbeitswelten und Arbeitsweisen im Rahmen zahlreicher Programme, Initiativen und Communitys im DB-Konzern weiterentwickeln wollen.

Eine wichtige Herausforderung und Chance besteht darin, die Digitalisierung im engen Schulterschluss mit den Mitarbeitenden und den Stakeholdern zu gestalten. Durch die Entwicklung von Leitplanken und Standards wollen wir z. B. den Einsatz von KI im DB-Konzern sicher machen und über entsprechende Schulungen und Tools die Einstiegshürde für Mitarbeitende senken. Um auch unsere Führungskräfte weiterhin mit den passenden Kompetenzen und Methoden auszustatten, um in modernen, digitalisierten Arbeitswelten erfolgreich zu wirken, wollen wir das in der DB Akademie verortete Aus- und Weiterbildungsprogramm für Führungskräfte permanent weiterentwickeln.

Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Krisen mit unklaren Perspektiven spielt die Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Daher ist es unser Ziel, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen. Vor diesem Hintergrund versuchen wir, in Verhandlungen mit den Gewerkschaften Tarifverträge abzuschließen, die einerseits die Wertschätzung für die Mitarbeitenden ausdrücken und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit absichern.

Governance

136 Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern
140 Regelwerk im DB-Konzern
141 Corporate Governance Bericht

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

Innerhalb des DB-Konzerns ergeben sich aufgrund der starken operativen Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen der Managementholding DB AG und den Geschäftsfeldern wie auch zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern Leistungs- und Finanzbeziehungen.

Diese lassen sich in vier Gruppen gliedern:

- **Operative Leistungsbeziehungen** zwischen zwei Gesellschaften, die z. B. im Rahmen der Infrastrukturnutzung entstehen, wenn die DB Regio AG Trassen in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- **Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung:** Die DB AG erbringt Leistungen für die operativen Gesellschaften wie z. B. den zentralen Einkauf.
- **Konzernfinanzierung:** Die DB AG übernimmt und bündelt die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG Finanzmittel am Kapitalmarkt und reicht sie als Darlehen an die Konzerngesellschaften weiter.
- **Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge:** In Deutschland wird über Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge eine steuerliche Organschaft begründet, die es erlaubt, steuerliche Gewinne mit steuerlichen Verlusten zu verrechnen. Im DB-Konzern ist die DB AG die steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland. Infolge der Kündigung des Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrags im Vorjahr ist die DB Cargo AG nicht mehr Teil des steuerlichen Organkreises des DB-Konzerns.

Als grundlegendes Merkmal der Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen gilt dabei die Marktüblichkeit (At-Arm's-Length-Prinzip), d. h., die Vergütung orientiert sich immer an marktüblichen Preisen. Im DB-Konzern gilt dies für die Verrechnung von operativen Leistungsbeziehungen, Serviceeinheiten und die Konzernfinanzierung. Konzerninterne Kunden zahlen die gleichen Trassennutzungspreise wie konzernexterne Kunden. Die Preise für konzernintern bezogene Dienstleistungen werden regelmäßig auf Basis von Marktstudien auf Marktkonformität überprüft. Die Konditionen für Finanzierungstransaktionen basieren auf aktuellen Marktkonditionen am Geld- und Kapitalmarkt. Governancefunktionen nehmen steuernde und überwachende Aufgaben wahr. Diese Leistungen werden, soweit möglich, über eine sog. Konzernumlage verrechnet. Die Leistungen der Serviceeinheiten werden, falls möglich, leistungsgerecht mit den internen Leistungsempfängern verrechnet.

Gründe und Motivation für die marktgerechte Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen im DB-Konzern sind:

- Eine wertorientierte Unternehmenssteuerung gelingt nur, wenn sie auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten. Die klare Abgrenzung der Finanzströme und die Marktkonformität der Preise werden von der BNetzA überprüft. Die Preise sind für jeden transparent.
- Auch aus steuerlichen Gründen und aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern von Tochtergesellschaften ist eine marktgerechte Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen notwendig und gefordert.

Die aus den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträgen 119 f. innerhalb des DB-Konzerns resultierenden Ergebnis- und Zahlungswirkungen sind keine Leistungsbeziehungen, sondern Konsequenz der Gestaltung des DB-Konzerns als inländischer Vertragskonzern und der damit verbundenen Rechte und Pflichten aller eingeschlossenen inländischen Gesellschaften.

OPERATIVE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN

Wesentliche operative Leistungsbeziehungen

Die umfangreichsten operativen Leistungsbeziehungen entstehen aus der Nutzung der Schieneninfrastruktur und aus dem Bezug von Energie. Die Verrechnung der Infrastrukturnutzung erfolgt wie bei konzernexternen Kunden auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Der Energiebezug umfasst sowohl Traktionsenergie (Bahnstrom, Dieselkraftstoff) als auch Strom für stationäre Anlagen (z. B. Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen).

Die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen im Bereich der Infrastrukturnutzung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Konzerninterne Leistungsbeziehungen aus Infrastrukturnutzung 2025 / in Mio. €	DB Fernverkehr	DB Regio	DB Cargo	Sonstige
Trassennutzung	-1.454	-2.339	-265	-
Nutzung örtlicher Infrastruktur	-32	-52	-149	-3
Stationsnutzung	-98	-430	-	-
Energieverrechnung	-457	-790	-219	-313

LEISTUNGSBEZIEHUNGEN MIT DER KONZERNLEITUNG

Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung

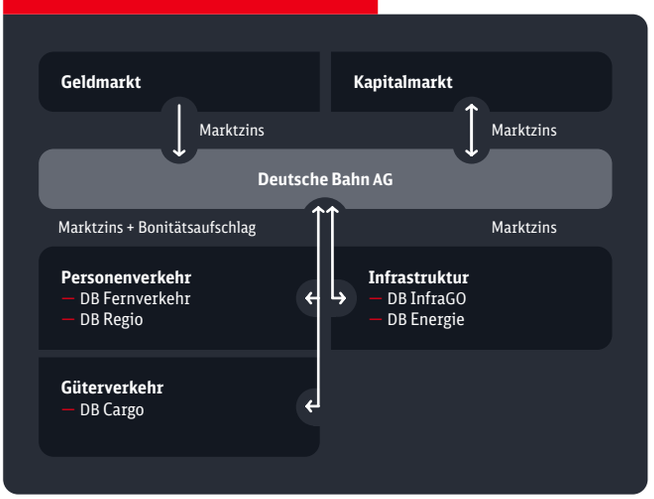
In der Konzernleitung sind verschiedene Governance- und Servicefunktionen angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten DB-Konzern wahrnehmen. Die Kosten für Governancefunktionen werden im DB-Konzern, soweit möglich, im Rahmen einer Konzernumlage, die je nach Bedarf auch geschäftsfeldspezifisch angepasst werden kann, explizit an die Geschäftsfelder weiterverrechnet.

Eine Weiterverrechnung der Kosten für die DB Business Services erfolgt nur bei direkten Leistungsbeziehungen mit den Geschäftsfeldern bzw. Aufwendungen, bei denen eine konkrete Leistungserbringung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere Aufwendungen für Immobilienüberlassungen, zentrale Serviceleistungen für Einkauf und Technik sowie die zentral gebündelten Versicherungsaufwendungen.

Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. Die DB JobService GmbH beschäftigt Mitarbeitende, deren Arbeitsplätze in deutschen Gesellschaften des DB-Konzerns entfallen, mit dem Ziel, sie konzernintern weiterzuvermitteln. Sie ist damit wesentlich für das Funktionieren des konzerninternen Arbeitsmarktes.

KONZERNFINANZIERUNG

Konzernfinanzierung



Die Finanzierung des DB-Konzerns ist im Konzern-Treasury der DB AG gebündelt, ohne dass sich dadurch die Eigentumsrechte ändern. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahme konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG

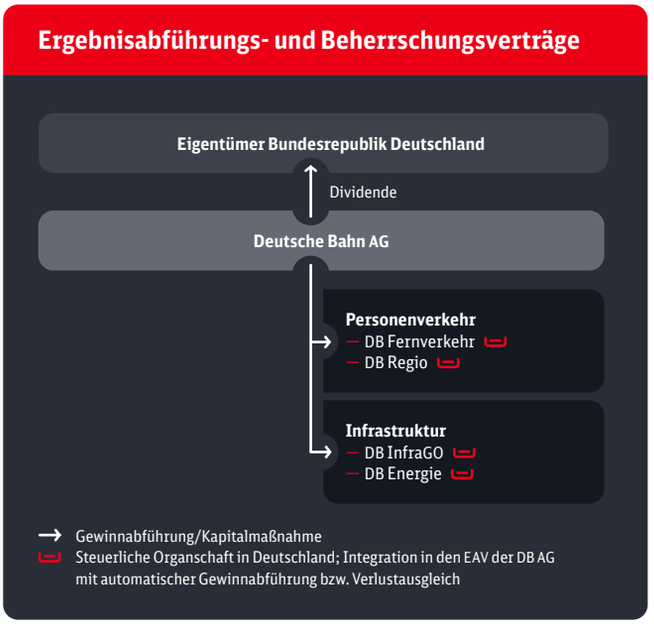
kurz- und langfristiges Kapital im eigenen Namen. Bis zur Verschmelzung der DB Finance auf die DB AG 2025 wurden langfristige Finanzmittel am Kapitalmarkt durch die DB Finance beschafft. Die Finanzmittel werden durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen an die Konzerngesellschaften weitergereicht.

Das Konzern-Treasury operiert wie eine hausinterne Bank, allerdings als Dienstleister und nicht als Profit-Center. Die Konzerngesellschaften unterhalten Geschäftsbeziehungen (Devisengeschäfte, Cashpooling, Geldanlage und Darlehensaufnahmen) mit dem Konzern-Treasury. Die Konditionen werden nach dem At-Arm's-Length-Prinzip marktgerecht festgelegt. Dabei werden zeitpunktaktuelle Zinssätze vereinbart, wie sie auch von Banken quotiert würden, wenn diese keine Gewinnerwartung hätten. Marktgerecht heißt auch, dass die Kreditmargen entsprechend der Bonität differenziert werden: Die Kreditmarge für die Infrastrukturgesellschaften entspricht im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG am Geld- und Kapitalmarkt. Die Kreditmargen für Nicht-Infrastrukturunternehmen liegen höher und ergeben sich aus einer internen, kennzahlenbasierten Bonitätseinschätzung und den am Kapitalmarkt quotierten Kreditmargen.

Die Konzernfinanzierungsrichtlinie gilt im Rahmen des Konzernkoordinierungsvertrags (KKV) seit dem 1. Januar 2025 nach dem Comply-or-Explain-Mechanismus für die DB Cargo AG. D. h., die Richtlinie muss von der DB Cargo AG grundsätzlich eingehalten werden, die DB Cargo AG ist aber zur Nichtbeachtung mit schriftlicher Begründung berechtigt. Im Rahmen des Restrukturierungsplans stellt die DB AG als Kreditgeberin der DB Cargo AG eine Kreditlinie i. H. v. 325 Mio. € und einen Finanzierungsrahmen mit Mezzaninekapital i. H. v. 842 Mio. € zur Verfügung. Dies erfolgt mit marktüblichen Covenants.

Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion bei der DB AG gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvorteile. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthaftes Risikomanagement.

ERGEBNISABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE



Gewinnabführungen und Verlustausgleiche zwischen Gesellschaften in Deutschland sind keine Leistungsbeziehungen. Vielmehr wird durch den Ergebnisabführungsvertrag (EAV) die Frage der Höhe der Gewinnausschüttung bzw. eines erforderlichen Verlustausgleichs nicht jedes Jahr neu gestellt, sondern erfolgt automatisch. Der Zahlungsfluss begründet sich im Recht des Gesellschafters auf die Gewinne oder in seiner Verpflichtung zum Ausgleich von Verlusten. Dessen ungeachtet sorgt der DB-Konzern dafür, dass Konzerngesellschaften über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügen – trotz der übernommenen Verpflichtung, mögliche Verluste einzelner Konzerngesellschaften auszugleichen.

Kapitalgeber sind nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn Amortisation und Verzinsung gewährleistet sind. Eine rein schuldenbasierte Finanzierung ist nicht marktfähig, da mit zu hohen Risiken verbunden. Gewinne sind essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns zu erhalten. Die erwirtschafteten Gewinne werden entweder thesauriert oder an den Alleingesellschafter Bund ausgeschüttet. Der im DB-Konzern verbleibende (thesaurierte) Anteil des Gewinns erhöht die Investitions- und Verschuldungskapazität.

Die Umsetzung der jährlichen Gewinnabführungen und Verlustausgleiche im DB-Konzern spiegelt sich im Beteiligungsergebnis der DB AG 119 wider.

Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und der DB Cargo AG wurde zum 31. Dezember 2024 gekündigt – für die weitere Zusammenarbeit wurde ein Konzernkoordinierungsvertrag (KKV) abgeschlossen. Verträge sowie Leistungsvereinbarungen sind in der bestehenden Arbeitsteilung weiterhin möglich und üblich; die bestehenden Tarifverträge und Konzernbetriebsvereinbarungen gelten weiterhin. Die DB AG als Muttergesellschaft übt Leitungsmacht aus. Die DB Cargo AG bleibt fester und integrierter Bestandteil des DB-Konzerns.

Finanzflüsse DB AG und DB-Infrastrukturgesellschaften / in Mio. €	2000 bis 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	**2025**	**Insgesamt**
Aus Kapitalerhöhungen durch die DB AG															
DB InfraGO AG	+1.220	+5	–	–	–	+1.000	–	–	–	+1.125	+1.300	+1.125	+5.503	**+8.329**	**+19.607**
DB Station&Service AG [1]	+439	–	–	–	–	–	–	–	–	+1.000	+49	+2	–	**–**	**+1.490**
Insgesamt	**+1.659**	**+5**	**–**	**–**	**–**	**+1.000**	**–**	**–**	**–**	**+2.125**	**+1.349**	**+1.127**	**+5.503**	**+8.329**	**+21.097**
Aus EAV an die (-)/von der (+) DB AG															
DB InfraGO AG	+786	-66	-217	-81	-280	-390	-509	-402	+23	+139	-403	+1.634	+209	**+392**	**+835**
DB Station&Service AG [1]	-778	-169	-188	-203	-176	-186	-190	-146	+32	+61	+2	-7	–	**–**	**-1.948**
DB Energie GmbH	-587	+37	-39	-51	-35	-59	-12	+3	+66	-126	-140	-166	-46	**-135**	**-1.290**
Insgesamt	**-579**	**-198**	**-444**	**-335**	**-491**	**-635**	**-711**	**-545**	**+121**	**+74**	**-541**	**+1.461**	**+163**	**+257**	**-2.403**
Dividendenzahlung an den Bund (für Vorjahr)															
DB AG	-1.025	-525	-200	-700	-850	-600	-450	-650	-650	–	–	-650	–	**–**	**-6.300**

(+) Mittelzufluss
(–) Mittelabfluss
[1] Die DB Station&Service AG wurde mit Wirkung zum 1. Mai 2023 auf die DB InfraGO AG verschmolzen.

Ergebnisverwendung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

FINANZIERUNGSKREISLAUF SCHIENENINFRASTRUKTUR

Für die Verwendung von Gewinnen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns (DB InfraGO AG und DB Energie GmbH) ist in § 8d Abs. 2 ERegG (Finanzielle Transparenz) festgelegt, dass Gewinne der EIU entweder dort verbleiben oder unter der Bedingung an eine Muttergesellschaft ausgeschüttet werden dürfen, dass diese sie wiederum als Dividende an den Bund abführt. Eine Quersubventionierung in Richtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder anderer wettbewerblicher Bereiche innerhalb des DB-Konzerns ist damit gesetzlich ausgeschlossen.

Im Rahmen der LuFV 328f. (§ 2a LuFV III) haben Bund und DB-Konzern den gesetzlichen Vorschriften folgend vertraglich vereinbart, dass im Falle einer Dividendenzahlung der DB AG an den Bund die Dividende vom Bund zur Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der EIU des DB-Konzerns eingesetzt wird. Die Ermittlung der Dividendenhöhe auf Basis des HGB-Jahresabschlusses wird entsprechend der Rechtsgrundlagen aus dem HGB und dem AktG umgesetzt.

Die HGB-Jahresergebnisse der EIU werden an die DB AG abgeführt oder von der DB AG ausgeglichen und anschließend saldiert an den Bund ausgeschüttet und über die LuFV III vollständig wieder in die Schieneninfrastruktur reinvestiert. Durch diesen »Mechanismus« fließen die HGB-Jahresüberschüsse der EIU als zusätzliche Baukostenzuschüsse vollständig in die Schieneninfrastruktur und verbleiben dort. Ein Verbleib von Gewinnen (Jahresüberschüssen) der EIU bei der DB AG ist damit ausgeschlossen. Dieser Finanzierungskreislauf gewährleistet, dass Gewinne der EIU vollständig der Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Dieser »Mechanismus« wird von einem Wirtschaftsprüfer überprüft und testiert. 2025 erzielten die EIU des DB-Konzerns insgesamt keinen Jahresüberschuss nach dem HGB, insofern kam der »Mechanismus« nicht zum Tragen.

Darüber hinausgehende Dividendenzahlungen der DB AG, die nicht aus Gewinnen der EIU stammen, sind in ihrer Verwendung durch den Bund nicht beschränkt.

DARSTELLUNG DER ERGEBNISABFÜHRUNG DER EIU IN DER FINANZBERICHTERSTATTUNG

Die Nachvollziehbarkeit des Finanzierungskreislaufs auf Basis des Geschäftsberichts des DB-Konzerns und der HGB-Einzelabschlüsse der EIU war bisher aus folgenden Gründen nur eingeschränkt möglich:

- Im Geschäftsbericht des DB-Konzerns wird über die Geschäftsfelder DB InfraGO und DB Energie berichtet. Die Kennzahlen des Geschäftsfelds DB InfraGO umfassen neben der DB InfraGO AG auch deren Tochtergesellschaften 333ff. Zudem werden Beziehungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Geschäftsfelds bereinigt (Konsolidierung). Das Geschäftsfeld DB Energie besteht ausschließlich aus der DB Energie GmbH.

  Im Einzelabschluss der DB InfraGO AG sind die Tochtergesellschaften nur im Beteiligungsergebnis (Saldo aus Erträgen und Aufwendungen aus Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen der Tochtergesellschaften der DB InfraGO AG) enthalten.

- Die Einzelabschlüsse der DB InfraGO AG und der DB Energie GmbH werden gem. dem deutschen HGB, der DB-Konzernabschluss nach dem internationalen Rechnungslegungsstandard IFRS aufgestellt. Daraus resultieren ergebniswirksame Bewertungsunterschiede:
  - Bei der DB InfraGO AG resultierten sie 2025 insbesondere aus der Aktivierbarkeit von Fremdkapitalzinsen sowie der Bewertung des Anlagevermögens (Auswirkung auf die Abschreibungshöhe).
  - Bei der DB Energie GmbH resultierten sie 2025 v. a. aus der Neubewertung von Strombezugsverträgen sowie Effekten aus Rückstellungszuführungen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Anlagen.
- Das Ergebnis nach Steuern gem. IFRS der DB InfraGO AG und der DB Energie GmbH insgesamt war 2025 im Vergleich zum Ergebnis nach Steuern nach dem HGB deutlich besser.

Eine Überleitung der IFRS-Ergebnisse der Geschäftsfelder DB InfraGO und DB Energie auf die HGB-Ergebnisse nach Steuern der DB InfraGO AG und der DB Energie GmbH enthält die folgende Tabelle:

Überleitung IFRS-Zahlen zum HGB-Einzelabschluss der EIU 2025 / in Mio. €	**IFRS**	**HGB**	**Bewertungsunterschied absolut**	**%**	**IFRS**	**HGB**	**Bewertungsunterschied absolut**	**%**	**IFRS**	**HGB**
	Geschäftsfeld DB InfraGO				**Geschäftsfeld DB Energie**				**EIU insgesamt**	
EBIT	10	–	–	–	115	–	–	–	**125**	**–**
Operativer Zinssaldo	–173	–	–	–	–9	–	–	–	**–182**	**–**
Operatives Ergebnis nach Zinsen	**–163**	**–**	**–**	**–**	**106**	**–**	**–**	**–**	**–57**	**–**
PPA-Amortisation Kundenverträge	–1	–	–	–	–	–	–	–	**–1**	**–**
Übriges Finanzergebnis	–8	–	–	–	0	–	–	–	**–8**	**–**
Beteiligungsergebnis	0	–	–	–	0	–	–	–	**0**	**–**
Ergebnis aus Sondereffekten	–55	–	–	–	–38	–	–	–	**–93**	**–**
Ergebnis vor Steuern	**–226**	**–**	**–**	**–**	**68**	**–**	**–**	**–**	**–158**	**–**
Steuern vom Einkommen und Ertrag	–4	–	–	–	–	–	–	–	**–4**	**–**
Ergebnis nach Steuern	**–230**	**–**	**–**	**–**	**68**	**–**	**–**	**–**	**–162**	**–**
− Ergebnis nach Steuern (Beteiligungen DB InfraGO AG inkl. Konsolidierung)	3	–	–	–	–	–	–	–	**3**	**–**
	DB InfraGO AG				**DB Energie GmbH**				**EIU insgesamt**	
= Ergebnis nach Steuern	–233	–392	+159	–40,6	68	135	–67	–49,6	**–165**	**–257**
Umsatzerlöse	8.490	8.987	–497	–5,5	3.444	3.361	+83	2,5	**11.934**	**12.348**
Bestandsveränderungen	26	14	+12	+85,7	2	2	–	–	**28**	**16**
Andere aktivierte Eigenleistungen	2.364	2.417	–53	–2,2	40	40	–	–	**2.404**	**2.457**
Sonstige betriebliche Erträge	4.245	4.066	+179	+4,4	66	48	+18	+37,5	**4.311**	**4.114**
Materialaufwand	–5.446	–5.340	–106	+2,0	–3.015	–2.903	–112	+3,9	**–8.461**	**–8.243**
Personalaufwand	–5.586	–5.603	+17	–0,3	–195	–196	+1	–0,5	**–5.781**	**–5.799**
Abschreibungen	–1.152	–1.236	+84	–6,8	–77	–51	–26	+51,0	**–1.229**	**–1.287**
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–3.025	–3.500	+475	–13,6	–149	–158	+9	–5,7	**–3.174**	**–3.658**
Operativer Zinssaldo/Zinsergebnis	–172	–280	+108	–38,6	–9	–8	–1	+12,5	**–181**	**–288**
Beteiligungsergebnis	84	83	+1	+1,2	0	0	–	–	**84**	**83**
Übriges Finanzergebnis	–7	–	–7	–	0	1	–1	–100	**–7**	**1**
Ergebnis aus Sondereffekten	–55	–	–55	–	–38	–	–38	–	**–93**	**–**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich ggf. nicht auf.

UMSETZUNG IN 2025

- **Keine Gewinnabführung an den Bund:** Für 2025 werden durch die DB AG infolge des insgesamt negativen Ergebnisses nach Steuern nach dem HGB der EIU keine Gewinne der EIU an den Bund abgeführt.
- **Verlustausgleich durch die DB AG:** Die insgesamt erwirtschafteten Verluste der EIU nach dem HGB werden, wie in den beiden Vorjahren, aufgrund der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge 138ff. durch die DB AG ausgeglichen.
- **Keine zusätzlichen Baukostenzuschüsse in 2026:** Es werden dementsprechend 2026 über den Finanzierungskreislauf keine zusätzlichen Baukostenzuschüsse im Sinne der LuFV für die Eisenbahninfrastruktur durch den Bund bereitgestellt.

Regelwerk im DB-Konzern

Um koordiniertes und zielgerichtetes Handeln im DB-Konzern zu gewährleisten, sind allgemeingültige Vorgaben für alle Mitarbeitenden notwendig. Ein verwendetes Format dafür sind Richtlinien, in denen überwiegend Zielregeln enthalten sind und die verbindliche Rahmenvorgaben für einen definierten Geltungsbereich vorschreiben. Der Vorstand gibt das innere Anliegen, die Konzerngrundsätze und die Konzernrichtlinien als Basis für das weiterführende Regelwerk vor.

INNERES ANLIEGEN, KONZERNGRUNDSÄTZE UND KONZERNRICHTLINIEN

Konzernrichtlinien enthalten die wesentlichen Festlegungen für konzernweit relevante Führungs- und Steuerungsthemen. Sie werden vom Vorstand beschlossen und sind Bestandteil des Führungshandbuchs. Das Führungshandbuch umfasst das innere Anliegen, vier Konzerngrundsätze (Strategie, Management, Starkes Miteinander und Ethik/Code of Conduct) und zehn Konzernrichtlinien (Organisation, Personalmanagement, Finanzen, Marketing, Kommunikation, Informationstechnik und Telekommunikation, Beschaffung, Wettbewerb und Regulierung, Risikominimierung, Systemverbund Bahn in Deutschland) sowie die Grundstruktur des DB-Konzerns und die Prozesslandkarte. In den Konzerngrundsätzen Ethik bspw. ist u. a. festgehalten, dass der DB-Konzern im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit die international anerkannten Menschenrechte und Grundfreiheiten gem. den im UN Global Compact festgehaltenen Grundsätzen achtet. Die Konzernrichtlinie Risikominimierung legt fest, dass sich der DB-Konzern zu regelkonformem Handeln insbesondere auch in Bezug auf ethische Maßstäbe (Grundsätze und Werte), Menschenrechte, Corporate Governance, Wettbewerbsverhalten, Integrität, Datenschutz und Datensicherheit sowie Umweltschutz bekennt und für eine konsequente Prävention, Aufklärung und Ahndung von Korruption, Kartell- und Exportkontrollverstößen sowie Wirtschaftskriminalität steht.

Die Aktualisierung des Führungshandbuchs erfolgt zweimal jährlich und wird von der Konzernorganisation koordiniert. Das Führungshandbuch wird in der Konzernregelwerksdatenbank veröffentlicht, was über die Geschäftlichen Mitteilungen, das interne DB-Management-Portal zu konzernweiten Regelungen der Aufbau- und Ablauforganisation, und das Intranet kommuniziert wird.

RAHMENRICHTLINIEN

Die Konzernrichtlinien werden von Rahmenrichtlinien untersetzt. Dies sind von der Konzernleitung herausgegebene Richtlinien, die in mehreren Geschäftsfeldern bzw. Serviceeinheiten gelten. Sie detaillieren in einzelnen Richtlinien die Regeln zu Themen wie bspw. Spenden, Umweltmanagement, Arbeitsschutz oder auch dem Datenschutz. Bei Einführung, Aktualisierung und Außerkraftsetzung von Rahmenrichtlinien erfolgt die Einbindung der Regelwerkskoordinator:innen aller betroffenen Geschäftsfelder bzw. Serviceeinheiten.

Corporate Governance Bericht

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung mit Beschluss vom 16. September 2020, 13. Dezember 2023 sowie 6. November 2024 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbar zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB-Konzerns ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

Für Konzerne unter einheitlicher Leitung sollen die Organe der Muttergesellschaft die Entsprechenserklärung für die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen, zusammen abgeben. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) entspricht nachfolgend dieser Empfehlung. Die gemeinsame Entsprechenserklärung ist essenzieller Teil des Corporate Governance Berichts, der daher ebenfalls gesamthaft auf Ebene der Konzernmutter erstattet wird.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

I.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären, dass seit Abgabe der letzten Erklärung am 26. März 2025 den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten und am 13. Dezember 2023 sowie 6. November 2024 aktualisierten Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex mit den nachstehenden Ausnahmen entsprochen wurde.

1. ZIFF. 3.2 S. 1–4

In 29 GmbHs innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns fanden Gesellschafterversammlungen nicht wie vom PCGK empfohlen einmal jährlich in Präsenz statt, sondern wurden in Übereinstimmung mit §48 GmbHG im Wege der schriftlichen Beschlussfassung durchgeführt. Diese Gesellschaften befinden sich in unmittelbarem bzw. mittelbarem alleinigem Anteilsbesitz der DB AG und sind über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag in den DB-Konzern eingebunden. Im Konzernverbund wären in den genannten Gesellschaften Präsenz-Bilanzsitzungen mit nur einer als Gesellschaftervertretung anwesenden Person ohne inhaltlichen Mehrwert, würden aber einen unverhältnismäßigen administrativen und kostenmäßigen, z. B. durch Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers veranlassten, Mehraufwand verursachen.

2. ZIFF. 4.1.3 ABS. 2 S. 1 UND ZIFF. 4.1.3 ABS. 4

Eine vom PCGK für die erfassten Gesellschaften empfohlene kontinuierliche quartalsweise Berichterstattung in analoger Anwendung des §90 AktG wird für vier GmbHs nicht umgesetzt. In diesen Gesellschaften hat sich der bisherige Turnus einer halbjährlichen Berichterstattung bewährt. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt. Bei zusätzlich auftretenden Ereignissen kann durch schriftliche Berichterstattung des Vorstands oder mittels außerordentlicher Sitzungen des Aufsichtsrats den Berichtserfordernissen an den Aufsichtsrat weiterhin Rechnung getragen werden.

3. ZIFF. 4.1.3 ABS. 5 S. 4 UND S. 5

In den jeweiligen Geschäftsordnungen der vom Anwendungsbereich des PCGK erfassten Gesellschaften ist grundsätzlich geregelt, dass für die Einberufung des AR unter Mitteilung der Tagesordnungspunkte eine 14-tägige Frist zu wahren ist. Ergänzungen sollten spätestens eine Woche (Nachversand) vor Sitzung mitgeteilt werden. In begründeten Ausnahmefällen können kurzfristige Ergänzungen der Tagesordnung oder die Nachreichung von Unterlagen erforderlich sein, damit der Aufsichtsrat auch in Eilfällen kurzfristig informiert werden oder auch entsprechende Entscheidungen treffen kann. Im Berichtszeitraum wurden bei einigen vom PCGK erfassten Gesellschaften in Einzelfällen Unterlagen mit kürzerer als 14-tägiger Frist vorgelegt. Die Gesellschaften streben an, die 14-tägige Frist einzuhalten.

4. ZIFF. 4.3.2 S. 2

Dem vom PCGK empfohlenen Selbstbehalt für Mitglieder von GmbH-Geschäftsführungen in der D&O-Versicherung in den vom PCGK erfassten Gesellschaften entspricht der DB-Konzern nicht. Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen. Ein Selbstbehalt für GmbH-Geschäftsführer ist gesetzlich nicht vorgegeben. Für eine etwaige Absicherung eines solchen Selbstbehalts durch die Geschäftsführer gibt es daher, anders als bei Vorständen von Aktiengesellschaften, bei denen der Selbstbehalt gesetzlich vorgegeben ist, kaum entsprechende Versicherungsangebote am Markt. Die DB AG beobachtet den Versicherungsmarkt kontinuierlich. Bei Vorhandensein entsprechender Angebote am Markt wird die DB AG anstreben, diese Empfehlung des PCGK umzusetzen.

5. ZIFF. 4.3.2 S. 3

Ein Selbstbehalt für die Mitglieder der Überwachungsorgane in der D&O- Versicherung besteht nicht.

Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen, von dem auch die Mitglieder der Überwachungsorgane erfasst sind.

Ein Selbstbehalt erschwert den Wettbewerb um entsprechend qualifizierte Kandidaten für Mitglieder der Überwachungsorgane, zumal ohnehin vergleichsweise geringe Vergütungen gezahlt werden.

Vom Bund entsandte/auf Veranlassung des Bundes gewählte Vertreter:innen in Überwachungsorganen des DB-Konzerns führen ihre Vergütung angabegemäß zu einem wesentlichen Teil an die Bundeskasse ab, sofern sie nicht gänzlich auf die Vergütung verzichten. Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmendenvertretung führen ihre Vergütung angabegemäß ebenfalls in wesentlichen Teilen ab, hier an die Hans-Böckler-Stiftung. DB-Führungskräfte, die Aufsichtsratsmandate im DB-Konzern wahrnehmen, erhalten keine gesonderte Vergütung für konzerninterne AR-Mandate. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sachgerecht, Mitglieder der Überwachungsorgane an Risiken aus Organhaftungssachverhalten mitzubeteiligen.

6. ZIFF. 5.1.2 S. 4

Der DB-Konzern hat der Empfehlung des PCGK, die für Compliance zuständige Stelle unmittelbar der Geschäftsführung zu unterstellen, bis auf zwei Ausnahmen entsprochen. In einer Gesellschaft ist der Compliance-Beauftragte mittelbar der Geschäftsführung unterstellt; die Wahrnehmung der Compliance-Funktion hat nur einen geringen Anteil an der Gesamttätigkeit. Ein direktes Berichtsrecht an die Geschäftsführung und die Weisungsfreiheit ist dennoch gegeben, sodass in diesem Fall die mittelbare Unterstellung als vertretbar angesehen wird. In einem weiteren Fall ist die Verantwortung für Compliance dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung zugewiesen. Der diesem zugeordnete Compliance-Officer verantwortet Compliance-Fragen übergreifend für eine Reihe von Gesellschaften dieses Geschäftsfelds. Im Ergebnis der Abwägung und Prüfung wurde die dargelegte übergreifende Vorgehensweise als effizienter und damit vorzugswürdig gegenüber der Etablierung von Compliance-Officern in den jeweiligen Einzelgesellschaften, die dann den dortigen Geschäftsleitungen unmittelbar unterstellt sind, erachtet.

7. ZIFF. 5.2.2 SATZ 1 UND 3

Im Zuge der Umsetzung der PCGK-Empfehlungen wurde ein Standardverfahren/Musterdokumente für ein transparentes Auswahlverfahren im Berichtszeitraum zur Anwendung gebracht. In Gesellschaften mit Minderheitsbeteiligungen bestehen zum Teil für einzelne Geschäftsleitungsmandate Entsenderechte des Minderheitsgesellschafters. In diesen Fällen besteht für die Anwendung eines strukturierten Auswahlverfahrens durch die DB AG kein Raum.

8. ZIFF. 5.2.3

Der Empfehlung, dass ehemalige Mitglieder des Überwachungsorgans nicht vor Ablauf eines Jahres seit Beendigung des Mandats in die Geschäftsführung wechseln sollen, wurde bei einer im Berichtszeitraum neu in den Anwendungsbereich des PCGK gefallenen Konzerngesellschaft nicht entsprochen. Bei dieser musste nach Amtsniederlegung eines Geschäftsführers kurzfristig Nachfolge gefunden werden, die mit der Gesellschaft vertraut ist. Das neu berufene Mitglied der Geschäftsführung war bis zu seiner Ernennung Mitglied des Aufsichtsrats der Gesellschaft.

9. ZIFF. 5.2.5

Der Empfehlung, Mitglieder der Geschäftsführung nicht über die in der Geschäftsordnung vorgesehene Altersgrenze hinaus zu bestellen, wurde in zwei Fällen nicht entsprochen. Grund hierfür war die Notwendigkeit, eine stabile Personalsituation in einer Phase der Umstrukturierung zu gewährleisten und auf die Kompetenzen der Führungskraft bei der zukunftsfähigen Ausrichtung großer Organisationseinheiten weiterhin zurückgreifen zu können.

10. ZIFF. 5.3.2 ABS. 1 UND 2

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.2 S. 1 und 2 des PCGK, nach denen die Vergütung der Geschäftsleitungen durch das zuständige Unternehmensorgan zu beschließen ist, wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern die Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

11. ZIFF. 5.3.2 ABS. 5

Der Empfehlung zur Etablierung von Malus-Clawback-Klauseln in den Anstellungsverträgen der Mitglieder der Geschäftsleitung beabsichtigt die DB AG zu entsprechen. Diese Empfehlung wird vorwiegend im Kontext von Neu- und Wiederbestellungen in die vertraglichen Regelungen integriert. Eine flächendeckende Entsprechung dieser Empfehlung in den vom PCGK erfassten Unternehmen wird demnach erst über einen mehrjährigen Zeitraum erreicht werden.

12. ZIFF. 5.2.3 ABS. 6

Der Empfehlung, dass Zahlungen an ein Mitglied der Geschäftsführung bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit als Mitglied der Geschäftsführung nicht mehr als den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags, höchstens jedoch den Wert von zwei Jahresvergütungen betragen sollen, wurde in einem Fall nur teilweise erfüllt. Mit dem ehemaligen Vorstandsmitglied erfolgte eine Verständigung auf einen Betrag, der über dem Wert der auf diese Weise ermittelten, aber deutlich unterhalb der Zielvergütung für zwei Jahre lag. Die einvernehmliche Auflösung des Dienstvertrags bei Vereinbarung des im Verhandlungswege geeinten Abfindungsbetrags hat zu einem für das Unternehmen geringeren monetären Aufwand geführt als eine Fortführung des Dienstvertrags für die Restlaufzeit, die deutlich über zwei Jahren lag.

13. ZIFF. 5.3.3 UND 5.3.4

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.3 und 5.3.4 des PCGK in Bezug auf die Festlegung variabler Vergütungskomponenten durch das zuständige Unternehmensorgan wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern die Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen, da die Ziele in diesen Fällen mit der Konzernleitung vereinbart werden. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

Der Empfehlung der Ziff. 5.3.3, nach der die Zielvereinbarungen vor Beginn des Bemessungszeitraums geschlossen werden sollen, konnte in 2025 für das Geschäftsjahr 2026 nicht in allen Gesellschaften entsprochen werden. Hintergrund war die Überarbeitung der Konzernplanung, die sich auf die variablen Vergütungskomponenten auswirkt und nicht bis zum Jahresende 2025 vollumfänglich abgeschlossen werden konnte. Diesem Zeitablauf geschuldet, konnten auch in den Tochtergesellschaften Beschlüsse zu den im Wesentlichen von der Konzernplanung abhängigen Zielen für die Geschäftsleitungsmitglieder nicht mehr vor dem Bilanzstichtag 2025 gefasst werden, sondern werden 2026 nachgeholt.

14. ZIFF. 6.1.1 ABS. 1

Der Empfehlung des PCGK, ein Überwachungsorgan im Gesellschaftsvertrag auch dort zu verankern, wo dies nicht ohnehin gesetzlich vorgesehen ist, entspricht der DB-Konzern im Falle der DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH nicht. Im Jahr 2013 bestand zwischen Vorstand und Aufsichtsrat Einvernehmen, die Projektgesellschaft DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH zur Umsetzung der Großprojekte Stuttgart 21/Wendlingen—Ulm zu etablieren und zur Begleitung der Gesellschaft einen Beirat aus Fachexpert:innen einzurichten. Dem Beirat der DB-Projekt Stuttgart—Ulm kommen keine Aufgaben, Rechte und Pflichten i. S. d. Aktienrechts zu. Der Beiratsvorsitzende bringt die Positionen des Gremiums jedoch regelmäßig in die Beratungen des Aufsichtsrats der DB AG zum Projekt Stuttgart 21 ein. Zudem erfolgt eine regelmäßige, unabhängige Begleitung und quartalsweise Berichterstattung durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC und das Ingenieurbüro Emch + Berger zum Projektstatus im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats der DB AG.

15. ZIFF. 6.1.7

Dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats wurde die Möglichkeit eingeräumt, über eine etwaige Entbindung der Abschlussprüfer von ihrer gesetzlichen Verschwiegenheitsverpflichtung anstelle des AR-Plenums auch abschließend zu entscheiden. Dies steht im Einklang mit den Themenschwerpunkten des Ausschusses, der sich im Rahmen der ihm zugewiesenen Aufgaben mit Fragen der Abschlussprüfung vertieft befasst. Das Präsidium des Aufsichtsrats wurde angesichts der Vielzahl von Anfragen und zur Vereinfachung des Verfahrens ermächtigt, über die Herausgabe vertraulicher Informationen des Aufsichtsrats an das Kabinettsreferat des Bundesverkehrsministeriums zur Beantwortung parlamentarischer Anfragen nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages anstelle des Aufsichtsrats zu entscheiden.

16. ZIFF. 6.2.1

Der Empfehlung, dass auf Veranlassung des Bundes gewählte oder entsandte Mitglieder des Aufsichtsrats i. d. R. nicht mehr als drei Mandate in Überwachungsorganen gleichzeitig wahrnehmen sollen, wird in einem Fall nicht entsprochen. Es ist jedoch gewährleistet, dass dem Aufsichtsratsmitglied ausreichend Zeit für die Wahrnehmung des Mandats zur Verfügung steht.

17. ZIFF. 6.5 ABS. 1

Der Empfehlung, in allen vom PCGK erfassten Gesellschaften regelmäßig eine Sitzung des Kontrollorgans im Kalendervierteljahr abzuhalten, entspricht die DB AG bei 29 – insbesondere kleinen – Gesellschaften nicht. Ein geringerer Sitzungsturnus hat sich nach Einschätzung der DB AG insbesondere bei kleineren Gesellschaften bewährt und stellt vor dem Hintergrund der Größe der Gesellschaften und der – im Vergleich zu großen Gesellschaften – geringeren Themenvielfalt bzw. berichtenswerten Geschäftsvorfälle ebenfalls eine ordnungsgemäße Überwachung der Geschäftsführung dar. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt. Bei zusätzlich auftretenden Ereignissen kann durch schriftliche Berichterstattung des Vorstands oder mittels außerordentlicher Sitzungen des Aufsichtsrats den Berichtserfordernissen an den Aufsichtsrat weiterhin Rechnung getragen werden.

18. ZIFF. 7.2.1 UND 7.2.2

Der Empfehlung, die Vergütung der Organe der vom PCGK erfassten Tochtergesellschaften individualisiert im Corporate Governance Bericht offenzulegen, folgt die DB AG bislang nicht. Eine Veröffentlichung der Vergütungen der jeweiligen

Mitglieder der Geschäftsleitungen wäre insbesondere ohne deren Einwilligung in Bezug auf den Datenschutz bedenklich. Entsprechende Einwilligungen sind für die Mitglieder der Geschäftsleitungen mit Ausnahme des DB-Konzernvorstands und des Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG vertraglich derzeit nicht vereinbart. Die DB AG beabsichtigt, die Offenlegung mit den Vorstandsmitgliedern der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Cargo AG, der DB InfraGO AG und der DB Energie GmbH zu vereinbaren und, mit Zustimmung der Betroffenen, die Vergütung dieser Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2026 im kommenden Geschäftsbericht offenzulegen.

19. ZIFF. 8.2.4

Der PCGK empfiehlt seit seiner Neufassung vom 13. Dezember 2023, dass mit dem Prüfer keine Leistungen vereinbart werden sollen, die auch nach Art. 5 Abs. 1 Unterabs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 537/2014/EU für Unternehmen von öffentlichem Interesse nicht erbracht werden dürften. Zum Geschäftsjahr 2024 erfolgte ein Prüferwechsel. Der Abschlussprüfer hat – im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen – in geringem Umfang Steuerberatungsleistungen für Gesellschaften des DB-Konzerns erbracht, um vor seiner Prüfungstätigkeit begonnene Fragestellungen zum Abschluss zu bringen.

II.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären weiter, dass die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen, den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten und am 13. Dezember 2023 sowie 6. November 2024 aktualisierten Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex (PCGK 2020) mit den vorgenannten Ausnahmen grundsätzlich entsprochen haben und entsprechen werden.

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand nimmt, soweit dies vom Aufsichtsrat als erforderlich angesehen wird, an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil und informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage und des Risikomanagements sowie des internen Kontrollsystems.

Eine Übersicht über die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG 335 ff. einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

Vorstand

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Für alle Organmitglieder besteht, basierend auf den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex und damit korrespondierenden Regelungen in den Gesellschaftsdokumenten, eine Anzeigepflicht bei Interessenkonflikten. In der jährlich abzugebenden Entsprechenserklärung werden aufgetretene Interessenkollisionen jeweils berichtet. Demgemäß legen die Vorstandsmitglieder auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offen und informieren ihre Vorstandskollegen darüber. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens.

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Mitglieder Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Der Auswahlprozess für die Mitglieder des Aufsichtsrats erfolgt gem. den gesetzlichen Regelungen durch den Eigentümer. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Ausführliche Angaben hinsichtlich eines Auswahlverfahrens oder etwaigen zugrunde gelegten Kriterien (u. a. Diversitätsmerkmale) sind der Gesellschaft daher

nicht möglich. Eine Übersicht der amtierenden Aufsichtsratsmitglieder 336ff. nebst deren Funktionen bzw. Berufsbezeichnungen ist im Konzern-Anhang abgebildet. Der Anteil der Arbeitnehmendenvertreter:innen betrug per 31. Dezember 2025 52,6 %, wobei ein Mandat zum Stichtag vakant war. Der Anteil unabhängiger Mitglieder im Aufsichtsrat betrug per 31. Dezember 2025 21 %.

Im Aufsichtsrat der DB AG gab es 2025 die nachstehenden Veränderungen:

- Die Amtszeit der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats, Herr Stefan Gelbhaar, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Frau Daniela Mattheus, Frau Dorothee Martin, Herr Michael Sven Puschel, Herr Dr. Immo Querner, Frau Dr. Irina Soeffky, und der von der Bundesregierung entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats Herr Werner Gatzer, Frau Staatssekretärin Anja Hajduk und Frau Staatssekretärin Susanne Henckel endete turnusmäßig mit Ablauf der Hauptversammlung am 26. März 2025. In dieser Hauptversammlung wurden als Anteilseignervertreter:innen Herr Dr. Andreas Kerst, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Herr Frank Krüger, Frau Daniela Mattheus, Herr Michael Sven Puschel, Herr Dr. Immo Querner und Frau Dr. Irina Soeffky mit Wirkung vom 26. März 2025 für die Dauer bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt. Als weitere Anteilseignervertreter:innen wurden vom Bundesminister für Digitales und Verkehr Herr Werner Gatzer, Frau Staatssekretärin Anja Hajduk und Frau Staatssekretärin Susanne Henckel mit Wirkung zum 26. März 2025 unmittelbar in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.
- Mit Ablauf der Hauptversammlung am 26. März 2025 endete auch die Amtszeit der Arbeitnehmendenvertreter:innen Herr Martin Burkert, Herr Ralf Damde, Herr Jörg Hensel, Frau Nadja Houy, Frau Cosima Ingenschay, Herr Alexander Kaczmarek (Vertreter der leitenden Angestellten), Frau Heike Moll, Herr Manfred Scholze, Herr Klaus-Peter Schölzke und Herr Veit Sobek im Aufsichtsrat turnusmäßig. Durch die Delegiertenversammlung am 12. März 2025 wurden als Arbeitnehmendenrvertreter:innen für die am 26. März 2025 beginnende Amtsperiode in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt: Herr Thomas Brandt, Herr Martin Braun, Herr Martin Burkert, Herr Ralf Damde, Frau Nadja Houy, Frau Cosima Ingenschay, Herr Alexander Kaczmarek (Vertreter der leitenden Angestellten), Frau Heike Moll, Herr Manfred Scholze und Herr Klaus-Peter Schölzke.
- In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats, die ebenfalls am 26. März 2025 stattfand, wurde Herr Werner Gatzer erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herr Martin Burkert zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.
- Frau Staatssekretärin Susanne Henckel hat ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG am 3. Juni 2025 mit sofortiger Wirkung niedergelegt, da ihre neue Funktion als Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein eine weitere Wahrnehmung des Mandats im Aufsichtsrat der DB AG nicht zuließ. Als ihre Nachfolgerin wurde am 4. Juni 2025 Frau Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz vom Bundesminister für Verkehr in den Aufsichtsrat entsandt. Frau Prof. Dr. Susanne Knorre hat ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG am 26. September 2025 mit Wirkung zum 24. Oktober 2025 niedergelegt.

Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

Für alle Organmitglieder besteht, basierend auf den Empfehlungen des PCGK und damit korrespondierenden Regelungen in den Gesellschaftsdokumenten, eine Anzeigepflicht bei Interessenkonflikten. In der jährlich abzugebenden Entsprechenserklärung werden aufgetretene Interessenkollisionen jeweils berichtet. Somit müssen auch die Aufsichtsratsmitglieder etwaige Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat hierüber informieren. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat der DB AG wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des DB-Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). Im Aufsichtsrat werden Compliance-Themen durch den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss (PCA) überwacht. Der Vorsitzende des PCA berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Compliance-Aspekte. In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und die Prüfung des Lageberichts der Gesellschaft, des Konzern-Abschlusses sowie des Konzern-Lageberichts der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungsle-

gungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems (IKS), des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung. Auch die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen werden durch den Aufsichtsrat überwacht. Das Thema Infrastrukturmodernisierung wird zusätzlich durch den Infrastrukturausschuss überwacht. Nachhaltigkeitsthemen sind ereignisbezogen Teil der quartalsweisen Berichterstattung an den Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsratsvorsitzende steht mit dem Vorstand und insbesondere mit der Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit dieser die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch die Vorstandsvorsitzende informiert.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG bestanden im Berichtsjahr keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss, einen Infrastrukturausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse 338 finden Sie im Konzern-Anhang. Über die Arbeit der Ausschüsse 24f. 2025 informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehörten zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2025 und auch gegenwärtig sieben Frauen (36,8 %) an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DB AG wurde eine bis zum Stichtag 30. Juni 2027 zu erreichende Zielgröße von 50 % festgelegt.

Dem Vorstand der DB AG gehören zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2025 und auch derzeit zwei Frauen (33,3 %) an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DB AG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2027 eine Zielgröße von ebenfalls 50 % festgelegt.

Auf Basis des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes (FüPoG II) wurden neue Ziele ab 2025 für die DB AG beschlossen. Bis zum 31. Dezember 2029 soll auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 37,5 % und auf der zweiten Ebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 43,2 % erreicht werden.

Per 31. Dezember 2025 wurde auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 33,3 % realisiert. Auf der zweiten Unterstellungsebene lag der Frauenanteil bei 40,0 %.

Der DB-Konzern bekennt sich zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen. Seit 2025 gilt eine neue Zielsetzung für die vom FüPoG II erfassten Konzerngesellschaften. Hier wurde für alle vier Führungsebenen der Konzerngesellschaften (Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene) eine gesamthafte Zielgröße von 40 % Frauen in Führung bis zum 31. Dezember 2035 beschlossen. Darüber hinaus verfolgt der DB-Konzern die Ambition, den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft (FüPoG-Scope) bis Ende 2035 auf 28 % zu erhöhen. Zu den Diversity- und Nachhaltigkeitsaktivitäten des DB-Konzerns wird ergänzend auf die umfassenden Erläuterungen in der Nachhaltigkeitserklärung im Geschäftsbericht verwiesen.

TRANSPARENZ

Auf unserer Internetseite stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

RISIKOMANAGEMENT

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von großer Bedeutung.

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgabe erfüllen kann,

müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über dessen Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die Konzerngesellschaften sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG entspricht.

COMPLIANCE

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeitenden und der Führungskräfte. Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeitenden und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest reduzieren.

Die Compliance-Arbeit des DB-Konzerns umfasst u. a. das frühzeitige Erkennen von Compliance-Risiken sowie die entsprechende Einleitung von Gegenmaßnahmen. Dazu zählen auch die Durchführung von Compliance-Programmen, die kontinuierliche Kommunikation sowie Prozessverbesserung.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 26. März 2025 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl der Abschlussprüfer vorbereitet und die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

EFFIZIENZPRÜFUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit.

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dar.

Das Vergütungssystem des Vorstands

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, legt der Personalausschuss des Aufsichtsrats, in dem die involvierten Stake- und Shareholder durch die dort vertretenen Anteilseigner- und Arbeitnehmendenvertreter:innen paritätisch vertreten sind, dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung vor. Eine Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung erfolgte zuletzt 2023. Die Ergebnisse der Überprüfung wurden im Rahmen einer Neufassung der Methodik der Vorstandsvergütung, die ab 2024 Wirkung entfaltete, berücksichtigt.

VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die Zielvergütung (Gesamtvergütung) der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme (Short-term Incentive; STI) und einem langfristigen Programm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive; LTI). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt.

Wesentlicher Fokus der STI-Methodik liegt auf kundenrelevanten Größen wie der betrieblichen Pünktlichkeit und der Kundenzufriedenheit. Daneben wird auch die Ertragslage des Unternehmens als wesentliche Größe berücksichtigt. Zudem ist auch im STI ein ESG-(Umwelt-)Ziel neben den Zielen mit Kunden-, Qualitäts- und Wirtschaftlichkeitsbezug enthalten. Der Zielmix berücksichtigt neben den genannten kollektiven Zielgrößen jeweils auch ressortspezifische Fragestellungen. Etabliert wurde in 2024 ferner ein Dämpfungsfaktor, der bei Zielverfehlungen neben der daraus ohnehin resultierenden Reduktion des STI-Ergebnisses zu einer weiteren Absenkung des Auszahlungsbetrags führt. Der STI errechnet sich aus der Summe von fünf kollektiven Zielen aus den o. g. Sphären sowie jeweils einem individuellen, ressortspezifischen Ziel. Nach Ermittlung des rechnerischen Ergebnisses des STI besteht die Möglichkeit, dieses mittels eines Ermessensfaktors zu modifizieren und so unterjährig aufgetretene, außergewöhnliche und zu Beginn des Bemessungszeitraums nicht vorhersehbare Ereignisse über einen Modifikator in die Zielerreichung eingehen zu lassen. Die STI-Auszahlung kann entsprechend dem mit Wirkung ab 2024 veränderten Vergütungssystem insgesamt nicht mehr als 150 % des STI-Zielwerts betragen. Entsprechend den Empfehlungen des PCGK wurden zudem mit den Mitgliedern des Vorstands Malus- und Clawback-Regelungen vertraglich etabliert. Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Die für den Vorstand etablierte neue Vergütungsmethodik wurde, soweit möglich, im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im DB-Konzern, in weiteren Konzerngesellschaften und für unterschiedliche Führungsebenen etabliert. Die methodische Neufassung berücksichtigt insbesondere Empfehlungen des PCGK des Bundes.

Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für den STI. Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest. Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied die Zielerreichungsgrade ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn jedes Ziel zu 100 % erfüllt wird. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet. Die kurzfristige variable Vergütung (STI) der Vorstandsmitglieder, leitenden Angestellten und weiteren Mitarbeitendengruppen (diverse außertarifliche und tarifliche Arbeitnehmende) enthält neben finanziellen Kennzahlen an den langfristigen Zielen ausgerichtete Kennzahlen für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung: Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit, Mitarbeitendenzufriedenheit sowie den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix.

Im Fokus der langfristigen variablen Vergütung für den Vorstand stehen sowohl langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB-Konzerns. Im LTI der Vorstandsmitglieder und leitenden Angestellten mit einer LTI-Zusage sind ein Ziel zur Reduktion der absoluten Treibhausgasemissionen und Mengenziele für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung auf die Schiene als maßgebliche Faktoren enthalten.

Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen. Der Auszahlungsgrad des LTI-Plans ist nach oben begrenzt und kann – letztmalig für die Tranche 2023 – zwischen 0 und 200 % liegen. Ab der Tranche 2024 kann, als Teil des novellierten Vergütungssystems, der Auszahlungsgrad des LTI-Plans zwischen 0 und 150 % liegen.

Die Vorstandsmitglieder erhalten bei Beendigung der organschaftlichen Bestellung vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt eine angemessene Abfindung, wenn kein von ihnen zu vertretender wichtiger Grund vorliegt. Die Abfindung orientiert sich an der Restlaufzeit des Vertrags, dem vereinbarten Zielgehalt und ggf. den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DB AG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DB AG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i. S. d. § 626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten bzw. nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Für die Wahrnehmung von Mandaten in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften wird den Mitgliedern des Vorstands keine zusätzliche Vergütung gezahlt.

Konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte

Die für den Vorstand etablierte neue Vergütungsmethodik wurde, soweit möglich, im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im DB-Konzern, in weiteren Konzerngesellschaften und für unterschiedliche Führungsebenen in analoger Weise etabliert und entfaltet dort ebenso seit dem Geschäftsjahr 2024 Wirkung.

Die Vergütungssystematik für leitende Angestellte zielt damit ebenso auf die Sphären Kunde, Qualität, Mitarbeitende, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit (Umwelt) sowie jeweils auf ein ressortspezifisches Ziel im Sinne der Ausrichtung aller Bereiche auf den nachhaltigen Unternehmenserfolg.

Die Jahrestantieme (STI) für die leitenden Angestellten und außertariflichen Arbeitnehmenden im DB-Konzern wird als Erfolgsbeteiligung ausgestaltet. Persönliche Ziele werden im Rahmen eines regelmäßigen Prozesses mit den Führungskräften vereinbart. Die Zielerreichungen bzw. die persönlichen Leistungsbeurteilungen werden sowohl bei der Erfolgsbeteiligung als auch bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

Soweit die Führungskräfte Organe von Tochtergesellschaften der DB AG sind, wird sich der jeweilige Aufsichtsrat der Tochtergesellschaft mit den persönlichen Zielen möglichst bereits zum Ende eines Geschäftsjahres befassen. Die Beschlussfassung dazu erfolgt dann ggf. nachgelagert zu der Aufsichtsratssitzung der DB AG, in der die Mittelfristplanung und die Ziele für den Vorstand verabschiedet werden. Diese zeitliche Abfolge der Behandlung der persönlichen Ziele in den Aufsichtsräten der Tochtergesellschaften ist der Konzernstruktur der DB AG geschuldet.

Für die DB InfraGO AG gelten vor dem Hintergrund der regulatorischen Anforderungen zum Teil gesonderte Regelungen, die den Geschäftserfolg der Gesellschaft noch stärker in den Blick nehmen.

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Einklang mit den Vorgaben des PCGK 2020 festgelegt, dass dem Vorstand keine Mitglieder angehören sollen, die die Regelaltersgrenze der gesetzlichen Rentenversicherung erreicht haben. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen.

Die Systematik der Versorgungszusagen für die Vorstandsmitglieder wurde 2017 modifiziert. Seit 2017 neu bestellte und auch künftige Vorstandsmitglieder erhalten eine beitragsorientierte Versorgungszusage, bei der für das Vorstandsmitglied während dessen Dienstzeit ein Kapitalstock angespart und bei Erreichen der Altersgrenze ausgezahlt wird. Die Zusage wird in Form eines Kapitalkontenplans mit einem jährlichen Beitrag gewährt, der sich als fester Prozentsatz aus der Grundvergütung ableitet. Die bereits vor 2017 amtierenden Vorstandsmitglieder haben spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahrs Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für das Mitglied günstigeren Bedingungen ablehnt. Die betrieblichen Versorgungszusagen für diese Vorstandsmitglieder beliefen sich jeweils auf einen Prozentsatz des Grundgehalts. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor. Ein Kapitalwahlrecht besteht nicht.

Für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wurden ferner Rückdeckungsversicherungen für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder u. a. Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer:in zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird zeitlich befristet ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Berichtsjahr als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

Vorstand DB AG

Die Tantieme (STI) für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Das Gesetz zur Einführung einer Strompreisbremse (StromPBG) untersagt für die Organe der DB AG die Auszahlung variabler Vergütungselemente für den Entlastungszeitraum (das Jahr 2023). Demgemäß sind die Ergebnisse der Tranche 2022 des LTI, die Ende 2025 abgelaufen ist, um das Teilergebnis für das Geschäftsjahr 2023 gemindert.

Für ihre Tätigkeit 2025 erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG bzw. der Vorstandsvorsitzende der DB InfraGO AG folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands / in Tsd. €	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Variable Vergütung		Sonstiges [3]	Insgesamt
			kurzfristig [1]	langfristig (Auszahlung LTI 2022 – 2025) [2]		
Am 31.12.2025 amtierende Vorstandsmitglieder der DB AG						
Evelyn Palla	887	–	232	48	1	**1.168**
Karin Dohm	58	–	18	–	0,2	**76**
Bernhard Osburg	88	–	26	–	5	**119**
Dr. Michael Peterson	778	–	92	48	20	**938**
Martin Seiler	855	–	227	135	7	**1.224**
Harmen van Zijderveld	117	–	35	–	2	**153**
Insgesamt						**3.678**
2025 ausgeschiedene Vorstandsmitglieder der DB AG						
Dr. Richard Lutz	1.420	3.471	343	228	9	**5.471**
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	855	2.866	200	96	18	**4.035**
Dr. Levin Holle	298	–	77	96	8	**479**
Berthold Huber	783	2.614	161	145	14	**3.718**
Dr. Sigrid Nikutta	855	2.380	241	96	15	**3.587**
Insgesamt						**17.290**
Nachrichtlich						
Am 31.12.2025 amtierender Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO AG (weder amtierendes noch ausgeschiedenes Vorstandsmitglied der DB AG)						
Dr. Philipp Nagl	524	–	45	35	7	**611**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1] Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.
[2] Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses. Gem. StromPBG ohne Anteil für 2023.
[3] Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

Kein Mitglied des Vorstands der DB AG hat 2025 Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2025

2025 wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag i. H. v. 5.399 Tsd. € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (nur CSC) / in Tsd. €	2025
Am 31.12.2025 amtierende Vorstandsmitglieder der DB AG	
Evelyn Palla	355
Karin Dohm	23
Bernhard Osburg	35
Dr. Michael Peterson	311
Martin Seiler	342
Harmen van Zijderveld	47
Insgesamt	**1.113**
2025 ausgeschiedene Vorstandsmitglieder der DB AG	
Dr. Richard Lutz	1.332
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	987
Dr. Levin Holle	120
Berthold Huber	860
Dr. Sigrid Nikutta	987
Insgesamt	**4.286**

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder 331 sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2025

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Für die variable Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder ist neben einem wirtschaftlichen Ziel die Steigerung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr entscheidend. Abhängig von der Höhe der Steigerung gegenüber dem Vorjahreswert der jeweiligen Kennziffer erhöht sich der Anteil der variablen Vergütung. Verbessert sich die Kennziffer im Vergleich zum Vorjahr nicht, wird für die Komponente kein Vergütungsanteil gezahlt.

Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First und der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 26. März 2026 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit 2025 folgende Vergütung:

	Jahresvergütung 2025				
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats / in Tsd. €	**feste Vergütung**	**variable Vergütung**	**Sitzungsgeld**	**Nebenleistungen**	**Insgesamt**
Am 31.12.2025 amtierende Aufsichtsratsmitglieder der DB AG [1]					
Werner Gatzer	75,0	–	6,0	–	**81,0**
Martin Burkert	45,0	–	5,8	–	**50,8**
Thomas Brandt	16,7	–	2,0	7,5	**26,1**
Martin Braun	16,7	–	2,0	–	**18,7**
Ralf Damde	28,3	–	3,8	7,5	**39,6**
Anja Hajduk [2]	–	–	–	7,5	**7,5**
Nadja Houy	24,2	–	3,3	–	**27,4**
Cosima Ingenschay	26,3	–	4,5	–	**30,8**
Alexander Kaczmarek	20,0	–	2,3	–	**22,3**
Dr. Andreas Kerst	16,7	–	1,5	2,1	**20,3**
Frank Krüger	16,7	–	1,5	–	**18,2**
Daniela Mattheus	20,0	–	2,3	7,5	**29,7**
Heike Moll	35,0	–	6,0	7,5	**48,5**
Michael Puschel	25,0	–	3,0	7,5	**35,5**
Dr. Immo Querner	40,0	–	3,8	7,5	**51,2**
Manfred Scholze	20,0	–	2,5	7,2	**29,7**
Klaus-Peter Schölzke	20,0	–	2,3	–	**22,3**
Dr. Irina Soeffky	20,0	–	2,0	–	**22,0**
Dr. Claudia Elif Stutz	20,4	–	3,3	–	**23,7**
2025 ausgeschiedene Aufsichtsratsmitglieder der DB AG [1]					
Stefan Gelbhaar	5,0	–	0,8	–	**5,8**
Susanne Henckel	17,5	–	2,0	–	**19,5**
Jörg Hensel	6,3	–	0,8	1,0	**8,0**
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,8	–	2,8	7,5	**31,1**
Dorothee Martin	5,0	–	0,8	–	**5,8**
Veit Sobek	5,0	–	0,8	–	**5,8**
Aufsichtsratsvergütung DB AG					**680,8**
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					**68,7**
Insgesamt					**749,5**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1] Einige Aufsichtsratsmitglieder geben an, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.
[2] Frau Hajduk hat auf die ihr für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung mit Ausnahme der Fahrvergünstigung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben 2025 keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

Nachtragsbericht

153 Sanierungsgutachten bestätigt Sanierungsfähigkeit der DB Cargo AG
153 Verkauf ioki GmbH
153 Änderungen im Aufsichtsrat der DB AG
153 Anpassung Zeitplan Korridorsanierung Hamburg—Berlin
153 Neuer Tarifvertrag mit GDL abgeschlossen
153 Sicherheitsgipfel für mehr Sicherheit
153 Mögliche Auswirkungen der Entwicklungen im Nahen Osten

Sanierungsgutachten bestätigt Sanierungsfähigkeit der DB Cargo AG

Ende Februar 2026 hat ein Sanierungsgutachter die Sanierungsfähigkeit der DB Cargo AG auf Grundlage des vorgelegten Sanierungskonzepts bestätigt. Auch die Europäische Kommission hat das Sanierungskonzept gebilligt. Damit erfüllt die DB Cargo AG eine zentrale Auflage für die Fortsetzung der Kreditfinanzierung durch die DB AG.

Verkauf ioki GmbH

Die DB AG hat 100% der Anteile der ioki GmbH an die BENTELER HOLON Verwaltungs AG mit Wirkung zum 8. Januar 2026 verkauft.

Änderungen im Aufsichtsrat der DB AG

Auf der Anteilseignerseite im Aufsichtsrat der DB AG gibt es seit dem 1. März 2026 sechs neue Mitglieder: Herrn Christoph Franz, Vizepräsident des Verwaltungsrats des Schweizer Versicherers Zurich, Frau Birgit Bohle, Vorstandsmitglied der Deutschen Telekom AG, Frau Elisabeth Lepique, Rechtsanwältin und Steuerberaterin, Herrn Björn Simon, Mitglied des Bundestages, Herrn Uwe Schmidt, Mitglied des Bundestages, und Herrn Sebastian Brehm, Mitglied des Bundestages. Vorsitzender des Aufsichtsrats bleibt Werner Gatzer.

Anpassung Zeitplan Korridorsanierung Hamburg—Berlin

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

Neuer Tarifvertrag mit der GDL abgeschlossen

Der DB-Konzern hat Ende Februar 2026 mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen. Dieser beinhaltet eine Erhöhung der Gehälter in zwei Schritten um insgesamt 5%, eine Einmalzahlung i. H. v. 700 € sowie zusätzliche Anpassungen in der Entgeltstruktur. Die Laufzeit beträgt 24 Monate. Ebenso wurden Kompromisse zur gemeinsamen Handhabung des Tarifeinheitsgesetzes vereinbart und eine Schlichtungsvereinbarung bis Ende 2030 abgeschlossen.

Sicherheitsgipfel für mehr Sicherheit

Nach dem tödlichen Angriff auf einen Mitarbeitenden in einem Regionalzug haben sich Spitzenvertreter:innen von Bund, Ländern, Arbeitnehmendenvertretungen und der Verkehrsbranche auf Handlungsfelder für einen gemeinsamen »Aktionsplan für mehr Sicherheit auf der Schiene« verständigt. Zu dem Sicherheitsgipfel am 13. Februar 2026 hatte die DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla eingeladen. Der DB-Konzern selbst wird kurzfristig u. a. folgende Maßnahmen umsetzen:

- 2026 sollen alle Mitarbeitenden mit Kundenkontakt im Personenverkehr und an den Bahnhöfen Bodycams zur Verfügung gestellt bekommen.
- Es sollen 200 zusätzliche Kräfte der DB Sicherheit auf Bahnhöfen eingesetzt werden.
- Die persönliche Schutzausrüstung von DB-Mitarbeitenden soll verbessert werden.

Der Aktionsplan soll zudem durch weitere Handlungs- und Prüffelder wie z. B. den Ausbau der Videoüberwachung in Zügen und an Bahnhöfen ergänzt werden.

Mögliche Auswirkungen der Entwicklungen im Nahen Osten

Vor dem Hintergrund der Verschärfung des Nahostkonflikts seit Ende Februar 2026 möglicherweise entstehende Risiken für bzw. Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sind aktuell noch nicht konkret absehbar bzw. quantifizierbar.

Prognosebericht

154 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung
154 Ausrichtung des DB-Konzerns
154 Konjunkturelle Aussichten
155 Verkehrsmärkte
156 Beschaffungsmärkte
156 Finanzmärkte
157 Rahmenbedingungen
157 Entwicklung des DB-Konzerns

Das Umfeld des DB-Konzerns wurde weiter durch die schwache wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und in weiten Teilen Europas geprägt. Diese spiegelte sich insbesondere in einem zurückhaltenden Konsumverhalten der privaten Haushalte sowie in einer weiterhin geringen Investitionsneigung der Unternehmen wider. Wesentliche Ursachen hierfür waren die anhaltende wirtschaftliche und geopolitische Unsicherheit sowie strukturelle Herausforderungen in zentralen Volkswirtschaften Europas. Die sich weiterhin normalisierende Inflationsrate sowie die Investitionsmaßnahmen der Bundesregierung führen zu einer wirtschaftlichen Erholung. Potenzielle Handelskonflikte wirken diesem positiven Effekt jedoch entgegen.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung

Während sich das weltweite Wirtschaftswachstum 2025 auf einem soliden Niveau bewegte und sich die Konjunktur in Europa wieder belebte, stagnierte das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in der größten europäischen Volkswirtschaft, Deutschland. Insgesamt blieb die Wirtschaftsleistung der Europäischen Union auch deshalb hinter anderen Weltregionen wie Nordamerika (NAFTA) und Asien zurück.

Nach drei Jahren der Rezession und Stagnation wird für 2026 wieder ein leichtes Wachstum der deutschen Wirtschaft erwartet. Die Neuordnung der Wirtschaftsbeziehungen belastet jedoch weiterhin die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland. Zwar zeigte sich die Weltwirtschaft 2025 insgesamt widerstandsfähig, doch führen die US-Handelspolitik und die daraus resultierenden Verwerfungen voraussichtlich zu einer Abschwächung des internationalen Warenhandels in 2026.

Staatliche Investitionen werden im Jahresverlauf stabilisierend wirken, während private Investitionen verhalten bleiben. Trotz einer normalisierten Inflationsrate entfaltet der private Konsum keine volle Dynamik, da gedämpfte Beschäftigungsperspektiven das Vertrauen der Verbraucher beeinträchtigen.

Im Personenverkehr wird auch für 2026 ein Anstieg erwartet, wobei das Wachstum in den einzelnen Segmenten durchaus unterschiedlich ausfällt. Schiene und MIV nehmen solide zu, ÖSPV und Luftverkehr können ihr Vorjahresniveau leicht übertreffen.

Im Güterverkehr wird nach einem moderaten Rückgang der Güterverkehrsleistung 2025 für 2026 eine Stagnation erwartet, da in den zuvor rückläufigen Industrien wie dem Maschinenbau, der chemischen Industrie und der Automobilindustrie keine signifikanten Aufholeffekte zu erwarten sind.

Ausrichtung des DB-Konzerns

KÜNFTIGE ABSATZMÄRKTE

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind die Wachstumsmöglichkeiten des DB-Konzerns aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität und kartellrechtlicher Einschränkungen begrenzt. Unser Fokus liegt daher unverändert auf der Verbesserung der Qualität, dem Ausbau der Kapazitäten und somit auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Anteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb. Im deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir mittelfristig einen Wandel hin zu bedarfsorientierten Verkehren auf der Straße.

Im Schienengüterverkehr liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Wir verfügen über eine gute Position auf zentralen europäischen Achsen und bieten Verbindungen bis nach China an.

Konjunkturelle Aussichten

Voraussichtliche Entwicklung / in %	2025	**2026**
Welthandel	+ 4,9	+ 2,0
BIP Welt	+ 3,0	+ 3,0
BIP Euro-Raum	+ 1,5	+ 1,0
BIP Deutschland	+ 0,3	+ 0,5

Stand Februar 2026.
Prognosen für 2026 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Die Prognosen für das weltweite Wirtschaftswachstum in 2026 liegen in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei zeigen die großen Handelsregionen ein heterogenes Bild: Während sich das Wachstum in Asien voraussichtlich weiter leicht abschwächt, expandiert die Wirtschaft in Nordamerika moderat. In Europa dürfte das Wachstum insgesamt auf dem Niveau des Vorjahres verbleiben. Deutschland wird nach drei Jahren der Rezession und Stagnation in 2026 voraussichtlich wieder ein leichtes Wirtschaftswachstum verzeichnen. Von einer nachhaltigen Trendwende kann jedoch noch nicht gesprochen werden.

Die Industrieproduktion entwickelt sich weiterhin schwach. Erhöhte Handelsbeschränkungen sowie die veränderte globale Produktions- und Nachfragestruktur, insbesondere infolge der veränderten Rolle Chinas in der Weltwirtschaft, belasten die deutsche Exportwirtschaft zusätzlich. Der private Konsum bleibt trotz einer normalisierten Inflationsrate verhalten, da die Beschäftigungsperspektiven gedämpft sind. Das Wachstum des internationalen Warenhandels dürfte sich den Prognosen zufolge aufgrund des zunehmenden Protektionismus deutlich verlangsamen.

Stützend sollte 2026 die expansive Finanzpolitik wirken. Neben deutlich zunehmenden Impulsen aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz 38 tragen auch steigende Verteidigungsausgaben sowie steuerliche Entlastungen zur Konjunkturbelebung bei. Reformen, die an den strukturellen Ursachen der aktuellen wirtschaftlichen Schwäche ansetzen und die Transformation der deutschen Wirtschaft nachhaltig unterstützen würden, sind jedoch weiterhin nicht absehbar.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

Voraussichtliche Marktentwicklung / in %	2025	**2026**
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 1,0	+ 1,0

Stand Januar 2026.
Prognose für 2026 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt war 2025 durch anhaltendes Wachstum geprägt. 2026 wird sich das Wachstum voraussichtlich fortsetzen. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt stark von politisch-regulatorischen Maßnahmen und der konjunkturellen Entwicklung sowie dem damit einhergehenden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen erfahren weiterhin teilweise Substitution durch mobiles Arbeiten und digitale Kommunikation.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dürfte sich 2026 dem Leistungsvolumen des Vor-Corona-Niveaus weiter annähern, jedoch ohne es zu erreichen. Das hohe Kraftstoffpreisniveau belastet das Segment.

Beim innerdeutschen Luftverkehr wird die angekündigte Senkung der Luftverkehrsteuer zum 1. Juli 2026 dafür sorgen, dass zumindest ein Teil der Standortnachteile abschmilzt. Hieraus können sich beschränkte Impulse für den Markt ergeben, der jedoch weiter deutlich unter Vor-Corona-Niveau bleiben sollte.

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr legt 2026 voraussichtlich leicht zu, wird jedoch wie im Vorjahr von Streiks beeinträchtigt. Fernbusverkehre stagnieren und befinden sich unverändert weit unter dem Vor-Corona-Niveau.

Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einem Verkehrsleistungswachstum zu rechnen, das maßgeblich vom Fernverkehr getragen wird, während der Nahverkehr auf hohem Niveau voraussichtlich nur leicht zulegen kann. Haupttreiber der Entwicklung im Fernverkehr sind Angebotsmaßnahmen, im Nahverkehr trägt v. a. das Deutschland-Ticket trotz erneuter Preissteigerung zur positiven Entwicklung der Nachfrage bei.

GÜTERVERKEHR

Voraussichtliche Marktentwicklung / in %	2025	**2026**
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	– 2,0	0,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	– 2,5	+ 1,0

Die Daten entsprechen den per Januar 2026 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Prognosen für 2026 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für 2026 wird eine Stabilisierung des deutschen Güterverkehrsmarktes erwartet. Der konjunkturelle Tiefpunkt dürfte überwunden sein. Die deutsche Wirtschaft und Industrieproduktion sollten durch Infrastruktur- und Verteidigungsinvestitionen aus den Sondervermögen wieder leicht an Dynamik gewinnen. Zusätzliche positive Impulse sind aus der sich erholenden Bauwirtschaft zu erwarten. Belastend wirken jedoch höhere Zölle sowie der anhaltende Wettbewerbsdruck aus Asien, insbesondere in exportorientierten Industrien wie dem Maschinenbau und der Stahlindustrie, was die Transportnachfrage dämpfen dürfte.

- Der Schienengüterverkehrsmarkt in Deutschland dürfte auch 2026 insgesamt deutlich rückläufig sein. Anhaltend zweistellige Rückgänge bei den Kohletransporten werden voraussichtlich teilweise durch steigende Transporte

von Baumaterialien ausgeglichen, begünstigt durch die Erholung der Bauwirtschaft. Die schwache Entwicklung schienenaffiner Gütergruppen aus der Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie dürfte fortbestehen, jedoch weniger ausgeprägt ausfallen als im Vorjahr. Auch 2026 dürfte der Kombinierte Verkehr angesichts intensivierter Baumaßnahmen im deutschen Schienennetz weiter rückläufig bleiben.

- Für 2026 wird im europäischen Schienengüterverkehr eine leichte Erholung der Transportleistung prognostiziert, nachdem es 2025 einen unerwarteten Rückgang gab. Voraussetzung ist, dass es eine Stabilisierung bei den zum Teil unerwarteten Ursachen der rückläufigen Marktentwicklung gibt. Lockerungen bei handelspolitischen Einschränkungen wirken ebenso positiv auf Konjunktur und Handel wie Entspannungen bei geopolitischen Auseinandersetzungen. Bei positiver Entwicklung der Rahmenbedingungen wird sich v. a. der Kombinierte Verkehr als Wachstumstreiber erweisen. Preis und Zuverlässigkeit spielen auch im europäischen Kontext weiterhin eine entscheidende Rolle bei der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Vergleich zur Straße. Da viele Güterverkehre grenzüberschreitend verlaufen, wird die deutliche Trassenpreissteigerung ebenso einen entsprechenden Einfluss haben wie Einschränkungen aus Bautätigkeiten am Schienennetz – v. a., wenn diese ungeplant oder ohne Alternativrouten durchgeführt werden.
- Auch der deutsche Straßengüterverkehr dürfte sich 2026 nach dem leichten Rückgang im Vorjahr leicht erholen. Steigende Staatsausgaben und eine sich damit erholende Bauwirtschaft wirken stabilisierend auf die Verkehrsleistung. Unterstützend kommt das anhaltende Wachstum im E-Commerce hinzu.
- Für die Binnenschifffahrt werden auch 2026 auf einem bereits niedrigen Niveau weitere, leichte Rückgänge erwartet.

INFRASTRUKTUR

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

Auch für 2026 erwarten wir einen moderaten Anstieg der Stationshalte. Allerdings ist die endgültige Verkehrsentwicklung 2026 aufgrund der Korridorsanierungen und der diversen Baumaßnahmen an hochfrequenten Netzen (S-Bahnen) mit Unsicherheiten behaftet. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen sollten sich im Vergleich zum Vorjahr weiterhin positiv entwickeln.

Beschaffungsmärkte

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

Aktuelle Prognosen für die Erzeugerpreise zeigen weiter fallende Tendenzen, was die Lohnsteigerungen zu kompensieren hilft. Im Energiemarkt wird aktuell mit stabilen Preisen gerechnet, sofern externe Schocks wie z. B. geopolitische Ereignisse ausbleiben. Die für Europa relevante Ölsorte Brent wird aktuell für Lieferungen in 2026 mit niedrigen 60er-USD/bbl-Werten gehandelt. Stromlieferungen für das kommende Kalenderjahr liegen im Schnitt im mittleren 80er-€/MWh-Bereich. Der Preis für Erdgas liegt bei um die 30 €/MWh.

In den allgemeinen Teilsegmenten Bau und Transport sehen wir gegenläufige Preistrends mit Chancen, die aber in der besonderen Situation angesichts der Herausforderung zur Modernisierung des Schienennetzes eine marktsegmentspezifische Marktknappheit verursachen kann. Daher gehen wir in Summe eher von einer Entwicklung auf dem Niveau der normalen Inflation aus.

Finanzmärkte

Auf Basis der erwarteten Stabilisierung der weltweiten und insbesondere der europäischen Konjunktur sowie einer stabilen Inflationsentwicklung sind keine wesentlichen geldmarktpolitischen Entscheidungen zu erwarten. Im langfristigen Bereich sollten die Renditen infolge der Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem SVIK leicht steigen. Weiterhin bestehende Unsicherheiten hinsichtlich geo- und handelspolitischer Entwicklungen könnten bei ihrer Realisierung zu einer erhöhten Volatilität auf den Finanzmärkten führen.

Rahmenbedingungen

TRASSENPREISE FÜR 2026

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat mit Beschluss vom 11. Dezember 2025 das Trassenpreissystem (TPS) 2026 genehmigt. Die Entgeltveränderung gegenüber dem Vorjahr beträgt – 1,2 % im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), + 6,1 % im Schienengüterverkehr (SGV) und + 3,0 % im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Über alle Verkehrsarten beträgt die Entgelterhöhung rund 2,4 %.

STATIONSENTGELTE FÜR 2026

Am 2. Dezember 2025 erfolgte die Entgeltgenehmigung für die Stationsentgelte 2026 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationsentgelte 2026 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 2,94 % (SPNV) und 11,10 % (SPFV) genehmigt. Gegen den Beschluss der BNetzA zur Genehmigung der Entgelte für die Nutzung der Personenbahnhöfe (Entgeltgenehmigung 2026) hat die DB InfraGO AG Klage bezüglich des SPNV-Preisdeckels erhoben.

Entwicklung des DB-Konzerns

- *Fortschritte bei Umsetzung des Modernisierungsprogramms und des Konzernumbaus erwartet.*
- *Umsatz- und Ergebnisentwicklung voraussichtlich positiv.*
- *Entwicklung der Tilgungsdeckung voraussichtlich stabil.*

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder im Geschäftsjahr 2026 basieren auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns dürfte 2026 weiterhin von Belastungen infolge des hohen Niveaus bei Energie-, Einkaufs- und Personalkosten geprägt sein. Zusätzlich wirken sich Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Qualitätserhöhung insbesondere in der Schieneninfrastruktur auf die Entwicklung des DB-Konzerns aus. Die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Europa dürfte den Tiefpunkt überwunden haben, sodass leichte unterstützende Effekte erwartet werden. Gegensteuerungsmaßnahmen sollten positiv wirken.

WESENTLICHE FINANZIELLE KENNZAHLEN

Voraussichtliche Entwicklung	2025	2026
Umsatz bereinigt in Mrd. €	27,0	~28
EBIT bereinigt in Mrd. €	0,3	~0,6
ROCE in %	0,6	~1
Tilgungsdeckung in %	13,4	~13

- **Ertragslage:**
  - Die ökonomische Entwicklung des DB-Konzerns sollte sich 2026 weiter verbessern und der Umsatz dürfte leicht steigen.
  - In 2026 erwarten wir ein weiter verbessertes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt). Die Verbesserung wird getrieben durch eine positive Entwicklung insbesondere bei DB InfraGO, DB Fernverkehr und DB Cargo.
  - Wir erwarten eine Verbesserung des ROCE resultierend aus der verbesserten operativen Ergebnisentwicklung.
  - In 2026 erwarten wir eine Stabilisierung der Tilgungsdeckung infolge eines verbesserten operativen Ergebnisses bei höheren Netto-Finanzschulden.
- **Finanz- und Vermögenslage:**
  - 2026 werden wieder Anleiheemissionen erwartet, nachdem wir 2025 aufgrund des Verkaufs von DB Schenker keine Anleihen emittiert haben. Auch in 2026 können wir kurzfristige Darlehen im Rahmen zugesagter Fazilitäten aufnehmen. Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unseren Debt-Issuance-Programmen 61 sowie unserem Commercial-Paper-Programm 61. Außerdem dienen garantierte Kreditfazilitäten 61 als Rückfallebene im Fall einer Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2026 sichergestellt.

WESENTLICHE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Voraussichtliche Entwicklung	2025	2026
Pünktlichkeit (betrieblich) DB Fernverkehr in %	60,1	60
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) (haltegewichtet) in %	88,7	~89
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	67,7	~68
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,7
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 in %	- 21,8	≤ - 23
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland [1] in %	71,5	≥ 72
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.422	> 2.470

[1] Die Daten für 2025 bilden eine Prognose mit Stand Januar 2026 ab.

- **Qualität:**
  - Für 2026 wird eine Stabilisierung der Pünktlichkeit angestrebt. Die Erreichung der Pünktlichkeitsziele bleibt aufgrund des weiterhin geplanten Anstiegs des Bauvolumens sowie der bestehenden Kapazitäts- und Überalterungsprobleme in der Infrastruktur eine hohe Herausforderung. Aus diesem Grund werden die Qualitätsmaßnahmen insbesondere im Hinblick auf strukturell nachhaltige Verbesserungen weiter vorangetrieben und intensiviert.
- **Soziales:**
  - 2026 findet die erste Mitarbeitendenbefragung seit dem Verkauf von DB Schenker statt. Wir erwarten eine leicht niedrigere Mitarbeitendenzufriedenheit als bei der letzten Befragung 2024 (inkl. DB Schenker), aber leicht höher als vor der Corona-Pandemie (DB-Konzern in Deutschland: 3,6). Die Ergebnisse des Kulturbarometers in 2025 stützen diese Erwartung.
- **Ökologie:**
  - Wir erwarten, dass unsere absoluten Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 weiter zurückgehen. Dies soll durch die weitere Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland sowie im Traktionsstrommix unserer Gesellschaften im europäischen Ausland, durch die Erhöhung des Anteils des Biokraftstoffs HVO an unserem Gesamtdieselverbrauch sowie die kontinuierliche Umsetzung von Effizienzmaßnahmen im Betrieb erreicht werden.
  - 2026 wird ein leichter Anstieg beim Anteil erneuerbarer Energien erwartet.
  - Die Lärmsanierung von Strecken werden wir 2026 planmäßig fortführen.

Zukunftsbezogene Aussagen
Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften 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.

Der DB Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Nachhaltigkeits-erklärung

161 Allgemeine Angaben (ESRS 2)
174 Klimawandel (ESRS E1)
190 Umweltverschmutzung (ESRS E2)
193 Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)
198 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)
204 Eigene Belegschaft (ESRS S1)
228 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)
234 Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)
236 Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)
247 Unternehmenspolitik (ESRS G1)
261 DB-spezifische Themen
269 Appendix: EU-Taxonomie

Auf einen Blick

	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Umwelt				
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 [1] in %	-21,8	-19,2	-2,6	-
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 3 im Vergleich zu 2019 [1, 2] in %	-1,4	-17,0	+15,6	-
Treibhausgasemissionen Scope 1 [1] in Mio. t CO_2e	1,2	1,1	+0,1	+9,1
Treibhausgasemissionen Scope 2 (marktbezogen) [1] in Mio. t CO_2e [1]	2,1	2,7	-0,6	-22,2
Treibhausgasemissionen Scope 3 [1, 2] in Mio. t CO_2e	7,8	6,3	+1,5	+23,8
Treibhausgasemissionen DB-Konzern (marktbezogen) [1, 2] in Mio. t CO_2e	11,1	10,1	+1,0	+9,9
Gesamtenergieverbrauch [1] in MWh	13.654.041	13.662.100	-8.059	-0,1
Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen [1] in MWh	7.283.785	7.707.694	-423.909	-5,5
Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen [1] in MWh	6.370.256	5.954.406	+415.850	+7,0
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix [3] in % [3]	71,5	69,8	+1,7	-
Elektrifizierungsgrad Schieneninfrastruktur (Betriebslänge) in Deutschland in %	62,4	62,3	+0,1	-
Elektrisch durchgeführte Transporte des DB-Konzerns im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Ltkm) [4] in %	93,1	93,2	-0,1	-
Absolute Partikelemissionen der Fahrten und Transporte per 31.12. [5] in t	485	409	+76	+18,6
Absolute Stickoxidemissionen (NOx) der Fahrten und Transporte per 31.12. [5] in t	12.731	12.073	+658	+5,5
Absolute Schwefeloxidemissionen (SOx) der Fahrten und Transporte per 31.12. [5] in t	2.015	3.723	-1.708	+45,9
Absolute Kohlenwasserstoffemissionen (NMHC) der Fahrten und Transporte per 31.12. [5] in t	3.457	1.359	+2.098	+154
Recyclinganteil am Materialeinsatz von Gleisschotter in %	11,7	11,1	+0,6	-
Recyclinganteil am Materialeinsatz von Betonschwellen in %	6,1	8,5	-2,4	-
Recyclinganteil am Materialeinsatz von Schienenstahl in %	26,6	25,6	+1,0	-
Abfallmenge (gesamt) [6] in Tsd. t	9.265	8.182	+1.083	+13,2
Recyclingquote der Abfälle [6] in %	97,8	96,0	+1,8	-
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. [7] in km	2.422	2.324	+98	+4,2
Soziales				
Mitarbeitende per 31.12. [8, 9] in VZP	219.152	225.560	-6.408	-2,8
Frauenanteil per 31.12. [9] in %	22,9	23,3	-0,4	-
Frauenanteil bei leitenden Angestellten per 31.12. [10, 11] in %	26,2	26,0	+0,2	-
Mitarbeitendenzufriedenheit [12] in ZI	-	3,8	-	-
Kompassindex in %	46	52	-6	-
Tarifvertragliche Abdeckung in %	94	/ [18]	-	-
Aus- und Weiterbildungstage pro VZP in kundennahen Jobfamilien [13]	12,1	12,6	-0,5	-4,0
Aus- und Weiterbildungskosten pro VZP [14] in €	1.515	1.668	-153	-9,2
Externe Neueinstellungen per 31.12. [9, 10, 15] in NP	13.898	24.408	-10.510	-43,1
Auszubildende und dual Studierende [16]	14.596	14.265	+331	+2,3
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit [10] in Jahren	14	14	-	-
Tödliche Arbeitsunfälle	10	0	+10	-
Lost Time Injury Frequency (LTIF) [17]	22,7	21,9	+0,8	+3,7
Governance				
Frauenanteil Vorstand per 31.12. in %	33,3	37,5	-4,2	-
Frauenanteil Aufsichtsrat per 31.12. in %	36,8	45,0	-8,2	-
Anteil ESG-Ziele an der langfristigen variablen Vergütung (Long-term Incentive; LTI) in %	60	60	-	-
Anteil ESG-Ziele an der kurzfristigen variablen Vergütung (Short-term Incentive; STI) in %	50	60	-10	-

[1] Enthält bis 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.
[2] Beinhaltet die für den DB-Konzern wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11. 2025 wurde die Scope-3.4-Kategorie erstmals um die transportbedingten Emissionen im Zusammenhang mit eingekauften Waren und Kapitalgütern ergänzt.
[3] In Deutschland. Die Daten für 2025 bilden eine Prognose mit Stand Januar 2026 ab. Die Daten der Vorjahre entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus den Vorjahresberichten abweichen. Es erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.
[4] Umfasst von DB Cargo nur die DB Cargo AG. Ohne Start Deutschland GmbH, ohne Rangierfahrten. Ab 2025 ohne S-Bahnen Berlin und Hamburg.
[5] Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW). Umfasst in Anlehnung an die ISO 14083 (Treibhausgasemissionen von Transportvorgängen) die Scopes 1, 2, 3.3 und 3.4.
[6] Zeitraum 01.10. bis 30.09. Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG. Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.
[7] Eine Strecke gilt als lärmsaniert, auch wenn einzelne Anwohner:innen Angebote zur Sanierung der Wohnung nicht in Anspruch nehmen.
[8] Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.
[9] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen.
[10] Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden).
[11] Geschlecht gem. Angabe der Mitarbeitenden.
[12] Die Mitarbeitendenzufriedenheit wird alle zwei Jahre auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) erhoben. 2024 inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich).
[13] Deutschland (Gesellschaften mit rund 86% der inländischen Mitarbeitenden). Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für die Stammbelegschaft ohne Auszubildende und dual Studierende.
[14] Deutschland inkl. Auszubildender und dual Studierender.
[15] Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und dual Studierenden.
[16] Umfasst alle Ausbildungsjahrgänge (i. d. R. drei Ausbildungsjahrgänge bei den Auszubildenden und dual Studierenden).
[17] Lost Time Injury Frequency (LTIF) = LTI (Arbeitsunfälle ab einem Kalendertag Abwesenheit) *1.000.000/Arbeitsstunden.
[18] Wert nicht verfügbar.

Allgemeine Angaben (ESRS 2)

Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung (BP-1)

Mit dieser Nachhaltigkeitserklärung beginnt der DB-Konzern mit einer freiwilligen Berichterstattung in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS), die nicht Teil des geprüften Konzernjahresabschlusses ist. Unsere Berichterstattung in Anlehnung an die ESRS basiert auf den ESRS Set 1 vom 22. Dezember 2023 sowie teilweise bereits auf den vorgeschlagenen Anpassungen im Rahmen der fachlichen Stellungnahme der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) zum Entwurf der vereinfachten ESRS vom 3. Dezember 2025. Das bedeutet für unsere Berichterstattung:

- Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung grundsätzlich auf Basis des ESRS Set 1.
- Anwendung des ESRS-Entwurfs vom 3. Dezember 2025 für alle Angabepflichten in ESRS 2 (die Minimum Disclosure Requirements bzw. General Disclosure Requirements werden in den Themenstandards je nach ESRS-Basis des Kapitels berichtet), die neuen Angabepflichten E1-2 (Identifizierung klimabezogener Risiken und Szenarioanalyse) und E1-3 (Resilienz im Zusammenhang mit dem Klimawandel), die Angabepflichten für das Thema Gesundheitsschutz und Sicherheit in S1 sowie alle Angabepflichten zu DB-spezifischen Themen. Bei Angabepflichten, die auf Basis des ESRS Set 1 erstellt wurden, wurden vereinzelt Datenpunkte nicht berichtet, die laut ESRS-Entwurf vom 3. Dezember 2025 entfallen.
- Nicht bzw. nicht vollständige Berichterstattung einzelner Datenpunkte.

Eine Darstellung dieser Anwendungsfälle ist im ESRS-Index 170f. zu finden. Die ESRS-Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2025 erfolgt insofern auf keiner einheitlichen ESRS-Basis, ist nicht vollständig i. S. d. ESRS und wurde keiner Prüfung durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen.

Diese Nachhaltigkeitserklärung wurde auf konsolidierter Basis erstellt. Der Konsolidierungskreis entspricht grundsätzlich der finanziellen Berichterstattung. Einzelne Kennzahlen wurden noch nicht mit einer konzernweiten Abdeckung erhoben.

Die Nachhaltigkeitserklärung umfasst unsere eigene Geschäftstätigkeit sowie die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette auf Basis unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse 168f. Sie umfasst nicht den per 30. April 2025 verkauften Geschäftsbereich DB Schenker.

2025 wurden Praktikant:innen und Werkstudent:innen aus der Definition der Mitarbeitendenzahl herausgenommen und werden seitdem zu den Nachwuchskräften gezählt. Hintergrund war der überwiegende Ausbildungscharakter dieser Gruppen. Die Werte für Vorjahre bzw. Vorjahresenden wurden nicht angepasst. Sofern von weiteren in ESRS 1 beschriebenen Erleichterungen, Optionen oder sonstigen spezifischen Bestimmungen Gebrauch gemacht wurde, wird an den entsprechenden Stellen in den Themenkapiteln darauf hingewiesen.

Informationen zu Ereignissen, die nach Ende des Berichtszeitraums eingetreten sind, sind im Zusammengefassten Lagebericht im Kapitel Nachtragsbericht 153 zu finden.

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane in Bezug zu Nachhaltigkeit (GOV-1)

Im Vorstand werden Nachhaltigkeitsthemen zu einem großen Teil im Ressort der Vorstandsvorsitzenden geführt und von dieser überwacht. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Nachhaltigkeit und Umwelt, Politische Beziehungen, Infrastrukturmodernisierung und Produktqualität. Einzelne Nachhaltigkeitsthemen sind anderen Vorstandsressorts zugeordnet, etwa die Themen Mitarbeitende, Datenschutz und Compliance dem Ressort Personal und Recht, oder werden als übergreifendes Thema von mehreren Ressorts überwacht.

Der Aufsichtsrat berücksichtigt im Rahmen des Auswahlprozesses für die Bestellung neuer Vorstandsmitglieder die Expertise der Kandidat:innen für das entsprechende Ressort umfassend und bezieht dabei auch die relevanten Nachhaltigkeitsthemen mit ein.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden zur Hälfte durch den Eigentümer der DB AG in den Aufsichtsrat entsandt bzw. gewählt und zur anderen Hälfte durch die Arbeitnehmenden gewählt. Es obliegt den Aufsichtsratsmitgliedern grundsätz-

lich selbst, ihre Qualifizierung für Nachhaltigkeitsthemen sicherzustellen. Zu übergreifenden Themen werden für die Mitglieder des Aufsichtsrats situativ Informationsveranstaltungen zu Nachhaltigkeitsthemen angeboten, insbesondere in Hinblick auf neue technische Entwicklungen. Beispiele sind die Digitalisierung der Schiene, die zentral für die Themen Infrastrukturmodernisierung und Pünktlichkeit ist, oder auch das Thema künstliche Intelligenz, das für viele Nachhaltigkeitsthemen wie z. B. das Erkennen von Bewuchs im Gleis, aber auch für die Mitarbeitenden und die Unternehmenskultur eine hohe Relevanz hat.

Die Festlegung der Ziele des DB-Konzerns erfolgt durch Beschluss des Vorstands und im Rahmen der Unternehmensplanung durch den Aufsichtsrat. Dies betrifft auch Nachhaltigkeitsthemen wie insbesondere die Infrastrukturmodernisierung und Pünktlichkeit. Der Fortschritt bei der Erreichung der Ziele wird über die quartalsweise Berichterstattung des Vorstands an den Aufsichtsrat überwacht. Nachhaltigkeitsziele fließen auch in die variable Vergütung des Vorstands und der leitenden Angestellten ein. Hierzu legt der Aufsichtsrat Ziele für den Vorstand fest; der Vorstand beschließt die Ziele und Steuerungsgrößen für den DB-Konzern, die in angemessenem Umfang auch in die variable Vergütung der leitenden Angestellten des DB-Konzerns mit eingehen.

Der Aufsichtsrat hält jährlich eine Strategiesitzung ab, in der die Strategie des DB-Konzerns inkl. der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen mit dem Vorstand diskutiert wird. Bei der Festlegung der Strategie und der Ziele des DB-Konzerns finden die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen Berücksichtigung. Die Effekte unterschiedlicher Themen werden abgewogen und in einen Ausgleich gebracht, soweit diese gegenläufig sind, etwa die Themen Pünktlichkeit und Infrastrukturmodernisierung. Finanzielle Auswirkungen wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen sind Bestandteil des Risikomanagementprozesses des DB-Konzerns und der Risikoberichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat.

Weitere Informationen im Zusammengefassten Lagebericht im Corporate Governance Bericht 141 ff. sowie im Abschnitt Nachhaltigkeitsmanagement 34 ff.

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (GOV-2)

Informationen im Zusammengefassten Lagebericht im Corporate Governance Bericht 141 ff. sowie im Abschnitt Nachhaltigkeitsmanagement 34 ff.

Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-3)

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Absätze in der Nachhaltigkeitserklärung
Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	– SBM-3: Zusammenspiel der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie, Geschäftsmodell und finanziellen Effekten – S2-1: Policies – GOV-2: Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme
Einbindung betroffener Interessenträger	– SBM-2: Interessen und Standpunkte der Interessenträger – IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie wesentliche zu berichtende Informationen – S1-2, S2-2, S3-2, S4-2: Verfahren zur Einbeziehung von Stakeholdern in Bezug auf Auswirkungen – S1-3, S2-3, S3-3, S4-3: Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Stakeholder Bedenken äußern können – MDR-P in den Themenkapiteln (Policies)
Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	– SBM-3: Zusammenspiel der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie, Geschäftsmodell und finanziellen Effekten – IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie wesentliche zu berichtende Informationen
Maßnahmen zum Umgang mit negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	– MDR-A in den Themenkapiteln (Maßnahmen)
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen	– MDR-M in den Themenkapiteln (Kennzahlen) – MDR-T in den Themenkapiteln (Ziele)

Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung (GOV-4)

Unser konzernweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS) 125, das die Nachhaltigkeitsberichterstattung teilweise mit einschließt, ist integraler Bestandteil unseres Risikomanagementsystems (RMS) 124 f. Die Ausgestaltung unseres IKS berücksichtigt die empfohlenen Handlungsweisen des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus 2013. Ausgehend hiervon, ist unser IKS ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende konzerneinheitliche Prinzipien und Kontrollmechanismen wie z. B. systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt. Der Regelungsrahmen zum IKS wird durch konzernweite Richtlinien sowie durch gesellschaftsspezifische Handlungsanweisungen ergänzt.

Hierzu gehören auch die zentrale Vorgabe von Kontrollzielen auf Basis identifizierter Risiken sowie die Einrichtung von Kontrollen durch alle vollkonsolidierten Gesellschaften des DB-Konzerns. Die Kontrollziele bilden einen übergeord-

neten Rahmen, ihre Einhaltung ist durch die einzelnen Konzerngesellschaften des DB-Konzerns durch geeignete Kontrollen im Hinblick auf die gesellschaftsspezifische Risikosituation sicherzustellen. Im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung betrifft dies insbesondere Umweltkennzahlen sowie Kennzahlen zu menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in der Lieferkette. Die hierfür relevanten Kontrollziele umfassen u. a. Anforderungen zur Absicherung der Prozesse zur Informationserhebung der Geschäftsberichterstattung sowie der Prozesse zur Sicherstellung der Integrität relevanter zugehöriger Kennzahlen. Die implementierten Kontrollen sollen gesellschaftsspezifisch die Erhebung dieser Kennzahlen und die Prozesse zur gesellschaftsspezifischen und konzernweiten Nachhaltigkeitsberichterstattung absichern. Damit können die eingerichteten Kontrollen wesentliche Beiträge zur Absicherung umweltbezogener Risiken sowie zur Erfüllung der Anforderungen im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung leisten.

Das interne Kontrollsystem wird in einem jährlichen Self-Assessment durch alle Konzerngesellschaften auf Wirksamkeit beurteilt und zentral überwacht.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein weiteres Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen u. a. in ausgewählten Konzerngesellschaften auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres IKS ab. Darüber hinaus führt die Konzernrevision ausgewählte Prüfungshandlungen z. B. in den Themenfeldern Eigene Belegschaft, Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sowie Unternehmenspolitik durch.

Ergänzend zu unseren Überwachungsmechanismen befasst sich der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss bzw. der Aufsichtsrat mit der Wirksamkeit des IKS.

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette (SBM-1)

Der DB-Konzern konzentriert sich auf sein Kerngeschäft:

- Personenverkehr in Deutschland,
- Schienengüterverkehr in Europa sowie
- Betrieb und Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.

Der DB-Konzern hat das Ziel, attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts- und Gütertransportlösungen anzubieten. Hierfür setzen wir auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken.

- Im Schienenpersonenverkehr betreibt der DB-Konzern mit DB Regio und DB Fernverkehr sowohl Nah- als auch Fernverkehr innerhalb Deutschlands sowie grenzüberschreitende Verbindungen in europäische Nachbarländer wie Polen, Schweiz, Frankreich und Niederlande. Im Fernverkehr verbinden ICE-, Intercity- und Eurocity-Züge Metropolen und Ballungszentren in ganz Deutschland und auch grenzüberschreitend in Kooperation mit europäischen Bahnen. Die vorgelagerte Wertschöpfung umfasst im Schienenpersonenverkehr im Wesentlichen die Beschaffung von Schienenfahrzeugen, Ersatzteilen und Instandhaltungskomponenten und darüber hinaus die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur und des Stroms. Zu den Kund:innen des DB-Fernverkehrs gehören sowohl Privat- als auch Geschäftsreisende. Im Nahverkehr bietet DB Regio den Betrieb von Regionalverkehren auf der Schiene und Straße und S-Bahn-Linien in deutschen Metropolen an. Zielgruppe sind dabei sowohl Geschäfts- als auch Privatkund:innen, darüber hinaus auch die Besteller der regionalen Verkehre.
- Im Schienengüterverkehr betreibt DB Cargo als europäischer Marktführer das größte Schienennetzwerk auf dem Kontinent in den folgenden europäischen Ländern: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Polen, Rumänien, Schweiz, Spanien, Tschechien, Ungarn und dem Vereinigten Königreich. Auch im Schienengüterverkehr umfasst die vorgelagerte Wertschöpfung im Wesentlichen die Beschaffung von Schienenfahrzeugen, ihren Ersatzteilen und Instandhaltungskomponenten und die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur und des Stroms. Seinen Geschäftskunden aus den Industrien Automotive, Baustoffe, Chemie, Industriegüter, Intermodal, Konsumgüter und Montan bietet DB Cargo Ganzzug- und Einzelwagenverkehre, kombinierte Verkehre und multimodale Haus-zu-Haus-Transporte (Full Load Solutions) an.
- DB InfraGO betreibt nicht nur mit rund 33.000 km das größte Streckennetz in Europa, sondern ist auch der größte Bahnhofsbetreiber Europas. Seinen Geschäftskunden bietet DB InfraGO die Nutzung von Trassen und Anlagen an und verantwortet die Instandhaltung, Modernisierung und Weiterentwicklung des Streckennetzes. Bei den Bahnhöfen bietet DB InfraGO Zughalte an den Bahnsteigen, die Vermietung von Gewerbeflächen und eine Vielzahl an weiteren mobilitätsorientierten Dienstleistungen an. Die vorgelagerte Wertschöpfung liegt schwerpunktmäßig bei Bau- und Ingenieurunternehmen für Ausbau und Instandhaltung des Schienennetzes sowie Herstellern von Leit- und Sicherungstechnik und weiteren Infrastrukturkomponenten. Zu den Kunden zählen neben den Geschäftskunden mit Fokus auf Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Mieter und Mobilitätsanbieter auch Privatkund:innen und die Besteller der Verkehre.

- DB Energie bietet Energieprodukte rund um Traktionsenergie sowie stationäre Energieversorgung an. Dazu gehören neben Bahnstrom und Diesel auch Versorgungslösungen für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Schienenverkehr und energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen. DB Energie bezieht seine Energieversorgung in der vorgelagerten Wertschöpfung u. a. über langfristige Stromlieferverträge mit Erzeugern erneuerbarer Energien, um eine zuverlässige Versorgung des Schienenverkehrs sicherzustellen, und bedient größtenteils Geschäftskunden, aber auch Privatkund:innen an Bahnhöfen.

Im Konzernportfolio gab es 2025 eine wesentliche Veränderung: Der Verkauf von DB Schenker wurde im Oktober 2024 beschlossen und per 30. April 2025 umgesetzt. Die Logistikaktivitäten des DB-Konzerns, die bei DB Schenker gebündelt waren, sind seitdem nicht mehr Teil des Geschäftsmodells.

Die Nachhaltigkeitsziele des DB-Konzerns sind in den themenspezifischen Kapiteln der Nachhaltigkeitserklärung dargestellt.

Die wesentlichen Branchen des DB-Konzerns werden in den folgenden NACE-Codes (Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne; Klassifikation der Wirtschaftszweige in der EU) zusammengefasst:

- 35 Energieversorgung
- 42.12 Bau von Bahnverkehrsstrecken
- 49.1 Personenbeförderung im Schienenverkehr
- 49.2 Güterbeförderung im Schienenverkehr
- 52.2 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr

Unsere Umsatzerlöse im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen beliefen sich 2025 auf rund 3,3 Mrd. €.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger (SBM-2)

EINBINDUNG ZENTRALER STAKEHOLDER-PERSPEKTIVEN IN DIE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Im DB-Konzern ist ein kontinuierlicher Stakeholderdialog fest in die strategische Steuerung und das Geschäftsmodell eingebettet. Ziel ist, Erwartungen, Anliegen sowie potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und systematisch in Strategie, Zielbilder und operative Entscheidungen einfließen zu lassen. Erkenntnisse aus Dialogen werden in Planungs- und Entscheidungsprozessen berücksichtigt, etwa bei der Überprüfung von Zielen und der Ableitung von Maßnahmenportfolios. In der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DMA) wurden die Perspektiven wesentlicher Stakeholdergruppen bspw. indirekt über konzerninterne Expert:innen einbezogen. Die konzerninternen Repräsentant:innen unserer Stakeholdergruppen stehen über verschiedene Kanäle und Dialogformate im regelmäßigen Austausch mit Mitgliedern ihrer jeweiligen Stakeholdergruppe. So flossen Stakeholderperspektiven bspw. in die Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen oder auch die Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements, Risiko- und Chancenmanagements sowie in Governance-Prozesse ein. Diese Verzahnung stärkt die Einbeziehung der Interessen und Sichtweisen unserer Stakeholder und unterstützt eine belastbare, zukunftsorientierte Umsetzung unserer Strategie.

Bspw. fließen die Perspektiven unserer Kunden in die Weiterentwicklung unserer Angebote und Services ein. Regelmäßige Kundenzufriedenheitsbefragungen liefern konkrete Hinweise auf Bedarfe und Verbesserungspotenziale entlang der Reisekette. Die Ergebnisse werden systematisch ausgewertet und in Produkt-, Service- und Prozessverbesserungen überführt. Darüber hinaus bringt der DB Kundenbeirat die Sicht externer Fahrgastvertreter:innen in strukturierter Form ein. Seine Empfehlungen werden in die laufende Weiterentwicklung des Angebots und der Kundenkommunikation einbezogen. Die Sichtweisen unserer Mitarbeitenden fließen über etablierte Dialogformate, insbesondere den sozialen Dialog mit Betriebsräten und Tarifpartnern, regelmäßige Mitarbeitendenbefragungen sowie themenspezifische Beteiligungsformate, in die Personalstrategie des DB-Konzerns ein. Rückmeldungen zu Arbeitsbedingungen, Qualifizierung, Gesundheitsschutz und Vereinbarkeit werden systematisch ausgewertet und in die Weiterentwicklung der HR-Programme, der Personalgewinnungs- und Qualifizierungsstrategie sowie in Maßnahmen zur Arbeitsplatzgestaltung integriert. Künftige strategische Anpassungen berücksichtigen weiterhin die aus diesen Dialogen gewonnenen Prioritäten der Mitarbeitenden. Der DB-Konzern nimmt politische und regulatorische Interessen ernst und berücksichtigt diese bei Entscheidungen zur Geschäftsentwicklung. Bspw. hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) 2025 mit der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« 38 Eckpunkte zur Reform des DB-Konzerns veröffentlicht, die der DB-Konzern aufgreift. Der Dialog mit Verbänden und der Fachöffentlichkeit dient einerseits der Information über die Aktivitäten des DB-Konzerns und andererseits dem Austausch zu für den Schienenverkehr bedeutsamen Themenfeldern. Hinweise der Stakeholder werden aufgenommen und im Rahmen der konzerninternen Meinungsbildung auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Der Dialog dient ebenso der Erörterung bzw. Auslotung gemeinsamer Interessen und kann daraus abgeleitet fallweise in ein gemeinsames Agieren bei der politischen Interessenvertretung münden. Weitere Informationen zur Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren, die von unserer Geschäftstätigkeit betroffen sind, sind in den jeweiligen Themenkapiteln zu finden.

Stakeholderdialog im Überblick

Stakeholder	Themen 2025	Die wichtigsten Dialog- und Kommunikationsformate
Reisende (privat und geschäftlich)	– Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit – Schienenersatzverkehr und Baukommunikation – Fahrplan-, Takt- und Angebotsverbesserungen – Nachhaltigkeit/Reduktion Treibhausgasemissionen – Fortführung Deutschland-Ticket – Neue Serviceangebote/Produktverbesserung – Ausweitung Angebote und On-Demand-Verkehre – Integrierte Alltagsmobilität (Pilotprojekt Smile24, Integration von Features in den DB Navigator) – Innovative Fahrzeugkonzepte – Fahrzeugmodernisierung – Abschaltung RegioGuide	– DB Kundenbeirat – Online Dialog Plattformen/Soziale Netzwerke – Kundendialog (telefonisch, persönlich, Kundenbefragungen) – Virtuelle und/oder hybride Dialogformate und Produktkonferenzen – Digitale Roadshows/Produktpräsentationen – Newsletter – Marktforschung/Interviews – Programmbegleitende Arbeitsgruppe – Zukunft Nahverkehr als Dialogformat – In-App-Nachrichten – Werbliche Kommunikation
Geschäftskunden (Güterverkehr)	– Transformation DB Cargo – Entwicklung zum europäischen Bahnlogistiker – Zukunft Einzelwagennetzwerk – Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – Digitalisierung/Automatisierung – Digitale Automatische Kupplung – Nachhaltigkeitsaktivitäten und -ziele/Nachhaltige Logistik – Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) – verstärkter Einsatz von Ökostrom	– Direkter Kundenaustausch – Eigene Dialog- oder Kundenveranstaltungen – Kundenworkshops – Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragung – Digitale Kundenplattform/E-Services – Videoformate, Präsentationen – Kundennewsletter, Newsroom Logistik News, soziale Netzwerke
Politik/Regulierende	– Infrastrukturfinanzierung – Gemeinwohlorientierte Infrastruktur – Modernisierung Hochleistungskorridore – Rahmenbedingungen für Trassen- und Stationsentgelte – Stärkung des Schienengüter- und -personenverkehrs – Deutschland-Ticket – Rahmenbedingungen im Energiemarkt – Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen – Digitalisierung – Rahmenbedingungen Öffentlicher-Personennahverkehrs-(ÖPNV-)Markt – Integrierte Alltagsmobilität – Beitrag zu Nachhaltigkeit (ökologische Transformation) – Schutz kritischer Infrastruktur – Emissionsreduziertes Bauen – Klimaresilienz	– Parlamentarische Veranstaltungen – Beteiligung an Diskussionsrunden und Fachvorträgen – Beteiligung an Dialogformaten der Bundesregierung – Teilnahme an Anhörungen im Bundestag – Eigene Veranstaltungen (z. B. Wettbewerbssymposium)
Mitarbeitende	– Umstrukturierung DB-Konzern und Reduzierung Personalbedarfe – Angespannte betriebliche Lage – Tarifverhandlungen – Steigerung Anteil Frauen in Führung – Internationale Konflikte und Krisen	– Ausbausteine der Mitarbeitenden – Durchführung Kulturbarometer – Events und Netzwerke zum Thema Gesundheit, New Work und Diversity – Ehrenamtliches und freiwilliges soziales Engagement, z. B. »DB packt an« – Social Intranet, interne Wissensplattform und Newsletter für alle Mitarbeitenden
Investoren	– Auswirkungen Inflation – Infrastrukturfinanzierung/Dividendenpolitik – Verschuldung/Profitabilität – Wettbewerbssituation/Regulatorisches Umfeld – Pünktlichkeit – Sanierungsprogramm – Verkauf von DB Schenker	– Roadshows – E-Mail-Kontakte – Direkte Kontakte/One-on-Ones – Investor Relations Internetauftritt, -Newsletter, -Präsentationen
Lieferanten	– Infrastrukturprojekte – Lieferantenmanagement – Digitalisierung – Geschäftspartnerprüfungen – Klimaschutz und -resilienz – Infrastrukturmodernisierung, -entwicklung und -finanzierung	– Railway Forum 2025 – Branchennetzwerk Railsponsible – Fachvorträge – Lieferantenbesuche, Lieferantenentwicklungsgespräche, Lieferantentage – Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB)

Die jeweilige Reihenfolge der Themen und Dialogformate stellt keine Priorisierung dar.

Stakeholderdialog im Überblick

Stakeholder	Themen 2025	Die wichtigsten Dialog- und Kommunikationsformate
Verbände/Fachöffentlichkeit	– Infrastrukturfinanzierung – Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozessen – Sanierung Hochleistungskorridore – Zukunftsbahnhöfe – Deutschland-Ticket – Stärkung des Schienengüter- und -personenverkehrs – Rahmenbedingungen für Trassen- und Stationsentgelte – Rahmenbedingungen Energiemarkt – Digitalisierung – Beitrag zu Nachhaltigkeit/Dieselausstieg – Innovationen in der Mobilität und Logistik – Integrierte Mobilität/Autonomes Fahren – Klimaschutz, -resilienz/Emissionsreduziertes Bauen – Nationale Sicherheit – Nachhaltigkeitsgesetzgebung – Soziale Nachhaltigkeit	– Spitzengespräche und Fachaustausche – Mitgliedschaft in Verbandsgremien – Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen – Forum Nachhaltigkeit – Mitgliedschaft in relevanten Gremien wie UN Global Compact (UNGC), econsense und der Stiftung KlimaWirtschaft – Mitgliedschaft im Deutschen Institut für Compliance – Korporative Mitgliedschaft bei Transparency International Deutschland
Medien	– Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit – Steigerung Arbeitgeberattraktivität/Personalgewinnung – Angebote und digitale Services für Kund:innen – Integrierte Mobilität – Korridorsanierungen/Zukunftsbahnhöfe – Ausbau Fahrzeugflotte, Instandhaltung – Nachhaltigkeit, Transformation – M&A-Aktivitäten – Sanierung, Wirtschaftlichkeit – Vorstandswechsel	– Medien-Internetauftritt – Presseinformationen – Medien- und Fototermine, auch digitale und hybride Formate – Soziale Netzwerke

Die jeweilige Reihenfolge der Themen und Dialogformate stellt keine Priorisierung dar.

Die Ansichten und Interessen der Stakeholder werden über die jeweiligen zuständigen Fachbereiche dem Vorstand zur Kenntnis gebracht und fließen in die regelmäßige Berichterstattung an den Aufsichtsrat ein. Die Vorstandsmitglieder sind auch selbst aktiver Teil des Stakeholderdialogs des DB-Konzerns. Die Ergebnisse der Erhebung der Mitarbeitendenzufriedenheit und der Kundenzufriedenheit sind Teil der vom Aufsichtsrat beschlossenen Ziele für die variable Vergütung des Vorstands und werden dem Aufsichtsrat im Rahmen der Zielfeststellung zur Kenntnis gebracht.

Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat zur Hälfte mit Arbeitnehmendenvertreter:innen besetzt, die die Interessen und Ansichten der Mitarbeitenden direkt einbringen. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats wird durch den Eigentümer besetzt. Diejenigen Mitglieder, die aus Regierungskreisen stammen, bringen u. a. Ansichten und Interessen aus der Politik ein.

DIALOG ZU NACHHALTIGKEIT

Wir tauschen uns sowohl bilateral als auch im Rahmen von Netzwerken und Dialogformaten mit unseren Stakeholdern zu Nachhaltigkeitsthemen des DB-Konzerns aus. Wir veranstalten eigene Multi-Stakeholder-Formate, wie etwa das Forum Nachhaltigkeit. Zudem führen wir eine strukturierte Umfeldbeobachtung und -analyse durch. Mittels dieser erfassen wir relevante Themen systematisch und prüfen sie auf ihre Bedeutung für das Nachhaltigkeitsmanagement 34 ff. des DB-Konzerns. Auch beantworten wir eingehende Fragen von Stakeholdern zu Nachhaltigkeitsthemen.

Mit unserer Umweltmarke »Das ist grün.« und mehr als 150 Maßnahmen in den fünf Handlungsfeldern Klimaresilienz, Klimaschutz, Ressourcenschutz, Umweltschutz und Lärmschutz macht der DB-Konzern sein ökologisches Engagement entlang der Wertschöpfungskette sichtbar. Weiterführende Informationen können auf der Nachhaltigkeitsinternetseite des DB-Konzerns aufgerufen werden.

Forum Nachhaltigkeit

Das Forum Nachhaltigkeit des DB-Konzerns hat sich in den vergangenen Jahren als eine zentrale Plattform etabliert, bei der Entscheidungsträger:innen aus verschiedenen Bereichen in den Dialog zu aktuellen Nachhaltigkeitsthemen treten. Das Forum Nachhaltigkeit 2025 fand am 16. Oktober 2025 in einem hybriden Format statt. Inhaltlich stand die Veranstaltung 2025 unter dem Leitthema »Kann Nachhaltigkeit in Krisenzeiten ein harter Wirtschaftsfaktor sein?«. Auf dem Podium waren Vertreter:innen des DB-Vorstands sowie hochrangige Vertreter:innen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

Spitzentreffen mit Umweltverbänden

Um den Dialog mit den Umweltverbänden zu intensivieren, fand ein Spitzentreffen mit deren Vorsitzenden statt. Am 14. Mai 2025 hat sich der Vorstandsvorsitzende der DB AG mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutscher Naturschutzring (DNR), Greenpeace, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Verkehrsclub Deutschland (VCD) und World Wide Fund For Nature (WWF) getroffen. Dabei wurde über aktuelle Themen des DB-Konzerns, die nachhaltige Mobilität, Klimaschutz und Klimaresilienz sowie weitere Nachhaltigkeitsthemen diskutiert.

Zusammenspiel der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie, Geschäftsmodell und finanziellen Effekten (SBM-3)

STRATEGIE UND GESCHÄFTSMODELL

Das Kerngeschäft des DB-Konzerns umfasst die Aktivitäten rund um den Personen- und Güterverkehr sowie die dafür benötigte Schieneninfrastruktur. Die Strategie Starke Schiene bildet das Fundament unserer Ausrichtung und Ziele und ist ein zentrales Element, um einen nachhaltigen Beitrag zu Klimaschutz, Mobilität und Wirtschaftskraft in Deutschland und Europa zu leisten. Angesichts der Auswirkungen des Klimawandels gewinnt unser Geschäftsmodell an Bedeutung: Der Schienenverkehr weist im Vergleich zu anderen motorisierten Verkehrsträgern geringere spezifische Treibhausgasemissionen auf und bietet dadurch eine wesentliche Möglichkeit zur Reduktion der Gesamtemissionen im Verkehrssektor. Damit soll unser Angebot einen messbaren Beitrag zur Erreichung der klimapolitischen Ziele Deutschlands und der EU leisten.

Wie wir unsere wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen mit Policies, Maßnahmen und Zielen adressieren, wird ausführlich in den themenspezifischen Kapiteln unserer Nachhaltigkeitserklärung beschrieben.

Umwelt

Im Rahmen unserer eigenen Geschäftstätigkeit entstehen durch Transportaktivitäten u. a. wesentliche negative Auswirkungen im Kontext Klimawandel, insbesondere im Zusammenhang mit unseren Treibhausgasemissionen und unserem Energieverbrauch. Damit eng verbunden und ebenso relevant für uns ist das Thema Luftreinhaltung. Durch die zunehmenden Bauaktivitäten zur Modernisierung der Infrastruktur treten in unserer eigenen Geschäftsaktivität negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme auf. Durch die ressourcenintensiven Bauaktivitäten in der Infrastruktur entstehen darüber hinaus auch wesentliche negative Auswirkungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, v. a. durch Treibhausgasemissionen, Ressourcenabbau und die damit verbundenen Eingriffe in die Natur. In Verbindung mit Klimaschutz und Klimawandelanpassungen können finanzielle Risiken z. B. in Form von erhöhten Aufwendungen oder Umsatzeinbußen infolge unzureichender Klimawandelanpassungsmaßnahmen auftreten.

Soziales

Unser Kerngeschäft ist personalintensiv, wodurch wesentliche negative wie positive Auswirkungen auf die eigenen Mitarbeitenden insbesondere bezogen auf Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz und Sicherheit sowie Datenschutz entstehen können. In der vorgelagerten Wertschöpfungskette haben wir v. a. durch unsere hohen Beschaffungsvolumina im Bereich Infrastruktur eine große Anzahl an Lieferanten, weshalb wir Gesundheitsschutz und Sicherheit als ein für den DB-Konzern wesentliches Thema identifiziert haben. Durch unsere Aktivitäten im Schienenverkehr kommt es zu lärmbedingten Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften. Unsere Kund:innen sind eine unserer wichtigsten Stakeholdergruppen, bei denen wesentliche negative Auswirkungen v. a. im Zusammenhang mit Reisendeninformation, der persönlichen Sicherheit sowie dem Datenschutz bestehen.

Governance

Als einer der größten Arbeitgeber Deutschlands ist eine gute Unternehmenskultur ein für uns wesentliches Thema. Mit dem Bund als Eigentümer und durch unsere kapitalintensiven sowie teilweise durch den Bund geförderten Geschäftsaktivitäten stellt politisches Engagement eine wesentliche finanzielle Chance dar. Insbesondere durch unsere internationalen und auch kapitalintensiven Geschäftsaktivitäten und die dort entstehenden hohen Beschaffungsvolumina sind auch die Themen Schutz von Hinweisgeber:innen sowie Korruption und Bestechung für uns wesentlich.

DB-spezifische Themen

Unser Kerngeschäft in Deutschland kann maßgeblich zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene beitragen. Daraus ergeben sich wesentliche positive Auswirkungen hinsichtlich Klimaschutz sowie finanzielle Chancen für den DB-Konzern. Schlechte Pünktlichkeitswerte bewirken hingegen negative Auswirkungen auf Kund:innen und bergen daher für uns auch finanzielle Risiken.

RESILIENZ GEGENÜBER WESENTLICHEN RISIKEN

Der DB-Konzern führt regelmäßig qualitative Analysen zur Resilienz seiner Strategie und des Geschäftsmodells gegenüber wesentlichen Risiken durch. Dabei werden kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte berücksichtigt sowie potenzielle Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Risikofeldern einbezogen. Die Bewertung erfolgt auf Grundlage interdisziplinärer Einschätzungen unter Einbindung relevanter Fachbereiche.

Mit unserem integrierten Ansatz sind zentrale Risiken und Unsicherheiten bereits in der Strategie adressiert und stärken die Widerstandsfähigkeit unseres Geschäftsmodells. So trägt unsere Strategie zur Entwicklung eines nachhaltigen, zukunftsfähigen Mobilitätssystems und zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des DB-Konzerns bei.

Umwelt

Der Umgang mit den für uns wesentlichen Risiken ist bereits in unserer Strategie verankert: Im Bereich Klimawandel setzen wir auf Klimaschutz und Klimaanpassung – wir wollen die Verkehrswende vorantreiben und mehr Verkehr auf die Schiene verlagern und unsere Treibhausgasemissionen durch bspw. mehr erneuerbare Energien im DB-Bahnstrommix und alternative Antriebe senken. Zugleich investieren wir gezielt in die Modernisierung unserer Infrastruktur (z. B. hitze- und wetterfestere Anlagen) und stärken damit unsere Klimaresilienz, sichern die Leistungsfähigkeit der Schiene für die Verkehrswende und reduzieren finanzielle Risiken aus regulatorischen Anforderungen und Umweltauflagen.

Soziales

Die regelmäßigen Tarifverhandlungen 207 f. werden von Sozialpartnerschaft und einem kontinuierlichen transparenten Dialog begleitet. Ziel ist es, Arbeitskonflikte zu vermeiden und finanzielle Belastungen zu begrenzen.

Governance

Zur Minimierung von Korruptions- und Bestechungsrisiken haben wir ein umfassendes Compliance-Management-System 249 etabliert, das regelmäßige Schulungen, klare Richtlinien und konsequente Überwachung umfasst. Dieses System soll sicherstellen, dass Compliance-Risiken frühzeitig erkannt und entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen implementiert werden. Dadurch schützen wir uns effektiv vor Sanktionen sowie dem Ausschluss von öffentlichen Aufträgen.

DB-spezifische Themen

Die stetige Modernisierung und Digitalisierung unserer Infrastruktur 261 ff. steuern wir bewusst, um trotz hoher Investitionen die Leistungsfähigkeit des Bahnbetriebs so gut wie möglich zu sichern. Gleichzeitig fokussieren wir uns auf die kontinuierliche Optimierung unserer Prozesse und den gezielten Einsatz digitaler Technologien, um Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Servicequalität zu erhöhen und mögliche Reputations- sowie finanzielle Risiken – etwa durch Pönale oder Fahrgastrechte – zu minimieren.

AKTUELLE FINANZIELLE EFFEKTE WESENTLICHER RISIKEN

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden wesentliche finanzielle Risiken in den folgenden Bereichen identifiziert: Anpassung an den Klimawandel, Tarifverhandlungen, Korruption und Bestechung, Infrastrukturmodernisierung und Pünktlichkeit. Weitere Informationen zu den finanziellen Effekten der Risiken sind im Chancen- und Risikobericht 124 ff. zu finden.

Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie wesentliche zu berichtende Informationen (IRO-1)

Zur Bestimmung unserer wesentlichen Themen in der eigenen Geschäftstätigkeit und entlang unserer Wertschöpfungskette haben wir 2025 die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse aus 2024 als Basis genutzt und punktuelle Anpassungen und Verbesserungen vorgenommen. 2025 wurde keine gesamthafte Neubewertung der IROs (Impacts, Risks, Opportunities) durchgeführt, jedoch haben wir unsere Wertschöpfungskette systematischer betrachtet, erste Erkenntnisse aus der ESRS-Anwendung berücksichtigt sowie in Einzelfällen Bewertungskorrekturen vorgenommen. Darüber hinaus wurden die IROs des 2025 verkauften nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker aus den Ergebnissen herausgerechnet.

VORGEHEN DOPPELTE WESENTLICHKEITSANALYSE

Bei der erstmaligen Durchführung einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse 2024 in Orientierung an den Vorgaben der ESRS haben wir im ersten Schritt eine Liste von potenziell wesentlichen Themen erstellt, die sich aus den in ESRS 1 (Application Requirement [AR; Allgemeine Anforderung] 16) des ESRS Set 1 enthaltenen Nachhaltigkeitsaspekten sowie unternehmensspezifischen Themen zusammensetzt. Im zweiten Schritt haben wir für diese Themen, basierend auf dem Integrierten Bericht 2023 sowie weiteren thematischen Quellen (z. B. DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner oder Mitarbeitendenbefragung 2022), tatsächliche und potenzielle positive und negative Auswirkungen, die der DB-Konzern auf Nachhaltigkeitsthemen hat, sowie die sich daraus ableitenden Chancen und Risiken definiert und zugeordnet. Bevor diese sog. IROs in die Bewertungsphase gingen, wurden sie von internen Fachexpert:innen hinsichtlich Richtigkeit, Relevanz und Vollständigkeit validiert. Im dritten Schritt haben die internen Fachexpert:innen unter Berücksichtigung von Stakeholderinteressen Wesentlichkeitsbewertungen für die IROs vorgenommen.

Bei einem Großteil der IROs in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurde bei deren Bewertung auf die Ergebnisse der LkSG-Risikoanalyse 233 zurückgegriffen. Somit wurde in diesem Schritt der Wesentlichkeitsanalyse überwiegend Tier-1 betrachtet. Die detaillierte Bewertungsmethodik orientierte sich an den Anforderungen der ESRS sowie am bestehenden Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns. Für Auswirkungen haben wir die Schwere und die Eintrittswahrscheinlichkeit und für finanzielle Risiken und Chancen den finanziellen Effekt sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet.

Bei der Bewertung der IROs mussten Einschätzungen hinsichtlich des Zeithorizonts (Eintrittsjahr sowie Kurz-, Mittel- und Langfristigkeit) vorgenommen werden. Die Erheblichkeit der Auswirkungen wurde anhand der Komponenten Eintrittswahrscheinlichkeit, Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit (nur bei negativen Auswirkungen) bestimmt. Grundsätzlich wurden i. d. R. die aktuellen Auswirkungen des DB-Konzerns, also unter Berücksichtigung bereits ergriffener Maßnahmen, bewertet. Bei der Bewertung der Chancen und Risiken wurde der finanzielle Effekt abgeschätzt. Aus diesen Bewertungen, zusammen mit den für die unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeiten hinterlegten Werten sowie unter der gewichteten Berücksichtigung, ob ein IRO einen Bezug zu Menschenrechten hat, wurde ein Score pro IRO berechnet.

Ab einem Ergebnis gleich dem oder größer als der Schwellenwert, werden die Auswirkungen gleichermaßen von uns betrachtet. Es erfolgt keine Priorisierung der Auswirkungen basierend auf deren Bewertungsergebnissen.

Bei der Erfassung von potenziellen und tatsächlichen IROs wurde die gesamte Wertschöpfungskette betrachtet. Hierfür haben wir 2025 die Wertschöpfungsketten mit erwarteten wesentlichen Auswirkungen des DB-Konzerns, inkl. Warenflüssen, Akteuren und Abhängigkeiten, skizziert und den dort auftretenden Sektoren Branchenrisiken zugeordnet. Im Anschluss haben interne Fachexpert:innen die Darstellungen validiert.

Eine Einbeziehung der Perspektiven von unseren wesentlichen Stakeholdern sowie von Betroffenen (z. B. im Kontext Lärmschutz) im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse erfolgte mittelbar über interne Fachexpert:innen. Die Fachexpert:innen stehen im Rahmen verschiedener Dialogformate im Austausch mit den jeweils relevanten Stakeholdergruppen und haben deren Interessen stellvertretend berücksichtigt.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie abgedeckte Angabepflichten (IRO-2)

Unsere wesentlichen IROs sind zu Beginn der jeweiligen Themenkapitel aufgeführt.

Das wesentliche Themenset des DB-Konzerns hat sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr verändert. Es sind fünf Themen hinzugekommen und ein Thema ist entfallen. Insgesamt wurden 2025 27 Themen (im Vorjahr: 23) als wesentlich identifiziert.

Mit dem Verkauf von DB Schenker im Frühjahr 2025 wurde eine Ausgliederung des Geschäftsbereichs aus der Wesentlichkeitsanalyse des DB-Konzerns vorgenommen. In der Folge ist das Thema Wasserverschmutzung (E2: Umweltverschmutzung) entfallen. Hinzugekommen sind die Themen Angemessene Entlohnung (S1: Eigene Belegschaft) sowie Politisches Engagement (G1: Unternehmenspolitik). Bei beiden Themen lag der Score der betroffenen IROs ohne die Konsolidierung mit den DB Schenker-IRO-Bewertungen über der Wesentlichkeitsschwelle.

Außerdem haben wir bei einzelnen IROs aufgrund erster Erkenntnisse aus der ESRS-Anwendung Anpassungen vorgenommen. Dies führte bei den folgenden Themen zur Überschreitung der Wesentlichkeitsschwelle: Gleichstellung der Geschlechter und Datenschutz (S1: Eigene Belegschaft) und Datenschutz (S4: Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher und Endnutzer).

ESRS-Index

Angabepflichten der European Sustainability Reporting Standards (ESRS), die in der Nachhaltigkeitserklärung in Anlehnung an die ESRS abgedeckt werden.

Angabepflichten		Basis : ESRS Set 1 vom 22.12.2023	Basis: ESRS-Entwurf vom 03.12.2025	(Teil-) Ausschlüsse	Seite
ESRS 2	**Allgemeine Angaben**				
BP-1	Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung		X		161
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane in Bezug zu Nachhaltigkeit		X		161f.
GOV-2	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme		X		162
GOV-3	Erklärung zur Sorgfaltspflicht		X		162
GOV-4	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung		X		162f.
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette		X		163f.
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger		X		164ff.
SBM-3	Zusammenspiel der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie, Geschäftsmodell und finanziellen Effekten		X		167f.
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie wesentliche zu berichtende Informationen		X		168f.
IRO-2	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie abgedeckte Angabepflichten		X		169
ESRS E1	**Klimawandel**				
E1-1	Climate Transition Plan	X	X [1]	X	174f.
	Identifizierung klimabezogener Risiken und Szenarioanalyse		X		175f.
	Resilienz im Zusammenhang mit dem Klimawandel		X		176f.
E1-2	Konzepte (Policies) im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	X	X [1]		177f.
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	X		X	178ff.
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	X	X [1]		183ff.
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	X		X	186
E1-6	Treibhausgas-(THG-)Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	X		X	186ff.
–	Zusätzliche Inhalte – Klimawandel				189
ESRS E2	**Umweltverschmutzung**				
E2-1	Konzepte (Policies) im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	X	X [1]		190f.
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	X		X	191f.
E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	X	X [1]		192
E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	X			192f.
ESRS E4	**Biologische Vielfalt und Ökosysteme**				
E4-1	Übergangsplan zu biologischer Vielfalt und Ökosystemen		X		/
E4-2	Konzepte (Policies) im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	X	X [1]		193ff.
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	X		X	195f.
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	X	X [1]		196
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	X		X	196
–	Zusätzliche Inhalte – Biologische Vielfalt und Ökosysteme				197
ESRS E5	**Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**				
E5-1	Konzepte (Policies) im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	X	X [1]		198f.
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	X		X	199f.
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	X	X [1]		200
E5-4	Ressourcenzuflüsse	X			200f.
–	Zusätzliche Inhalte – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft				201ff.
ESRS S1	**Eigene Belegschaft**				
S1-1	Konzepte (Policies) im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	X [2]	X [1]		204ff., 221f., 226f.
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	X [2]			206, 222, 227
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	X [2]			206f., 222f., 227
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	X [2]	X [1]	X	207ff., 223f., 227
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	X [2]			212f., 224, 227
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmenden des Unternehmens	X			213ff.
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Phase-in			215
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	X			215f.

Angabepflichten		Basis : ESRS Set 1 vom 22.12.2023	Basis: ESRS-Entwurf vom 03.12.2025	(Teil-) Ausschlüsse	Seite
S1-9	Diversitätskennzahlen	X	X		216
S1-10	Angemessene Entlohnung	X			216
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Phase-in		X	216f.
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit		X [1]	X	224f.
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Phase-in			217
S1-16	Vergütungskennzahlen	X		X	217
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	X			217
–	Zusätzliche Inhalte – Eigene Belegschaft				218ff., 225f.
ESRS S2	**Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**				
S2-1	Konzepte (Policies) im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	X	X [1]		228ff.
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	X			230f.
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	X			231
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	X		X	231ff.
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	X			233
ESRS S3	**Betroffene Gemeinschaften**				
S3-1	Konzepte (Policies) im Zusammenhang mit den betroffenen Gemeinschaften	X	X [1]	X	234
S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	X			234f.
S3-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	X			235
S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	X	X [1]	X	235
S3-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	X			235f.
ESRS S4	**Verbraucher und Endnutzer**				
S4-1	Konzepte (Policies) im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	X	X [1]	X	236f., 239f., 244
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	X			237, 241, 244f.
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	X			237, 241, 245
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	X	X [1]	X	237ff., 241ff. 245f.
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	X			239, 243, 246
ESRS G1	**Unternehmenspolitik**				
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte (Policies) für die Unternehmensführung	X	X [1]		247, 249f., 252f., 254
–	Maßnahmen	X		X	247f., 250ff., 253, 254f.
–	Ziele	X			248, 252, 253, 255
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	X		X	250ff.
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	X			252
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	X			255f.
–	Zusätzliche Inhalte – Unternehmenspolitik				257ff.
ESRS DB1	**Infrastrukturentwicklung**				
–	Policies		X		261ff.
–	Maßnahmen		X		263ff.
–	Ziele		X		265
ESRS DB2	**Kundennutzen und Produktqualität**				
–	Policies		X		266
–	Maßnahmen		X		266ff.
–	Ziele		X		268
–	**Anhang**				
–	EU-Taxonomie	/	/	/	269ff.

[1] Bei Angabepflichten, die auf Basis des ESRS Set 1 erstellt wurden, wurden vereinzelt Datenpunkte nicht berichtet, die laut ESRS-Entwurf vom 3. Dezember 2025 entfallen.
[2] Ausnahme: Angaben zum wesentlichen Thema »Gesundheitsschutz und Sicherheit« auf Basis des ESRS-Entwurfs vom 3. Dezember 2025 erstellt.

Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

Angabepflichten		EU-Gesetzgebung: SFDR [1], Säule 3 [2], Benchmark-Verordnung [3], EU-Klimagesetz [4]	Seite
ESRS 2 GOV-1	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen, Abs. 21 Buchst. d	SFDR, Benchmark-Verordnung	147
ESRS 2 GOV-1	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Abs. 21 Buchst. e	Benchmark-Verordnung	146
ESRS 2 GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht, Abs. 30	SFDR	162 (unter GOV-3)
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen, Abs. 40 Buchst. d Ziff. i	SFDR, Säule 3, Benchmark-Verordnung	164
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien, Abs. 40 Buchst. d Ziff. ii	SFDR, Benchmark-Verordnung	–
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen, Abs. 40 Buchst. d Ziff. iii	SFDR, Benchmark-Verordnung	–
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak, Abs. 40 Buchst. d Ziff. iv	Benchmark-Verordnung	–
ESRS E1-1	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050, Abs. 14 (Climate Transition Plan)	EU-Klimagesetz	174f.
ESRS E1-1	Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind, Abs. 16 Buchst. g	Säule 3, Benchmark-Verordnung	– (Ausschluss)
ESRS E1-4	THG-Emissionsreduktionsziele, Abs. 34	SFDR, Säule 3, Benchmark-Verordnung	183ff.
ESRS E1-5	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen, aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren), Abs. 38	SFDR	186
ESRS E1-5	Energieverbrauch und Energiemix, Abs. 37	SFDR	186
ESRS E1-5	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren, Abs. 40 bis 43	SFDR	186
ESRS E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen, Abs. 44	SFDR, Säule 3, Benchmark-Verordnung	186f.
ESRS E1-6	Intensität der THG-Bruttoemissionen, Abs. 53 bis 55	SFDR, Säule 3, Benchmark-Verordnung	187
ESRS E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und CO_2-Zertifikate, Abs. 56	EU-Klimagesetz	nicht wesentlich
ESRS E1-9	Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken, Abs. 66	Benchmark-Verordnung	Phase-in
ESRS E1-9	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischen Risiko, Abs. 66 Buchst. a	Säule 3	Phase-in
ESRS E1-9	Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden, Abs. 66 Buchst. c	Säule 3	Phase-in
ESRS E1-9	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen, Abs. 67 Buchst. c	Säule 3	Phase-in
ESRS E1-9	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen, Abs. 69	Benchmark-Verordnung	Phase-in
ESRS E2-4	Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Abs. 28	SFDR	192f.
ESRS E3-1	Wasser- und Meeresressourcen, Abs. 9	SFDR	nicht wesentlich
ESRS E3-1	Spezielles Konzept, Abs. 13	SFDR	nicht wesentlich
ESRS E3-1	Nachhaltige Ozeane und Meere, Abs. 14	SFDR	nicht wesentlich
ESRS E3-4	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers, Abs. 28 Buchst. c	SFDR	nicht wesentlich
ESRS E3-4	Gesamtwasserverbrauch in m^3 je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten, Abs. 29	SFDR	nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-3 – E4	Abs. 16 Buchst. a Ziff. i	SFDR	– (Ausschluss)
ESRS 2 SBM-3 – E4	Abs. 16 Buchst. b	SFDR	– (Ausschluss)
ESRS 2 SBM-3 – E4	Abs. 16 Buchst. c	SFDR	– (Ausschluss)
ESRS E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft, Abs. 24 Buchst. b	SFDR	194
ESRS E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere, Abs. 24 Buchst. c	SFDR	nicht wesentlich
ESRS E4-2	Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung, Abs. 24 Buchst. d	SFDR	nicht wesentlich
ESRS E5-5	Nicht recycelte Abfälle, Abs. 37 Buchst. d	SFDR	203
ESRS E5-5	Gefährliche und radioaktive Abfälle, Abs. 39	SFDR	203
ESRS 2 SBM-3 – S1	Risiko von Zwangsarbeit, Abs. 14 Buchst. f	SFDR	nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-3 – S1	Risiko von Kinderarbeit, Abs. 14 Buchst. g	SFDR	nicht wesentlich
ESRS S1-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik, Abs. 20	SFDR	205
ESRS S1-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Abs. 21	Benchmark-Verordnung	205
ESRS S1-1	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels, Abs. 22	SFDR	nicht wesentlich
ESRS S1-1	Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen, Abs. 23	SFDR	221f.
ESRS S1-3	Bearbeitung von Beschwerden, Abs. 32 Buchst. c	SFDR	206f., 222f., 227
ESRS S1-14	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle, Abs. 88 Buchst. b und c	SFDR, Benchmark-Verordnung,	224
ESRS S1-14	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage, Abs. 88 Buchst. e	SFDR	224
ESRS S1-16	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle, Abs. 97 Buchst. a	SFDR, Benchmark-Verordnung	217

Angabepflichten		EU-Gesetzgebung: SFDR [1], Säule 3 [2], Benchmark-Verordnung [3], EU-Klimagesetz [4]	Seite
ESRS S1-16	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane, Abs. 97 Buchst. b	SFDR	– (Ausschluss)
ESRS S1-17	Fälle von Diskriminierung, Abs. 103 Buchst. a	SFDR	217
ESRS S1-17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Abs. 104 Buchst. a	SFDR, Benchmark-Verordnung	217
ESRS 2 SBM-3 – S2	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette, Abs. 11 Buchst. b	SFDR	nicht wesentlich
ESRS S2-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik, Abs. 17	SFDR	228f.
ESRS S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette, Abs. 18	SFDR	228ff.
ESRS S2-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Abs. 19	SFDR, Benchmark-Verordnung	229
ESRS S2-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Abs. 19	Benchmark-Verordnung	229
ESRS S2-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, Abs. 36	SFDR	231f.
ESRS S3-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte, Abs. 16	SFDR	– (Ausschluss)
ESRS S3-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien, Abs. 17	SFDR, Benchmark-Verordnung	– (Ausschluss)
ESRS S3-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten, Abs. 36	SFDR	235
ESRS S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern, Abs. 16	SFDR	236f., 239f., 244
ESRS S4-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Abs. 17	SFDR, Benchmark-Verordnung	– (Ausschluss)
ESRS S4-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten, Abs. 35	SFDR	– (Ausschluss)
ESRS G1-1	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption, Abs. 10 Buchst. b	SFDR	249ff.
ESRS G1-1	Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblowers), Abs. 10 Buchst. d	SFDR, Benchmark-Verordnung	252ff.
ESRS G1-4	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften, Abs. 24 Buchst. a	SFDR	252
ESRS G1-4	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Abs. 24 Buchst. b	SFDR	249ff.

[1] Sustainable Finance Disclosure Regulation; Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9. Dezember 2019, S. 1).
[2] Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27. Juni 2013, S. 1).
[3] Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29. Juni 2016, S. 1).
[4] Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (»Europäisches Klimagesetz«) (ABl. L 243 vom 9. Juli 2021, S. 1).

Klimawandel (ESRS E1)

Wesentliche IROs

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Anpassung an den Klimawandel	Finanzielles Risiko	/	Physisches Risiko: Unzureichende Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel zum Schutz von Reisenden und Mitarbeitenden können zu finanziellen Schäden durch Umsatzeinbußen führen.	Eigene Geschäftstätigkeit
Klimaschutz	Positive Auswirkung	Potenziell	Eine zunehmende Elektrifizierung der Trassen des DB-Konzerns ermöglicht anderen EVUs den vermehrten Einsatz von elektrisch angetriebenen Zügen in Deutschland und trägt damit zum Klimaschutz bei.	Eigene Geschäftstätigkeit
Klimaschutz	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Der Antrieb von Zügen, Kraftfahrzeugen auf der Straße sowie die Beheizung von Gebäuden mit fossilen Kraftstoffen verursacht CO_2e-Emissionen, was zum Klimawandel beiträgt. (Scope 1)	Eigene Geschäftstätigkeit
Klimaschutz	Finanzielles Risiko	/	Transitorisches Risiko: Die Umstellung auf alternative Antriebe verursacht zusätzliche Kosten für Forschung und Entwicklung sowie für die Phase der Umstellung.	Eigene Geschäftstätigkeit
Klimaschutz	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Hohe CO_2e-Emissionen in der Lieferkette, die z. B. durch Drittunternehmen bei der Herstellung von Baustoffen und -komponenten für Eisenbahninfrastrukturprojekte entstehen, tragen zum Klimawandel bei.	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Klimaschutz	Finanzielles Risiko	/	Transitorisches Risiko: Hohe CO_2e-Emissionen in der Lieferkette können zu erhöhten Kosten führen, z. B. durch den verpflichtenden Erwerb von Carbon-Border-Adjustment-Mechanism-(CBAM-)Zertifikaten bei Importen in die EU.	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Energie	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Der Verbrauch von Strom aus fossilen Brennstoffen zum Antrieb von Zügen und für die Stromversorgung von Gebäuden sorgt für einen Ausstoß von CO_2e-Emissionen und trägt damit zum Klimawandel bei. (Scope 2)	Eigene Geschäftstätigkeit

Climate Transition Plan (E1-1)

Um die deutschen und europäischen Klimaschutzziele erreichen zu können, braucht es eine nachhaltige Verkehrsverlagerung auf die Schiene sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Der elektrifizierte Schienenverkehr gehört zu den klimafreundlichsten Formen der Massenmobilität. Diesen Wettbewerbsvorteil wollen wir durch unser ambitioniertes Net-Zero-Ziel weiter stärken.

Gleichzeitig bergen unsere Geschäftsaktivitäten und die dazugehörigen wesentlichen Vermögenswerte wie die Eisenbahninfrastruktur, die Fahrzeugflotte sowie Gebäude und Anlagen mit fossiler Energieversorgung gebundene Emissionen aus dem ursprünglichen Materialeinsatz oder verursachen betriebsbedingt Emissionen durch Energieverbrauch.

Der DB-Konzern hat die ökologische Transformation in seiner Strategie Starke Schiene verankert und treibt sie fokussiert und geschäftsfeldübergreifend in fünf ökologischen Handlungsfeldern (Klimaresilienz, Klimaschutz, Ressourcenschutz, Umweltschutz sowie Lärmschutz) gemeinsam mit Stakeholdern voran. Mit Blick auf die aktuell drängendsten Herausforderungen durch den Klimawandel legen wir in unserer ökologischen Transformation den Fokus auf Klimaschutz und Klimaresilienz.

Wir wollen bis 2040 klimaneutral werden. Dafür haben wir uns Zwischenziele gesteckt. Bei unserer Dekarbonisierungsstrategie halten wir uns an den wissenschaftsbasierten Net-Zero-Standard der Science Based Targets initiative (SBTi) und folgen damit einem 1,5 °C-Pfad.

Die sukzessive Dekarbonisierung der Aktivitäten des DB-Konzerns ist auch von Bedeutung für dessen zukünftige finanzielle Entwicklung, indem sie helfen soll, seine Zukunftsfähigkeit auf dem Weg in eine zunehmend dekarbonisierte Wirtschaft abzusichern.

Um unser Net-Zero-Ziel mit unseren Zwischenzielen in den Scopes 1 bis 3 zu erreichen sowie Übergangsrisiken zu vermeiden, setzen wir auf vier Hebel:

- Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien,
- Ausstieg aus dem Diesel und Elektrifizierung von Strecken,
- Steigerung der Energieeffizienz sowie
- Einsatz emissionsreduzierter Baustoffe.

Weitere Informationen zu unseren Treibhausgasreduktionszielen im Abschnitt Ziele (E1-4) 183ff. und zu den Klimaschutzmaßnahmen im Abschnitt Maßnahmen (E1-3) 178ff.

Unser Climate Transition Plan bündelt unsere Klimaschutzziele, Hebel und Maßnahmen und ist integraler Bestandteil der Strategie Starke Schiene. Die finanziellen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen der Hebel in Scope 1 und 2 sind regelmäßig in der Mittelfristplanung des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder hinterlegt. Für Scope 3 werden die Maßnahmen zukünftig ebenfalls in der Mittelfristplanung berücksichtigt.

Unsere Investitionsausgaben (Capex) im Zusammenhang mit Elektrizitätserzeugung, -übertragung und -verteilung beliefen sich 2025 auf rund 140 Mio. € und im Zusammenhang mit Großhandel mit festen Brennstoffen und Mineralölerzeugnissen auf rund 3 Mio. €.

In diesem Geschäftsbericht veröffentlicht der DB-Konzern erstmalig Informationen zu seinem Climate Transition Plan. Der Fortschritt seiner Umsetzung wird unterjährig im Zwischenbericht sowie jährlich im Geschäftsbericht veröffentlicht.

Identifizierung klimabezogener Risiken und Szenarioanalyse

Im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit legt der DB-Konzern den Fokus auf Klimaschutz und Klimaresilienz. Investitionen in Klimaresilienz können einen Beitrag zur Reduktion klimawandelbedingter Schadenskosten leisten.

KLIMABEDINGTE PHYSISCHE RISIKEN

Als Betreiber kritischer Infrastruktur und als Flächenorganisation ist der DB-Konzern von aktuellen und zukünftigen Folgen des Klimawandels stark betroffen. Darum bereiten wir uns auf eine höhere Grundbelastung und zunehmende Extremwetterereignisse vor und entwickeln unser Klimaresilienzmanagement strategisch wie operativ weiter.

Die Bewertung physischer Risiken erfolgt auf Basis mehrerer Analysen. 2021 untersuchte das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) in einer von uns beauftragten Studie die klimatischen Veränderungen in Deutschland bis 2060 und deren erwartete Auswirkungen auf die DB-Schieneninfrastruktur anhand von zwei Klimaszenarien des Weltklimarats:

- RCP 2.6 (Einhalten des 2°C-Ziels) und
- RCP 8.5 (»weiter wie bisher«).

Die Szenarien wurden ausgewählt, um eine plausible Bandbreite zukünftiger Entwicklungen der Treibhausgasemissionen und der daraus resultierenden klimatischen Veränderungen abzubilden. Dabei wurde die klimatische Entwicklung für die Referenzperiode (1961 bis 1990), die Gegenwart (1991 bis 2020) und die Zukunft (2031 bis 2060) auf Basis eines 12x12-km-Rasters für zehn klimatische Parameter, u. a. Hitze-, Sturm-, und Starkregentage, untersucht. Die Studie wies erstmals auch detaillierte Prognosen zu den klimatischen Auswirkungen in den 34 Verkehrsregionen von DB InfraGO aus. Die Analyse zeigte, dass insgesamt mit einer Zunahme physischer Klimarisiken für den DB-Konzern zu rechnen ist. Im Ergebnis werden deutlich mehr Hitzetage und weniger harte Winter erwartet. Gleichzeitig werden Wetterextreme wie Starkregen und Hochwasser sowie die Intensität von Sturmereignissen weiter zunehmen. Zur Analyse der Sensitivität der Infrastruktur gegenüber Wettermustern wurde der Zusammenhang zwischen Großwetterlagen und der Anzahl der Störungen untersucht. Die Ergebnisse deuten auf eine erhöhte Sensitivität hin, u. a., sobald kritische Schwellenwerte für Temperatur und Windgeschwindigkeit überschritten werden.

Die Erkenntnisse der PIK-Studie aus 2021 bilden die Grundlage für eigene, weitergehende Klimarisikoanalysen im DB-Konzern. Konzernweit werden seit 2024 alle Aktivitäten, die für eine verlässliche Bahntechnik im Zeichen der Herausforderungen des Klimawandels erforderlich sind, in der Gesamtumsetzung »Klimaresiliente Bahntechnik« gebündelt. Ziel ist es, auf Basis eines eigens entwickelten Vorgehensmodells systematisch Maßnahmen zu identifizieren, um Fahrzeuge, Infrastruktur und Energienetze sowie Gebäude und Bauwerke technisch klimaresilienter auszugestalten.

Zu diesem Zweck wurde 2024 eine Strukturierung unserer Anlagen und darauf aufbauend eine umfassende qualitative Klimarisikoanalyse auf Ebene dieser Anlagengruppen durchgeführt, darunter bspw. Leit- und Sicherungstechnik in der Infrastruktur oder Klimatisierungssysteme in Fahrzeugen. Die Sensitivität der Anlagen gegenüber Klimagefahren wie Hitze, Sturm, Niederschläge sowie Eis und Schnee wurde von den jeweiligen Expert:innen auf Basis bisheriger Erfahrungen qualitativ bewertet. Durch die Bewertung entlang der Dimensionen Sensitivität, Kritikalität und Dringlichkeit wurde die Betroffenheit der Anlagengruppen anhand von über 1.700 Datenpunkten transparent gemacht und prioritäre Handlungsfelder identifiziert. Ergänzend wird das Zusammenwirken von Anlagengruppen des DB-Konzerns in Deutschland analysiert, um so die Verfügbarkeit der Gesamtleistung Eisenbahn in den Fokus zu stellen.

Auf Basis dieser qualitativen Bewertung wurden prioritäre Anlagen identifiziert und im nächsten Schritt einer quantitativen Klimarisikoanalyse unterzogen. Für die Bewertung der Exposition wurden die klimatologischen Daten des Basisdienstes der Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS-Basisdienst) als anerkannte Datengrundlage genutzt. Dem DB-Konzern liegen hierzu mehr als 80 Parameter mit einer hohen räumlichen Auflösung von 5x5 km für den Referenzzeitraum (1971 bis 2000), die nahe Zukunft (2031 bis 2060) und die ferne Zukunft (2071 bis 2100) vor. Dies erlaubt uns, detaillierte Einblicke in regionale Klimawandelauswirkungen zu bekommen. Durch die Korrelation technischer Leistungsdaten mit klimatologischen Messgrößen

sollen Handlungsfelder identifiziert und in ihren Auswirkungen quantifiziert werden. Das Klimaszenario SSP 5/RCP 8.5 wurde als Referenzszenario festgelegt, um die Risiken unter einem ambitionierten, sicherheitsorientierten Annahmerahmen zu bewerten und eine robuste Auslegung der Bahntechnik über die gesamte Lebensdauer der Anlagen zu gewährleisten.

Weitere Informationen im Zusammengefassten Lagebericht im Kapitel Chancen- und Risikobericht 133ff.

KLIMABEDINGTE ÜBERGANGSRISIKEN UND -CHANCEN

Für die Ableitung klimabedingter Übergangsrisiken und -chancen werden die zentralen Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns in Deutschland – Transportdienstleistungen und Schieneninfrastruktur – berücksichtigt. Dabei spielt auch die Wertschöpfungskette (Scope-3-Emissionen) eine wesentliche Rolle. Basis der Bewertung der klimabedingten Übergangsrisiken ist eine 2021 von einer Unternehmensberatung durchgeführte Studie.

Die in der Studie angewendete Szenarioanalyse betrachtete ein 2 °C-Szenario basierend auf den Energieszenarien IRENA Remap und Greenpeace Energy Revolution. Betrachtet wurden dabei die kurz-, mittel- sowie langfristigen Zeithorizonte 2019 bis 2030 und 2019 bis 2050. Zugleich orientieren sich die SBTi-validierten Klimaschutzziele und die zugrunde liegende Dekarbonisierungsstrategie des DB-Konzerns bereits an einem globalen Transformationspfad, der die Erderwärmung auf maximal 1,5 °C begrenzen soll. Die im Rahmen der SBTi-Zielsetzung geplanten Maßnahmen reflektieren somit bereits die Annahmen, Chancen und Herausforderungen eines 1,5 °C-Pfads. Das Szenario wurde ausgewählt, da hier die jeweiligen Effekte klimabedingter Veränderungen am deutlichsten zu erkennen sind.

Die Szenarioanalyse kombinierte drei Schlüsselaspekte miteinander: Energieentwicklungen (Energieverbrauch, Verfügbarkeiten und Brennstoffwechselfaktoren je Energieträger), Emissionen (Carbon Footprint und Emissionsreduktionspotenziale) und Kosten (Annahmen für Energiepreise, CO_2-Bepreisung etc.).

Die Studie wurde nach den Empfehlungen der Task Force on Climate Related Financial Disclosures (TCFD) durchgeführt. Neben den unmittelbaren Risiken, die sich aus der Studie ergeben haben, wurden weitere Risiken von internen Fachexpert:innen für den DB-Konzern identifiziert.

Weitere Informationen zum Umgang mit Übergangsrisiken im Abschnitt Climate Transition Plan 174f.

Weitere Informationen im Zusammengefassten Lagebericht im Kapitel Chancen- und Risikobericht 133ff.

Resilienz im Zusammenhang mit dem Klimawandel

Auf Basis unserer Klimarisikoanalysen gehen wir von zunehmenden Klimawandelfolgen für den DB-Konzern aus, bereiten uns intensiv auf häufigere und intensivere Extremwetterereignisse vor und entwickeln unser Klimaresilienzmanagement strategisch und operativ weiter. Die Klimaresilienz unserer kritischen Geschäftsprozesse bewerten wir zum jetzigen Zeitpunkt als weitestgehend belastbar, mit bestehendem Anpassungsbedarf in ausgewählten Regionen mit hoher Exposition und Sensitivität. Die Bewertung stützt sich auf die bisher erfolgten Klimarisikoanalysen, systematische Analysen des Business Continuity Managements (BCM) sowie das fortlaufende Monitoring klimabedingter Großschäden und operativer Auswirkungen. Ergebnisse und Anforderungen aus der Umsetzung des derzeit in Vorbereitung befindlichen KRITIS-Dachgesetzes 40 sollen künftig berücksichtigt werden.

Unsere initialen 2021 und 2024 durchgeführten konzernweiten und in einigen Geschäftsfeldern fortlaufend aktualisierten und vertieften geschäftsfeldspezifischen Klimarisikoanalysen in Bezug auf physische Risiken ermittelten erste spezifische Anpassungsbedarfe im DB-Konzern. Auf Basis der Ergebnisse haben wir erste kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen 178ff. abgeleitet, z. B. im Vegetationsmanagement am Gleis, die Untersuchung von Achszählpunkten mit Temperaturloggern oder die Entwicklung klimaresilienter Bahnhofsumfelder.

Zur Stärkung unserer Resilienz gegenüber transitorischen Risiken haben wir in unserem Climate Transition Plan 174f. Transformationspfade zur Dekarbonisierung definiert und reduzieren Abhängigkeiten von emissionsintensiven Rohstoffen. Unsere aktuellen und geplanten Klimaschutzmaßnahmen 178ff. wie der Übergang zu klimafreundlichen Technologien (u. a. Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen, Einsatz erneuerbarer Energien) sollen die Widerstandsfähigkeit des Geschäftsmodells stärken und die Ausrichtung auf eine dekarbonisierte Wirtschaft unterstützen.

Die Resilienzbewertung gegenüber transitorischen und physischen Risiken unterliegt Unsicherheiten über die mittelfristigen wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen (z. B. CO_2-Preise, Fördermittel) und hinsichtlich der künftigen Klimaentwicklung. Für einzelne Klimaparameter liegen teilweise nicht belastbare oder ausreichend hochauflösende Modelldaten vor. Zusätzlich bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Sensitivität einzelner Anlagen durch fehlende oder vergleichsweise kurze Zeitreihen von Störfallmeldungen seit 2018.

Kurzfristig sichern Geschäftskontinuitätspläne (Business-Continuity-Pläne) mit priorisierten Kontinuitätsstrategien und operativen Maßnahmen (u. a. zur Stärkung der baulich-technischen Widerstandsfähigkeit, Redundanzen, Ausweichlösungen) die Fortführung kritischer Prozesse und reduzieren Auswirkungen auf Sicherheit und Betriebszuverlässigkeit bei Extremwetterereignissen. Akute physische Risiken (z. B. Extremwetter oder Naturgefahren) werden im DB-Gefährdungskatalog geführt und die Resilienz gegenüber diesen im BCM entlang der Analyse- und Strategiephase systematisch bewertet und behandelt. Diese Vorgehensweise wird durch Übungen, Kennzahlen und Berichtswesen kontinuierlich geschärft und in den kommenden Jahren weiter ausgebaut.

Mittelfristig wollen wir die finanziellen Auswirkungen aus klimabedingten Risiken im Risikomanagementsystem 124f. und unserer Mittelfristplanung berücksichtigen und setzen das konzernweite Klimaresilienzmanagement sowie die Gesamtumsetzung »Klimaresiliente Bahntechnik« und das Projekt »Klimaneutrale DB« weiter um.

Langfristig wollen wir die Überprüfung und Weiterentwicklung von Normierungsprozessen, Gebäude- und Fahrzeugstandards begleiten, unsere eigenen Richtlinien weiterentwickeln, das Climate Proofing 183 umsetzen, in Klimaanpassungsmaßnahmen investieren und die Transformation zu klimafreundlichen Technologien vorantreiben, um Strategie und Geschäftsmodell an verschärfte Klimabedingungen und sich verändernde politische Rahmenbedingungen anzupassen.

Policies (E1-2)

Der DB-Konzern hat sich verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bis 2040 auf Net Zero zu reduzieren. Mit verschiedenen Policies wollen wir sicherstellen, dass wir unsere Auswirkungen sowohl in der eigenen Geschäftstätigkeit als auch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette erfassen und negative Folgen bestmöglich reduzieren.

ÖKOLOGISCHE TRANSFORMATION DES DB-KONZERNS

Unsere strategische Ausrichtung im Handlungsfeld Klimaschutz als Teil unserer ökologischen Transformation wurde durch den Vorstand beschlossen. Die Beschlüsse enthalten Ziele, Maßnahmen und Messgrößen zur Steuerung von Scope-1- und -2-Emissionen sowie von Emissionen wesentlicher Scope-3-Kategorien. Sie legen fest, dass wir bis 2040 konzernweit Klimaneutralität erreichen wollen, und definieren absolute und relative Zwischenziele. Weitere Informationen im Abschnitt Ziele (E1-4) 183ff.

Konzernübergreifend bündeln wir Klimaschutzaktivitäten im Projekt »Klimaneutrale DB«. Dort entwickeln wir Treibhausgasreduktionspfade, Maßnahmen zur Steuerung und Reduktion der Treibhausgasemissionen sowie Konzepte zur Neutralisierung der Restemissionen. Dabei werden Treibhausgasemissionen von Verkehren auf Schiene und Straße, von Gebäuden und stationären Anlagen sowie aus der vor- und nachgelagerten Lieferkette betrachtet. Geschäftsfeldübergreifend werden neue, klimafreundliche Technologien erprobt und pilotiert. Grundsätzlich wird dabei der DB-Konzern weltweit betrachtet.

Bei der Umsetzung der Beschlüsse zum Klimaschutzziel liegen sowohl das Greenhouse Gas (GHG) Protocol als auch der Net-Zero-Standard der SBTi zugrunde. Der Vorstandsbeschluss zu den Scope-3-Emissionen umfasst die Einführung absoluter Zwischenziele für die Kategorien Scope 3.3 und Scope 3.11, die Anwendung eines Supplier Engagement Targets als Zwischenziel für die Kategorien 3.1 und 3.2 und den allgemeinen Status, Herausforderungen und die weitere Vorgehensweise zur Steuerung und Reduktion der Scope-3-Emissionen des DB-Konzerns.

Basis hierfür sind die für den DB-Konzern als wesentlich identifizierten Scope-3-Kategorien aus den insgesamt 15 Kategorien des GHG Protocols:

- **Scope 3.1 und 3.2:** Treibhausgasemissionen aus dem Einkauf von Waren und Dienstleistungen sowie Kapitalgütern (auf Basis der im jeweiligen Jahr ausgelösten Bestellungen) wie z. B. Bautätigkeiten und die Beschaffung von Zügen oder Bussen.
- **Scope 3.3:** Treibhausgasemissionen aus energie- und brennstoffbezogenen Aktivitäten, die nicht in Scope 1 und Scope 2 enthalten sind. Darunter fallen insbesondere Treibhausgasemissionen aus der Gewinnung, Herstellung und dem Transport von Brennstoffen, die in unseren eigenen Fahrzeugen und stationären Anlagen sowie zur Erzeugung von Strom und Fernwärme eingesetzt werden, sowie Treibhausgasemissionen aus dem Verkauf von Strom an Dritte außerhalb des DB-Konzerns.
- **Scope 3.4:** Treibhausgasemissionen aus von uns beauftragten vorgelagerten Transporten und Verkehren.
- **Scope 3.11:** Treibhausgasemissionen aus von DB Energie an externe Kunden gelieferten Brenn- und Kraftstoffen.

Die Konzernfunktion Nachhaltigkeit und Umwelt verantwortet die strategische Steuerung der Umsetzung der Policy. Die Umsetzungsverantwortung liegt in den Geschäftsfeldern.

RAHMENRICHTLINIE UMWELTMANAGEMENTSYSTEM

Die Rahmenrichtlinie Umweltmanagement formuliert konzernweite Anforderungen, um u. a. die Erreichung der Umweltziele des DB-Konzerns zu unterstützen. Dies umfasst auch unser Klimaneutralitätsziel 2040 sowie unsere weiteren Klimaschutzziele. Sie definiert die Grundsätze, den Aufbau sowie die Anforderungen für unser Umweltmanagementsystem und bildet daher den Rahmen für unsere Umweltaktivitäten. Darüber hinaus regelt sie die konzernübergreifende Zusammenarbeit, um die Umweltschutzziele des DB-Konzerns zu erreichen. Die Richtlinie legt zudem fest, dass die Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Konzernfunktionen des DB-Konzerns für die kontinuierliche Verbesserung ihrer Umweltleistung verantwortlich sind. Sie führen eigenverantwortlich Umweltrelevanzprüfungen ihrer Aktivitäten durch. Wird bei diesen eine Umweltrelevanz ihrer Aktivitäten festgestellt, so sind sie eigenverantwortlich dazu verpflichtet, ein DIN-EN-ISO-14001-konformes oder ein in Umfang und Detaillierungsgrad angepasstes Umweltmanagementsystem einzurichten.

Die Richtlinie gilt konzernweit und ist in der Konzernregelwerksdatenbank veröffentlicht.

Die Umsetzungsverantwortung der Richtlinie liegt in den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten.

Die Konzernfunktion Nachhaltigkeit und Umwelt überwacht die Einhaltung der Anforderungen im Umweltschutz, bei Bedarf, bspw. bei Unstimmigkeiten im Monitoring der Umweltmanagementsysteme, z. B. durch interne Audits oder alternativ verpflichtende Selbstauskünfte der Organisationseinheiten. Für die Prüfung geltender umweltrechtlicher Anforderungen und der daraus resultierenden Pflichten sind die Geschäftsfelder, die Serviceeinheiten und die Konzernfunktionen selbst verantwortlich. Alle gem. interner Umweltrelevanzanalyse als umweltrelevant eingestuften Konzernbereiche sind verpflichtet, bei sie betreffenden Meldungen von Umweltvergehen deren Bearbeitung zu unterstützen. Werden in den internen Audits Nichtkonformitäten festgestellt, ergreifen die Geschäftsfelder, Serviceeinheiten oder Konzernfunktionen eigenverantwortlich Gegenmaßnahmen.

Weitere Informationen zur Zertifizierungsquote nach ISO 14001 im Abschnitt Kennzahlen 185 ff.

ENERGIEMANAGEMENTSYSTEM

Um die energiebezogene Leistung, d. h. die messbaren Ergebnisse bezüglich Energieeffizienz, Energieeinsatz und Energieverbrauch, durch einen systematischen Ansatz kontinuierlich zu verbessern und damit auch Treibhausgasemissionen zu senken, betreiben aktuell zwölf Konzerngesellschaften, in denen sehr große Energiemengen verbraucht bzw. diese für die Konzerngesellschaften nutzbar gemacht werden, ein zertifiziertes Energiemanagementsystem (EnMS) nach DIN EN ISO 50001. Dazu gehören die DB Regio AG, die DB Fernverkehr AG und die DB Energie GmbH. Eine kontinuierliche Messung der energiebezogenen Leistungen wird innerhalb dieses Systems sichergestellt. Die EnMS werden regelmäßig intern und extern auditiert.

Wenn Konzerngesellschaften unmittelbar von der gesetzlichen Einrichtungspflicht eines EnMS oder Umweltmanagementsystems nach Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) betroffen sind, liegt die Verantwortung zur Umsetzung beim jeweiligen Vorstand/der Geschäftsführung der Konzerngesellschaft. Sie berichten im Intranet des DB-Konzerns über Fortschritte bei der Einführung und daraus resultierender Leitlinien im Umgang mit Energie.

Weitere Informationen zur Zertifizierungsquote nach ISO 50001 im Abschnitt Kennzahlen 185 ff.

Maßnahmen (E1-3)

Als einer der größten Energieverbraucher Deutschlands ist es zur Erreichung unseres Klimaschutzziels unerlässlich, Maßnahmen zu ergreifen, um unsere Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 zu reduzieren. Wir setzen im Bereich Energie auf drei unserer vier Maßnahmenhebel für den Klimaschutz. Der vierte Hebel zahlt auf unsere Scope-3-Emissionen ein.

Die Konzerngesellschaften berücksichtigen in ihrer Planung die notwendigen Finanzbedarfe, um ihre Energie- und Klimaschutzmaßnahmen zur Treibhausgasreduktion durchführen zu können.

ENERGIE

Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien (Hebel 1)

- **Bahnstrom:** Bis spätestens 2038 wollen wir den elektrifizierten DB-Schienenverkehr in Deutschland vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien betreiben. Seit 2018 sind Reisende mit DB Fernverkehr in Deutschland im elektrifizierten Schienenverkehr mit Strom aus 100 % erneuerbaren Energien unterwegs. Den Einsatz von 100 % Ökostrom für diese Fahrten hat der TÜV SÜD 2025 erneut zertifiziert. 2025 haben wir den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf Basis vorläufiger Werte erneut gesteigert. Der Aufbau eines diversifizierten Portfolios aus erneuerbaren Energien und Energiespeichern für die wirtschaftliche und sichere Energieversorgung bei einem wachsenden Anteil von erneuerbaren Energien ist Kernelement der Beschaffung

von DB Energie. Durch den Abschluss weiterer langfristiger Stromabnahmeverträge 2025 werden wir den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auch zukünftig ausbauen. 2025 wurden acht neue Power Purchase Agreements (PPA) abgeschlossen. Ergänzt wird das Portfolio ebenfalls durch ein neues Power Storage Agreement (PSA), eine Vereinbarung zur Nutzung von Speicherkapazitäten. Weitere Informationen im Zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt Umweltmaßnahmen im Geschäftsfeld DB Energie 114.

- **Stationäre Anlagen:** Seit Anfang 2025 erhalten alle Bahnhöfe, Instandhaltungswerke, Bürogebäude und stationären Anlagen in Deutschland, die von DB Energie versorgt werden, 100 % Ökostrom. Dazu gehören auch Stellwerke, Weichenheizungen und Gleisfeldbeleuchtungen. Photovoltaikanlagen werden seit Januar 2024 grundsätzlich bei Neubauten und Ersatzneubauten von Bahnsteigdächern realisiert, sofern diese sich wirtschaftlich und technisch umsetzen lassen. Ende 2025 waren 24 Bahnsteigdächer mit PV-Anlagen in Planung. 2025 haben wir einen Handlungsleitfaden erarbeitet, der bei Bauprojekten die Realisierung klimafreundlicher Maßnahmen gem. dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) unterstützt.
- **Wärmewende:** Auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2040 will der DB-Konzern auch bei der Wärmeerzeugung auf erneuerbare Energien umsteigen. Dafür arbeiten wir an verschiedenen Plänen und Maßnahmen. Erreichen Ölheizungen in unseren Gebäuden in Deutschland das Ende ihres Lebenszyklus, werden sie durch klimafreundliche Alternativen ersetzt. Bei unseren Personenbahnhöfen wurden 2025 zwei Vorhaben umgesetzt, bei denen eine fossile Heizungsanlage durch eine erneuerbare Wärmeversorgung ersetzt wurde. Ergänzend dazu befinden sich an 38 Standorten weitere Maßnahmen in der Konzeptionsphase für eine regenerative Wärmeerzeugung. Ende 2025 befand sich z. B. das ICE-Werk Dortmund-Hafen im Bau, das zukünftig zu 100 % aus klimafreundlicheren Energiequellen versorgt werden soll. Neben einer Geothermieanlage zur vollständigen Beheizung des Gebäudes soll eine Photovoltaikanlage auf dem Dach etwa 60 % des Strombedarfs decken. Der verbleibende Strombedarf soll durch eingekauften Ökostrom abgedeckt werden. Das Werk soll 2027 in Betrieb gehen.

Dieselausstieg und Elektrifizierung (Hebel 2)

Das Programm »Dieselausstieg Schiene« ist ein konzernweites Entwicklungs- und Umsetzungsprogramm und der zweite von vier Hebeln, um unser Net-Zero-Ziel zu erreichen. Es koordiniert insbesondere den Hochlauf des Biokraftstoffs Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), um kurzfristig signifikante Treibhausgaseinsparungen zu erzielen. Ergänzend werden im Rahmen von Pilotprojekten alternative, emissionsarme Antriebstechnologien erprobt, mit dem Ziel, langfristig konzernweite Standards zu etablieren.

- **Elektrifizierung des DB-Streckennetzes:** Bereits heute werden in Deutschland mehr als 90 % aller Verkehrsleistungen auf der Schiene elektrisch erbracht (basierend auf Leistungstonnen-km; Ltkm). Diesen Anteil wollen wir gemeinsam mit dem Bund weiter steigern. Bis 2030 soll der Anteil des elektrifizierten Streckennetzes in Deutschland (Betriebslänge) auf rund 63 % steigen. 2025 wurde mit dem Ausbau der Hochrheinbahn begonnen, die bis 2027 auf 75 km Strecke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Erzingen (Baden) elektrifiziert sein soll. Trotz der fortschreitenden Elektrifizierung des DB-Streckennetzes wird es auch in Zukunft Strecken geben, auf denen Güter und Personen z. B. aufgrund geografischer oder betrieblicher Besonderheiten nicht elektrisch transportiert werden können. Dort setzt der DB-Konzern auf einen technologieoffenen Ansatz mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen als Ersatz für fossilen Diesel.
- **Einsatz alternativer Kraftstoffe:** Mit alternativen Kraftstoffen können Dieselfahrzeuge emissionsärmer weitergenutzt werden, ohne dass sie dafür technisch umgerüstet werden müssen. Das ist nachhaltig und ressourcenschonend, da so funktionsfähige Züge und Lokomotiven nicht vorzeitig ausgemustert werden müssen. Der Fokus des DB-Konzerns liegt dabei aktuell auf dem Biokraftstoff HVO als Übergangstechnologie. Durch den verstärkten Einsatz von HVO soll der Bedarf an herkömmlichem Diesel in den kommenden Jahren deutlich reduziert werden. Das vom DB-Konzern eingesetzte HVO wird ausschließlich aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt und verursacht im Vergleich zum herkömmlichen Diesel bilanziell rund 90 % weniger Treibhausgasemissionen gem. Herstellerangaben. 2025 haben wir den HVO-Hochlauf weiter vorangetrieben. Die vertankte HVO-Menge im DB-Konzern belief sich 2025 auf 23,4 Mio. l (im Vorjahr: 20,7 Mio. l). Dies entsprach 2025 rund 6 % des gesamten Kraftstoffverbrauchs von Dieselfahrzeugen.
- **Einsatz alternativer Antriebe:** Alternative Antriebe sind emissionsarme Alternativen zu reinen Dieselantrieben. Gemeinsam mit Siemens Mobility haben wir ein innovatives Wasserstoff-Gesamtsystem aus Tankstelle, Zug und Instandhaltungsinfrastruktur erprobt, das auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt wird. Auf teilweise elektrifizierten Strecken kommen im Nahverkehr bei leichten Triebwagen Batteriezüge sowie die zugehörige Lade- und Instandhaltungsinfrastruktur zum Einsatz. Batteriezüge

haben neben einem Stromabnehmer für die Oberleitung einen Akkumulator, der wie eine wiederaufladbare Batterie funktioniert. Auf nicht elektrifizierten Strecken oder Streckenabschnitten bezieht der Zug seine Energie aus der aufgeladenen Batterie, sodass er auch ohne Oberleitung klimafreundlich unterwegs ist. Im Fern- und Schwerlastverkehr setzt der DB-Konzern auf flexible Übergangslösungen. Mit der schrittweisen Einführung moderner Zweikraftlokomotiven, die sowohl elektrisch als auch mit Diesel betrieben werden können, können durchgängige Transportketten ohne Umspannen realisiert werden. Auf elektrifizierten Streckenabschnitten erfolgt der Betrieb elektrisch, während Diesel nur auf nicht elektrifizierten Abschnitten eingesetzt wird. Bei DB Cargo sind die ersten Zweikraftlokomotiven seit 2023 im Einsatz. Im Dezember 2025 begann die Auslieferung bei DB Fernverkehr. Ende 2025 sind 79 der insgesamt 167 Zweikraftlokomotiven an die beiden Geschäftsfelder ausgeliefert worden und größtenteils in Betrieb.

- **Elektrifizierung von Fahrzeugkomponenten:** Neben Fahrmotoren kommen bei Arbeitsfahrzeugen für verschiedene Arbeitseinsätze separate Arbeitsmotoren zum Einsatz, z. B. für Hebebühnen oder Kompressoren. In einem Pilotprojekt bei DB InfraGo werden auf einem Fahrleitungsinstandhaltungsfahrzeug erstmals die Arbeitsmotoren von Diesel- auf batterieelektrischen Betrieb bis Mitte 2026 umgestellt und danach im Praxisbetrieb erprobt. Bewährt sich der Ansatz, sollen sukzessive weitere ältere Verbrennungsmotoren durch Elektromotoren ersetzt werden, sodass auch die Arbeitsmotoren von Bestandsfahrzeugen emissionsfrei betrieben werden können.

Energieeffizienz (Hebel 3)

Eine möglichst effiziente Nutzung eingesetzter Energie trägt auch zur Senkung unserer Treibhausgasemissionen bei. Die Kernaufgabe des 2023 gestarteten Programms »Grüne Bahntechnik« ist, technische Innovationen nutzbar zu machen, zu erproben und im Gesamtsystem zu skalieren, um Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen und kurzfristig wirksam zu verbessern. Das Programm wird fortlaufend umgesetzt. Dabei geht es um rund 330.000 technische Anlagen, rund 10.000 Fahrzeuge und rund 83.000 Güterwagen. 2025 lag der Fokus auf der Umsetzung und Weiterentwicklung von Projekten zur Energieoptimierung sowie auf dem Einsatz alternativer Kraftstoffe. Zur Senkung des Traktionsenergiebedarfs will DB Regio den Stromverbrauch der Klimaanlagen reduzieren. Hierzu soll u. a. eine auslastungsabhängige Steuerung in Fahrzeugen der Baureihe 423 nachgerüstet werden. Die entsprechenden Zulassungsprozesse wurden 2025 durchlaufen, die Umrüstung soll in 2026 erfolgen.

- **Effiziente Fahrzeuge und effizientes Fahren:** Um die Energieeffizienz bei seinem Fuhrpark zu erhöhen, setzt der DB-Konzern u. a. auf eine besetzungsunabhängige, also eine automatische Klimaanlagensteuerung und die Rückführung von Bremsenergie in die Oberleitungen. 2025 hat sich die Rückspeisequote auf 20,2 % erhöht (im Vorjahr: 18,7 %). Die leichte Steigerung ist im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme weiterer neuer Triebzüge und elektrischer Lokomotiven zurückzuführen. Auch durch energiesparendes Fahrverhalten können wir unseren Energiebedarf senken. Hierfür statten wir unsere Fahrzeuge mit Fahrassistenzsystemen wie LEADER (Locomotive Engineer Assist Display and Event Recorder) bei DB Cargo und RESY (RegioEnergiesparsystem) bei DB Regio aus. Bei DB Cargo werden diese Systeme in Diesel-Streckenlokomotiven und in E-Lokomotiven in Deutschland kontinuierlich installiert. Weitere Informationen im Zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt Umweltmaßnahmen im Geschäftsfeld DB Cargo 92.
- **Effiziente Gebäude und Anlagen:** Um die Effizienz von stationären Gebäuden und Anlagen in Deutschland zu erhöhen, automatisiert der DB-Konzern u. a. manuelle Arbeitsschritte und optimiert Prozesse. So helfen z. B. selbstschließende Hallentore dabei, Wärmeverluste zu reduzieren und Heizenergie zu sparen. Im Dezember 2025 wurde die Umrüstung von fünf Toren am Werksstandort von DB Regio in Hannover abgeschlossen. Damit sind nun insgesamt 50 Tore in über zehn DB-Regio-Werken mit der automatisierten Steuerung ausgestattet und das Projekt vorerst abgeschlossen. Auch die Einführung innovativer Lacksysteme, die bei Raumtemperatur trocknen, spart Energiekosten und reduziert Treibhausgasemissionen.

KLIMASCHUTZ

2025 haben wir zentrale Maßnahmen und Projekte umgesetzt, um die Treibhausgasemissionen unserer eigenen Geschäftstätigkeiten und insbesondere entlang unserer Wertschöpfungskette, unsere Scope-3-Emissionen betreffend, zu senken.

Steuerung der Scope-3-Emissionen

2024 haben wir einen Plan zur Steuerung und Reduktion unserer Scope-3-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette entwickelt. Grundlage war die Analyse der 15 Scope-3-Kategorien des GHG Protocol, aus denen die für den DB-Konzern wesentlichen Kategorien 177 identifiziert wurden. Darauf aufbauend wurden zentrale Emissionsquellen identifiziert sowie Hebel und Maßnahmen zur Emissionsreduktion ent-

wickelt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Ein Schwerpunkt liegt auf der Datentransparenz, insbesondere der verbesserten Verfügbarkeit von Primärdaten durch standardisierte und zunehmend digitale Prozesse. Bis 2030 sollen die emissionsintensivsten Warengruppen hierfür in einem zentralen IT-System abgebildet sein. 2025 wurde die Datengrundlage weiter vervollständigt, sodass uns nun die Primärdaten aller vertraglich gebundenen Schienenstahllieferanten vorliegen. Zudem befasst sich der Plan zur Steuerung der Scope-3-Emissionen mit tragfähigen Finanzierungslösungen für klimafreundliche Beschaffungen und Investitionen sowie mit der schrittweisen Integration von Klimaschutzkriterien in Vergabeprozesse. Ein weiterer Aspekt ist das sog. Supplier Engagement, das die gezielte Erhebung von Primärdaten und gemeinsame Maßnahmen mit Lieferanten zur Reduktion der Scope-3-Emissionen unterstützt. In diesem Rahmen unterstützen wir unsere Lieferanten, eigene wissenschaftsbasierte Klimaschutzziele zu entwickeln. Weitere Informationen zu unserem Supplier Engagement Target (SET) im Abschnitt Ziele (E1-4) 183 ff.

Einsatz emissionsreduzierter Baustoffe (Hebel 4)

Der DB-Konzern investiert zusammen mit dem Bund auf einem sehr stark gestiegenen Niveau in die Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Um die dabei entstehenden Treibhausgasemissionen zu mindern, will der DB-Konzern verstärkt emissionsreduzierte Baustoffe verwenden – der vierte unserer vier Hebel zur Erreichung unseres Klimaschutzziels.

- **Projekt Railmap:** Im Rahmen des Projekts »Railmap – klimaneutrale Schieneninfrastruktur« ergreifen wir Maßnahmen, um die beim Bau und der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur entstehenden Treibhausgasemissionen zu reduzieren. 2025 haben wir gemeinsam mit dem BMV und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) einen Zuwendungsbescheid für ein Pilotvorhaben zur Errichtung einer Eisenbahnüberführung mit emissionsreduziertem Beton erreicht. Die Ausschreibung und das Vergabeverfahren erfolgten im Herbst 2025. Der Baubeginn ist für 2026 geplant. Ebenso konnte mit dem BMV eine vorhabenbezogene Finanzierungszusage für ein weiteres Pilotvorhaben erreicht werden. Ziel ist es, die ersten genehmigungsrechtlichen Schritte zur Aufnahme von verschiedenen emissionsreduzierten Betonen zu durchlaufen und in das Regelwerk des DB-Konzerns aufzunehmen, um sie zukünftig als Regelbaustoff einsetzen zu können. Der Bau einer Stützwand mit diesen innovativen Betonen soll 2026 im Zuge eines Pilotvorhabens beginnen.

  Der Einsatz von emissionsreduziertem Stahl ist für uns ebenfalls ein wichtiger Faktor zur Erreichung unseres Klimaschutzziels. 2025 haben wir in einem Pilotprojekt mit einem Stahlhersteller erstmals emissionsreduzierten Stahl verbaut. Weitere Informationen im Zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt Umweltmaßnahmen im Geschäftsfeld DB InfraGO 107 f.
- **»Nachhaltige Bahnhöfe«:** In Bitterfeld wurde 2025 ein neues, besonders klimafreundliches Bahnhofsgebäude fertiggestellt. Mit dem beim Bau verwendeten recycelten Aluminium, einer Photovoltaikanlage, die 100 % des Eigenstrombedarfs deckt, einem begrünten Dach sowie klimafreundlicherer Fernwärmeversorgung zählt das Bahnhofsgebäude zu den nachhaltigsten Empfangsgebäuden des DB-Konzerns. Das Projekt ist ein wichtiger Schritt im Bereich emissionsreduzierten Bauens und wurde erstmals mit Mitteln des Investitionsgesetzes Kohleregionen umgesetzt. Parallel dazu wird das Programm der »Kleinen Grünen Bahnhöfe« weiterentwickelt. Fünf zusätzliche Standorte befinden sich derzeit in der Planungsphase. Die ersten beiden Pilotstandorte in Zorneding und Haar wurden im September 2025 mit dem Brunel Award für herausragende Gestaltung im Eisenbahnsektor ausgezeichnet. Der »Kleine Grüne Bahnhof« steht für eine neue Generation von Bahnhofsgebäuden, die klimafreundlicher gebaut und betrieben werden. Dabei kommen überwiegend regionale und natürliche Baustoffe zum Einsatz, wodurch bereits bei der Errichtung rund 50 % CO_2e eingespart werden können.
- **Klimafreundlichere Bodenbeläge:** Im April 2025 startete das Projekt »Klimafreundliche Bodenbeläge« an Bahnhöfen. Am Bahnhofsvorplatz Berlin Südkreuz werden dazu neun verschiedene Bodenbeläge ein Jahr lang unter realen Bedingungen getestet, um deren mechanische, chemische und optische Eigenschaften praxisnah bewerten zu können. Durch die verschiedenen Beläge können die Treibhausgasemissionen um bis zu 60 % reduziert werden.
- **Zukunftsinitiative Bahnbau:** Mit der Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB) wollen wir dazu beitragen, die Recyclingquoten von Bahnbaumaterialien weiter zu erhöhen und Klima- sowie Ressourcenschutz im Bahnbau zu stärken. Gemeinsam mit Planern, Bauverbänden und der Bahnbauindustrie arbeiten wir im Cluster »Grünes Planen, Bauen und Betreiben« an Lösungen. Im Vorjahr wurden innerhalb der ZIB Anwendungshilfen für geotechnische Erdbauwerke entwickelt. Diese wurden 2025 veröffentlicht und durch begleitende konzerninterne Kommunikationsmaßnahmen an die Bauprojekte des DB-Konzerns eingebracht. Neu aufgenommen wurde die Arbeit an einer gemeinsamen Arbeitsgruppe »Grünes Planen«, in der notwendige Anpassungen an den Zielvereinbarungen der Infrastrukturprojekte erarbeitet werden sollen, um Emis-

sionen einzusparen und Ressourcen zu schonen. Im Dezember 2025 fand die Fachtagung »Transformation zur klimaneutralen Bahninfrastruktur« statt, wo u. a. ein Austausch und der Startschuss zur Ausgestaltung des »Pionierfelds für die Deutsche Bahn« stattfand. Dieses ist im Zusammenhang mit der Entwicklung von Leitmärkten für emissionsarme Grundstoffe sowohl im Koalitionsvertrag 37 als auch in der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« 38 des BMV verankert.

ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Wir ergreifen verschiedene Maßnahmen, um uns auf zunehmende Extremwetterereignisse, z. B. Hitze, Sturm oder Starkregen sowie gravitative Naturgefahren, vorzubereiten. Hierzu entwickeln wir unser Klimaresilienzmanagement strategisch und operativ weiter. Die Umsetzung der Klimaanpassungsmaßnahmen wird sowohl durch Eigenmittel des DB-Konzerns als auch durch Mittel aus Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund ermöglicht.

Klimaresiliente Bahntechnik

Die Gesamtumsetzung »Klimaresiliente Bahntechnik« hat das Ziel, bahntechnische Anlagen in Deutschland an die Folgen des Klimawandels anzupassen und klimabedingte Restrisiken zu reduzieren. Beteiligt an der Gesamtumsetzung sind DB Cargo, DB Energie, DB Fernverkehr, DB InfraGO, DB Regio, DB Fahrzeuginstandhaltung und die DB AG.

2025 wurden die im Vorjahr als prioritär identifizierten Anlagen einer quantitativen Klimarisikoanalyse 175 f. unterzogen. Ein zentraler Hebel zur langfristigen Verankerung der Klimaresilienz ist die Anpassung technischer Normen. Hierfür wurden 2025 aus 379 externen als relevant eingestuften technischen Normen die wichtigsten 30 priorisiert, die gem. einem mehrdimensionalen Kriterienkatalog den größten Anpassungsbedarf aufweisen, um neue Anlagen in der gesamten Branche nach klimagerechten Anforderungen auszulegen. Die Bewertung bildet die Grundlage für eine gezielte Beteiligung des DB-Konzerns an anstehenden Überarbeitungen relevanter technischer Normen. Darüber hinaus wurden 2025 die finanziellen Auswirkungen bereits eingetretener Schäden und künftig projizierter klimawandelbedingter Schäden auf den DB-Konzern untersucht und bewertet.

Ein wichtiges Ergebnis der Gesamtumsetzung »Klimaresiliente Bahntechnik« 2025 war die externe Würdigung durch den BCI Europe Award in der Kategorie »Zusammenarbeit für mehr Resilienz«. Zur Unterstützung der strategischen Weiterentwicklung und des sektorübergreifenden Austausches wurden Netzwerke zu Forschung, Entwicklung, Behörden, Ministerien, Industrie und weiteren Anwendern aufgebaut sowie die öffentliche Positionierung gestärkt.

Wetteranwendung Wetter@DB

Mit der zentralen Wetteranwendung Wetter@DB 2.0 verfolgt der DB-Konzern das Ziel, eine verbindliche Wetterdatenbasis konzernweit bereitzustellen und somit den wettersensiblen Bahnbetrieb robuster, effektiver und energieeffizienter zu gestalten. Zu den zentralen Funktionen gehören eine Acht-Tage-Vorschau, die stündliche Bereitstellung von 28 meteorologischen Parametern an rund 17.000 Betriebspunkten, eine frühzeitige Alarmierung mit bis zu 48 Stunden Vorlauf sowie meteorologisch geprüfte Lageberichte. Gegenüber der Vorgängeranwendung bietet die neue Version eine verbesserte räumliche Abdeckung, längere Prognosezeiträume und eine höhere Datenpräzision, wodurch die Nutzbarkeit für operative Entscheidungen steigt. 2025 wurde ein neues und speziell auf die Anwendungsfälle der S-Bahn Berlin ausgerichtete Modul in die Anwendung integriert, und auch vor komplexen dynamischen Wetterlagen, wie z. B. Gewittern, wird nun präzise und punktgenau gewarnt. Als zentrale Anwendung wird Wetter@DB 2.0 kontinuierlich weiterentwickelt.

Forschung und Entwicklung

Der DB-Konzern wirkt aktiv in Forschungsprojekten und Wissenschaftsnetzwerken mit, um Erkenntnisse zu Klimawandelfolgen und -resilienz in die Weiterentwicklung der eigenen Infrastruktur einzubringen. Ein Beispiel ist das vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) koordinierte Projekt »RailVitaliTree«, das einen Vitalitätsmonitor zur Erfassung der Baumgesundheit im Gleisumfeld entwickelt. Es untersucht an zwölf Standorten in Deutschland das Wachstum von Bäumen auf Basis von Jahresringanalysen, sog. dendroökologischen Studien und mikroklimatischen Messungen. 2025 wurden hierfür zwei weitere Drohnenbefliegungen durchgeführt, 640 Bohrkerne entnommen und vier Wetterstationen aufgebaut. Außerdem wurde der Prototyp des Vitalitätsmonitors weiterentwickelt, um eine höhere Sensitivität zu erreichen. Die Projektergebnisse werden für Ende 2026 erwartet. Darüber hinaus unterstützt der DB-Konzern fortlaufend das BMV-Forschungsnetzwerk durch Datenbereitstellung und fachliche Expertise. Das Netzwerk fördert den Austausch zwischen Wissenschaft, Industrie und Verwaltung und adressiert u. a. Themen zu Klimawandelfolgen und Anpassung.

Climate Proofing

Die Berücksichtigung von Klimaresilienz rückt auch bei Neu- und Ausbauprojekten in der Schieneninfrastruktur zunehmend in den Fokus. Seit Juli 2024 ist gem. den Europäischen Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von künftigen Infrastrukturprojekten, die von sog. gemeinsamem europäischen Interesse sind, ein verpflichtendes Climate Proofing durchzuführen. Dieses Verfahren stellt sicher, dass sowohl Klimaschutz- als auch Klimaresilienzbelange berücksichtigt werden. DB InfraGO führte bereits 2023 freiwillig ein umfassendes Climate Proofing für ausgewählte Großprojekte durch. Seit 2024 unterstützen qualifizierte Gutachterbüros die Umsetzung in den betroffenen Projekten. 2025 haben die ersten Projekte Climate Proofings begonnen. Darüber hinaus soll bis 2026 ein Handlungsleitfaden entwickelt werden, der die Projekte bei der standardisierten Umsetzung unterstützen soll.

Vegetationsmanagement am Gleis

Vor dem Hintergrund zunehmend extremer Wetterereignisse gewinnt das Vegetationsmanagement entlang der Bahnstrecken weiter an Bedeutung: Rund zwei Drittel des Schienennetzes sind bspw. von Bäumen gesäumt. Um die Resilienz der Infrastruktur zu erhöhen, entwickelt der DB-Konzern mit dem Leitbild »Sturmsichere Schiene« einen neuen, klimawandelangepassten Ansatz zur Vegetationskontrolle an Bahnstrecken. Der Ansatz sieht vor, dass eine klarere räumliche Strukturierung und Pflege der Vegetation entlang des Gleises in drei Pflegezonen erfolgen soll. Die Höhe der Gehölze soll über alle Zonen hinweg so begrenzt werden, dass der sichere Abstand zum Gleis gewahrt bleibt (»kritische Höhe«).

- In der intensiven Rückschnittszone soll der unmittelbar an die Schiene angrenzende Bereich frei von Bäumen und Sträuchern bleiben.
- Darauf folgt die extensive Rückschnittszone mit gezielt gepflegten, heimischen und niedrig wachsenden Gehölzen, die die Biodiversität stärken und neue Lebensräume schaffen sollen. Dies soll mittels einer jährlichen Vegetationskontrolle überwacht werden.
- Daran schließt sich die Stabilisierungszone an, die in einem fünfjährigen Rhythmus gepflegt werden soll.

Damit verfolgt der DB-Konzern das Ziel, die Sicherheit des Bahnbetriebs auch unter veränderten klimatischen Bedingungen gewährleisten und gleichzeitig die Biodiversität stärken zu können. Es soll eine klarere räumliche Strukturierung und Pflege der Vegetation entlang des Gleises sowie der gezielte Einsatz standortangepasster, ökologisch wertvoller Pflanzen erfolgen. Der neue Ansatz wird seit Herbst 2025 erstmals auf dem Hochleistungskorridor Hamburg—Berlin im Rahmen der Korridorsanierung erprobt.

Achszählpunkte mit Temperaturloggern

Zum Schutz sensibler Leit- und Sicherungstechnik vor immer längeren und intensiveren Hitzewellen hat DB Systemtechnik zusammen mit DB InfraGO in einem 2024 gestarteten Pilotprojekt rund 100 sog. Achszählpunkte mit Temperaturloggern ausgestattet, die bis Oktober 2025 Temperaturschwankungen in deren Innengehäusen gemessen haben. Die 2025 begonnene Auswertung der gesammelten Daten soll zeigen, ob eine Korrelation von Lufttemperatur und weiteren Standortfaktoren mit der Innentemperatur der Achszählpunkte besteht. Im Anschluss soll 2026 nach einem Abgleich mit prognostizierten Temperaturspitzen untersucht werden, ob die in einem Vorgängerprojekt 2022 und 2023 erprobten Technologien für einen Einsatz im deutschen Netz geeignet sind. Das Pilotprojekt soll 2026 abgeschlossen werden.

Klimaresiliente Bahnhofsumfelder

DB InfraGO arbeitet außerdem an der Entwicklung klimaresilienter Bahnhofsumfelder, um den Komfort und die Sicherheit der Reisenden zu erhöhen und die Widerstandsfähigkeit der Bahnhöfe gegenüber Extremwetterereignissen zu stärken. In Kooperation mit Kommunen sollen lebendige, klimaangepasste öffentliche Plätze geschaffen werden.

Im Modellprojekt Bahnhofsvorplatz Hamburg-Harburg wird mit Maßnahmen zur klimaresilienten Vorplatzgestaltung ein umfassender Ansatz mit Fokus auf Regenwassermanagement und Hitzevorsorge pilotiert. 2025 wurde eine Machbarkeitsuntersuchung für den Standort durchgeführt. Der Beginn der Bauphase ist für 2027 vorgesehen. Es sollen sukzessive weitere Pilotprojekte durchgeführt werden.

MASSNAHMENPLÄNE 2026

Unsere Maßnahmen im Bereich Energie, Klimaschutz und Klimawandelanpassung werden wir wie beschrieben fortführen.

Ziele (E1-4)

Die Vorstandsbeschlüsse zum Klimaschutzziel 2040 177 legen die hier beschriebenen Ziele des DB-Konzerns fest.

KLIMASCHUTZZIEL 2040

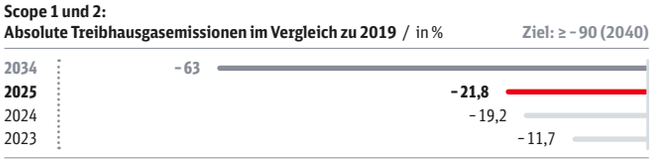
Das Net-Zero-Ziel des DB-Konzerns:

- **Bis 2040:** Wir haben uns dazu verpflichtet, unsere Treibhausgasemissionen über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg auf Net Zero zu reduzieren, d. h. eine Reduktion der Scope-1- bis -3-Emissionen um mindestens 90 % im Vergleich zu 2019. Die schwer oder anderweitig

nicht vermeidbaren Restemissionen, insbesondere aus der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, von maximal 10 % wollen wir ab 2040 neutralisieren, d. h. dauerhaft der Atmosphäre entziehen.

Dieses Ziel wurde im März 2025 durch die SBTi bestätigt. Unser Klimaschutzziel folgt damit gem. SBTi einem 1,5 °C-Pfad und ist somit konform mit dem Pariser Klimaschutzabkommen und dem Klimaschutzziel Deutschlands.

Scope 1 und 2:
Absolute Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 / in %



Enthält bis 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.

Kurz-/Mittelfristziel ····· Langfristziel

Scope 3:
Absolute Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 / in %

Beinhaltet die wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3. 11. 2025 wurde die Scope-3.4-Kategorie erstmals um die transportbedingten Emissionen im Zusammenhang mit eingekauften Waren und Kapitalgütern ergänzt.

····· Langfristziel

Neben dem Net-Zero-Ziel des DB-Konzerns haben wir uns auch Zwischenziele gesteckt, die ebenfalls von der SBTi bestätigt wurden.

Wir wollen unsere absoluten Treibhausgasemissionen im eigenen Betrieb und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wie folgt reduzieren:

- **Bis 2034:**
  - 63 % der Scope-1- und -2-Emissionen,
  - 40 % der Scope-3.3-Emissionen (aus Energie- und brennstoffbezogenen Aktivitäten) und
  - 63 % der Scope-3.11-Emissionen (aus Nutzung an Dritte verkaufter fossiler Brenn- und Kraftstoffe) des DB-Konzerns im Vergleich zu 2019.
- **Bis 2029:**
  - Sollen 66 % der Lieferanten (gem. Emissionsvolumen) der eingekauften Waren und Dienstleistungen und Kapitalgüter (Scope 3.1/3.2) des DB-Konzerns wissenschaftsbasierte Emissionsreduktionsziele haben – unser sog. Supplier Engagement Target (SET).

Im Zuge der im Beschluss zum Klimaschutzziel 2040 vorgesehenen regelmäßigen und 2025 erfolgten Revision unseres Klimaschutzziels haben wir unsere Treibhausgasreduktionspfade aktualisiert und mit den bei der SBTi eingereichten Zielen harmonisiert. Daraus resultierte eine Anpassung des Zwischenziels für 2034 für die Reduktion der Scope-1- und -2-Emissionen im Vergleich zum Vorjahr (im Vorjahr: 66 %). Für die Scope-3.4-Emissionen von DB Schenker wurde 2024 ein Zwischenziel festgelegt. Infolge des Verkaufs von DB Schenker ist der verbleibende Anteil der Scope-3.4-Emissionen des DB-Konzerns im Vergleich zu den anderen wesentlichen Scope-3-Kategorien sehr gering, sodass kein neues Zwischenziel definiert wurde.

Weitere Informationen zum Zielerreichungsgrad der Zwischenziele im Abschnitt Treibhausgasemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 (E1-6) 186ff.

Im Fokus des Monitorings unserer Zielerreichung stehen die absoluten Treibhausgasemissionen des DB-Konzerns. Die Umsetzung der Beschlüsse und Ziele werden im Zuge der konzernweiten Planung und eines Monitorings überwacht und überprüft.

Im Rahmen des Net-Zero-Ziels des DB-Konzerns lässt sich der Beitrag der zugehörigen Dekarbonisierungshebel zunächst über die Größe der dahinterliegenden Treibhausgasemissionsquellen folgendermaßen approximieren:

Die größten Treibhausgasemissionsquellen in Scope 1 und 2 waren im Basisjahr 2019:

- **Stromverbrauch:**
  - Bahnstrom: 2,1 Mio. t CO_2e
  - Stationärer Strom für Bahnhöfe, Werke und Gebäude: 0,8 Mio. t CO_2e
- **Kraftstoffverbrauch (v. a. für Schienen- und Straßenverkehr):** 1,1 Mio. t CO_2e
- **Wärme- und Kälteversorgung:** 0,2 Mio. t CO_2e

In Scope 3 entsprechen die größten Treibhausgasemissionsquellen unseren identifizierten wesentlichen Scope-3-Kategorien im Basisjahr 2019:

- **Scope 3.1/3.2:** Eingekaufte Waren, Dienstleistungen und Kapitalgüter mit 4,3 Mio. t CO_2e. Davon entfallen rund 70 % auf den Bau von Schienenverkehrs- und Bahnhofsinfrastruktur und rund 20 % auf die Beschaffung von Schienenfahrzeugen und -ersatzteilen.
- **Scope 3.3:** Energie- und brennstoffbezogene Aktivitäten mit 2,3 Mio. t CO_2e
- **Scope 3.4:** Vorgelagerter Transport und Distribution mit 0,5 Mio. t CO_2e
- **Scope 3.11:** Gebrauch bzw. Nutzung verkaufter Produkte mit 0,9 Mio. t CO_2e

An einer in die Zukunft gerichteten Analyse der Beiträge der jeweiligen Dekarbonisierungshebel arbeiten wir derzeit.

Die Folgen des Klimawandels wurden bei der Ermittlung und Quantifizierung der Hebel im Rahmen der SBTi-Validierung berücksichtigt.

Methodik der Zielbestimmung

Die Methoden, Annahmen und Szenarien basieren auf dem Corporate Net-Zero Standard der SBTi, der auch der Zielformulierung zugrunde liegt.

Unsere Net-Zero-Ziele beziehen sich dabei als Bruttoziele auf die Gesamtemissionen, somit sind alle Treibhausgasemissionen aus unserem Treibhausgasemissionen-Inventar inkludiert. Die ausgewiesenen Mittel- und Langfristziele in Scope 3 beziehen sich ausschließlich auf ihre jeweilige Kategorie. Bei der Festlegung der Ziele wurden die Mittel- und Langfristplanung des DB-Konzerns sowie potenzielle Veränderungen im künftigen Geschäftsverlauf, regulatorische Faktoren und neue technologische Entwicklungen berücksichtigt. Das Basisjahr 2019 wurde gewählt, da es das letzte repräsentative Jahr vor der Corona-Pandemie war.

Im Rahmen der im Vorstandsbeschluss zum Klimaschutzziel 2040 regelmäßig vorgesehenen und 2025 erfolgten Überprüfung des Klimaschutzziels 2040 wurden die absoluten Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 vervollständigt, indem unsere Datenbasis systematisch erweitert und bisher nicht abgebildete kleinere Tochtergesellschaften aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige integriert wurden. Auch das Basisjahr 2019 wurde entsprechend angepasst. Das Klimaschutzziel soll auch künftig regelmäßig überprüft und einer Revision unterzogen werden.

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM DB-BAHNSTROMMIX

Um unser Klimaschutzziel zu erreichen, erhöhen wir stetig den Anteil erneuerbarer Energien (EE) am DB-Bahnstrommix:

- **Bis spätestens 2038** wollen wir den elektrifizierten DB-Schienenverkehr in Deutschland vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien betreiben.
- **Bis 2030** soll der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland bei 80 % liegen.

Eine gesetzliche Vorgabe zur Setzung eines Ökostromziels gibt es nicht. Unser 100 %-Erneuerbare-Energien-Ziel stimmt u. a. überein mit dem Zeitrahmen des nationalen Kohleausstiegsgesetzes vom 8. August 2020, das vorsieht, spätestens bis zum Ablauf des Kalenderjahres 2038 in Deutschland keine elektrische Energie mehr aus Stein- und Braunkohle zu erzeugen.

Der DB-Bahnstrom ist die größte Emissionsquelle von Scope-1- und -2-Emissionen des DB-Konzerns. Ohne einen Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien am Bahnstrommix ist die angestrebte Reduktion der Gesamtemissionen nicht erreichbar.

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix / in % — Ziel: 100 (2038)

In Deutschland. Die Daten für 2025 bilden eine Prognose mit Stand Januar 2026 ab. Die Daten der Vorjahre entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus den Vorjahresberichten abweichen. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Kurz-/Mittelfristziel ····· Langfristziel

Die Umsetzung des Hebels, den Ökostromanteil des DB-Bahnstrommixes auf 100 % zu erhöhen, sowie die Entwicklung unserer marktbasierten Scope-2-Emissionen sind Teil unserer konzernweiten Planung und werden im Rahmen eines fortlaufenden Monitorings überwacht. Im Fokus des Monitorings der Zielerreichung steht der prozentuale Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland.

Gem. der relativen Zielsystematik liegt kein Bezugswert vor. Daher findet das Basisjahr in diesem Fall keine Anwendung. Die Zielsetzung wurde an konzernexternen wissenschaftlichen Methoden und Standards ausgerichtet.

Kennzahlen

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM DB-BAHNSTROMMIX

Um unser Klimaschutzziel zu erreichen, erhöhen wir stetig den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in unserem Kerngeschäft in Deutschland. Auch 2025 konnten wir den Anteil weiter steigern.

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix / in %	**2025**	2024	2023
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix	71,5	69,8	68,0

In Deutschland. Die Daten für 2025 bilden eine Prognose mit Stand Januar 2026 ab. Die Daten der Vorjahre entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus den Vorjahresberichten abweichen. Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Die spezifischen Anteile der nicht erneuerbaren Energien am DB-Bahnstrommix sind durch den sich wandelnden Strommarkt nicht detailliert prognostizierbar, daher wird zukünftig nur der Anteil der erneuerbaren Energien dargestellt. Die aktuelle Darstellung für den DB-Bahnstrommix auf dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung kann auf der Internetseite von DB Energie eingesehen werden. Die Stromkennzeichnung ist durch eine externe Prüfungsgesellschaft zertifiziert und wird nach gesetzlichen Maßgaben abgebildet.

ENERGIEVERBRAUCH UND ENERGIEMIX (E1-5)

Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit dem eigenen Betrieb / in Megawattstunden (MWh)	**2025**	2024	Veränderung absolut	Veränderung %
Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen	7.283.785	7.707.694	- 423.909	- 5,5
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	262	1.640	- 1.378	- 84,0
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	3.834.583	3.718.311	+ 116.272	+ 3,1
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	342.363	342.556	- 193	- 0,1
Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen	17.776	17.453	+ 323	+ 1,9
Verbrauch von erworbenem und erhaltenem Strom, Wärme, Dampf oder Kühlung	3.088.801	3.627.735	- 538.934	- 14,9
Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen	6.370.256	5.954.406	+ 415.850	+ 7,0
davon Kraft- und Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen, inkl. Biomasse [1], Biokraftstoffe, Biogas, Wasserstoff	459.085	442.702	+ 16.383	+ 3,7
davon Verbrauch von erworbenem und erhaltenem Strom, Wärme, Dampf oder Kühlung	5.911.170	5.511.703	+ 399.467	+ 7,2
Insgesamt	**13.654.041**	**13.662.100**	**- 8.059**	**- 0,1**

Enthält für 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie. Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1] Enthält auch Industrie- und Siedlungsabfälle biologischen Ursprungs.

Der Gesamtenergieverbrauch des DB-Konzern lag 2025 auf dem Vorjahresniveau, da sich die Effekte aus der Entwicklung des Verbrauchs von Energie aus fossilen und erneuerbaren Energien weitgehend ausgeglichen haben. Der Energieverbrauch aus fossilen Quellen ist deutlich zurückgegangen, insbesondere beeinflusst durch den Rückgang der Betriebsleistung und somit des Energieverbrauchs im Schienengüterverkehr in Europa. Der Energieverbrauch aus erneuerbaren Quellen ist entgegengesetzt deutlich gestiegen. Haupttreiber für diese Entwicklungen war die vollständige Umstellung der Stromversorgung in den stationären Anlagen und Gebäuden der durch DB Energie versorgten Konzerngesellschaften auf 100 % erneuerbare Energien.

Der höhere Verbrauch von Rohöl- und Erdölerzeugnissen ist auf einen höheren Verbrauch von Dieselkraftstoff und Heizöl zurückzuführen. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Mitteldeutschland zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 und der erstmaligen Berücksichtigung von Heizölmengen in der Versorgung durch Dritte. Der Erdgasverbrauch blieb nahezu konstant. Kohle und andere fossile Energieträger spielen im DB-Konzern eine weitestgehend untergeordnete Rolle. Die vertankten Mengen des Biokraftstoffs HVO sind weiter gestiegen.

Energieintensität / in MWh/Mio. €	**2025**	2024
Gesamtenergieverbrauch im Verhältnis zum Umsatz (nach IFRS 15)	515,7	530,5

Gesamtenergieverbrauch enthält für 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.

Die Energieintensität des DB-Konzerns, gemessen als Verhältnis von Gesamtenergieverbrauch zu Umsatzerlösen (nach IFRS 15), verringerte sich 2025. Diese Entwicklung ist auf die gestiegenen Umsatzerlösen 288 f. zurückzuführen.

TREIBHAUSGASEMISSIONEN DER KATEGORIEN SCOPE 1, 2 UND 3 (E1-6)

Zielerreichungsgrad DB-Klimaschutzziel 2040

Absolute Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 / in %	**2025**	2024	2023
Scope-1- und -2-Emissionen [1]	- 21,8	- 19,2	- 11,7
Scope-3-Emissionen [2]	- 1,4	- 17,0	+ 8,2
davon Scope-3.3-Emissionen [1]	- 57,6	- 57,8	- 38,8
davon Scope-3.11-Emissionen	- 66,6	- 68,6	- 24,2

[1] Enthält bis 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.
[2] Beinhaltet die für den DB-Konzern wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11. 2025 wurde die Scope-3.4-Kategorie erstmals um die transportbedingten Emissionen im Zusammenhang mit eingekauften Waren und Kapitalgütern ergänzt.

Die Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 konnten wir insbesondere durch die vollständige Umstellung der Stromversorgung unserer durch DB Energie versorgten stationären Anlagen und Gebäude in Deutschland auf 100 % erneuerbare Energien im Vergleich zum Basisjahr 2019 weiter reduzieren. Treiber war v. a. der höhere Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland.

Die Scope-3-Emissionen liegen weiterhin unter dem Niveau von 2019, haben sich aber im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Haupttreiber ist vor dem Hintergrund des ausgabenbasierten (»spend-based«) Abschätzungsansatzes das deutlich gestiegene Einkaufsvolumen, insbesondere bei Bauleistungen, bspw. für Neu- und Umbauten von Gleisen und Weichen, Tunnelbauwerke, Brücken und Stützbauwerke sowie Bahnsteige (Scope 3.1/3.2). Die Zwischenziele für 2034 in Scope 3.3 und 3.11 wurden weiterhin erreicht.

2025 haben wir unsere Lieferanten der eingekauften Waren und Dienstleistungen und Kapitalgüter (Scope 3.1/3.2) erstmals zu ihren Klimaschutzzielen befragt. Der Anteil der Lieferanten mit wissenschaftsbasierten Emissionszielen betrug 2025 rund 20 %.

Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Treibhausgas-Gesamtemissionen / in Mio. t CO_2e	**2025**	2024	2023
Scope 1: Treibhausgasemissionen	1,2	1,1	1,1
Scope 2: standortbezogene Scope-2-Treibhausgasemissionen	3,1	3,3	3,4
Scope 2: marktbezogene Scope-2-Treibhausgasemissionen	2,1	2,7	3,0
Treibhausgasmissionen Scope 1 und 2 (marktbezogen)	3,3	3,8	4,1
Scope 3: Treibhausgasemissionen [1)]	7,8	6,3	8,2
Scope 3.1/3.2: Eingekaufte Waren und Dienstleistungen/Kapitalgüter	6,1	4,7	5,8
Scope 3.3: Brennstoff- und energiebezogene Aktivitäten	1,0	1,0	1,4
Scope 3.4: Transport und Distribution (vorgelagert)	0,5	0,4	0,4
Scope 3.11: Nutzung verkaufter Produkte	0,3	0,3	0,7
Treibhausgasemissionen DB-Konzern (standortbezogen)	12,1	10,7	12,7
Treibhausgasemissionen DB-Konzern (marktbezogen)	11,1	10,1	12,3

Enthält bis 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.

[1)] Beinhaltet die für den DB-Konzern wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11. 2025 wurde die Scope-3.4-Kategorie erstmals um die transportbedingten Emissionen im Zusammenhang mit eingekauften Waren und Kapitalgütern ergänzt.

2025 ist bei den Scope-1- und -2-Emissionen in Summe ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Haupttreiber hierfür waren die vollständige Umstellung der Stromversorgung unserer durch DB Energie versorgten stationären Anlagen und Gebäude in Deutschland auf 100 % erneuerbare Energien sowie die geringere Betriebsleistung im Schienengüterverkehr und der damit einhergehende Rückgang des Energieverbrauchs. In Scope 3.1 und 3.2 sind die Treibhausgasemissionen um rund 30 % gestiegen. Ursächlich für den starken Anstieg ist vor dem Hintergrund des ausgabenbasierten (»spend-based«) Abschätzungsansatzes das deutlich gestiegene Einkaufsvolumen. Dies ist auf deutlich erhöhte Ausgaben für Bauleistungen in der Schieneninfrastruktur zurückzuführen.

Der Anstieg der Treibhausgasemissionen in Scope 3.4 ist auf die Berücksichtigung der 2025 durch DB Cargo zusätzlich eingekauften Transportleistungen über die bisher einbezogenen Schienengüterverkehre von und nach Asien hinaus zurückzuführen.

Im Basisjahr 2019 lagen die Treibhausgasemissionen für Scope 1 bei 1,3 Mio. t, für Scope 2 (marktbezogen) bei 2,9 Mio. t und für Scope 3 bei 7,9 Mio. t.

Die absoluten Treibhausgasemissionen sind auch die Grundlage zur Berechnung unserer spezifischen Treibhausgasemissionen innerhalb der dafür getroffenen Abgrenzungen. Außerdem sind sie Gradmesser für unsere Effizienzmaßnahmen und bilden eine Basis, um uns mit anderen Unternehmen zu vergleichen.

Treibhausgasintensität Scope 1–3 / in t CO_2e/Mio.€	**2025**	2024
Standortbezogene Treibhausgasemissionen im Verhältnis zum Umsatz (nach IFRS 15)	455,9	414,0
Marktbezogene Treibhausgasemissionen im Verhältnis zum Umsatz (nach IFRS 15)	418,6	392,6

Gesamtenergieverbrauch enthält für 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/ Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.

Die Treibhausgasintensität des DB-Konzerns, gemessen als Verhältnis von Treibhausgasemissionen Scope 1 bis 3 zu den Umsatzerlösen (nach IFRS 15), stieg 2025. Deutlich höhere Treibhausgasemissionen in Scope 3.1 und 3.2 aus der Beschaffung von Waren, Dienstleistungen und Investitionsgütern wurden nur teilweise durch gestiegene Umsatzerlöse 288f. kompensiert.

Biogene CO_2-Emissionen aus der Verbrennung oder dem biologischen Abbau von Biomasse / in t CO_2e	**2025**	2024
Scope 1	109.929	96.756

Enthält für 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige nur die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo nur die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.

Die biogenen CO_2-Emissionen, d. h. physische Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen biogenen Ursprungs, sind 2025 gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf den höheren Einsatz des Biokraftstoffs HVO zurückzuführen.

Spezifische Treibhausgasemissionen der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns	**2025**	2024	Veränderung absolut	Veränderung %	2023
Schienenpersonennahverkehr in Deutschland in g CO_2e/Pkm	46,9	39,7	+7,2	+18,1	44,1
Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland in g CO_2e/Pkm	0,7	0,5	+0,2	+40,0	0,6
Busverkehr in Deutschland in g CO_2e/Pkm	101,9	95,4	+6,5	+6,8	93,8
Schienengüterverkehr in g CO_2e/tkm	14,2	17,3	-3,1	-17,9	18,4
davon in Deutschland	14,9	19,7	-4,8	-24,4	20,1

Well-to-Wheel (WTW). Bis 2024 ohne Kältemittelverluste.

- Der starke Anstieg der spezifischen Treibhausgasemissionen im Schienenpersonennahverkehr ist v. a. auf eine höhere Treibhausgasintensität des von DB Regio Schiene bezogenen Traktionsstroms sowie auf einen höheren Dieselverbrauch infolge der Inbetriebnahme des Dieselnetzes Mitteldeutschland zurückzuführen. Dieser Effekt wurde nur geringfügig durch eine gestiegene Verkehrsleistung kompensiert.
- Im Schienenpersonenfernverkehr ist die Erhöhung der sich unverändert auf einem sehr niedrigen Niveau befindenen spezifischen Treibhausgasemissionen auf die erstmalige Berücksichtigung von klimawirksamen Kältemittelverlusten in den Klimaanlagen der Fernverkehrszüge zurückzuführen. Gegenläufige positive Effekte resultierten auch bei DB Fernverkehr aus der gestiegenen Verkehrsleistung.
- Die spezifischen Treibhausgasemissionen des Busverkehrs haben sich durch einen im Vergleich zur Verkehrsleistung etwas stärker angestiegenen Dieselverbrauch sowie die erstmalige Berücksichtigung von Kältemittelverlusten erhöht.
- Die Verbesserung der spezifischen Treibhausgasemissionen im Schienengüterverkehr in Deutschland resultierte überwiegend aus einer geringeren Treibhausgasintensität des von DB Cargo bezogenen Traktionsstroms.

Methodik der Treibhausgasbilanzierung

Grundlage für die Treibhausgasbilanzierung und die dargestellten Kennzahlen sind die konzernweit erhobenen und aggregierten Endenergieverbräuche, Daten zu weiteren Emissionsverursachern und Leistungsdaten sowie die im DB-Konzern einheitlich verwendeten Emissionsfaktoren. Quellen für die verwendeten Faktoren und Methoden sind das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu), das Bilanzierungstool EcoTransIT World, das Umweltbundesamt (UBA), XIO Sustainability Analytics, das GHG Protocol sowie eigene Berechnungen.

In der Treibhausgasbilanzierung berücksichtigen wir alle nach dem GHG Protocol wesentlichen Treibhausgase. In Scope 1, 2 sowie 3.3, 3.4 und 3.11 sind das i. d. R. CO_2, CH_4 und N_2O. In Scope 3.1 und 3.2 werden über den von uns angewendeten Spend-based-Ansatz die Treibhausgase CO_2, CH_4, N_2O, HFCs, PFCs, SF_6 und NF_3 berücksichtigt. Die jeweiligen Global-Warming-Potential-Werte basieren auf dem 6. Sachstandsbericht des IPCC (100-year GWP).

Die berichteten Scope-2-Emissionen berücksichtigen marktbasierte Mechanismen, d. h., alle vertraglich geregelten Instrumente zur Erzeugung von und zum Handel mit Strom aus erneuerbaren Energien werden einbezogen (»market-based«). Die Konzerngesellschaften werden dementsprechend – wo anwendbar – mit ihrem eigenen Strommix (»market-based«), ansonsten über den jeweiligen Landesmix (»location-based«) berücksichtigt. Gem. dem Scope-2-Leitfaden des GHG Protocols zu dualem Reporting weisen wir zusätzlich auch unsere Scope-2-Emissionen nach dem Standortprinzip (»location-based«) aus. Wir verwenden zur Konsolidierung unserer Treibhausgasemissionen nach dem GHG Protocol das Kriterium der finanziellen Kontrolle. Die Treibhausgasemissionen der Kategorien Scope 1 und 2 im Kriterium der operativen Kontrolle entsprechen derzeit dem Kriterium der finanziellen Kontrolle gem. GHG Protocol.

Die Verluste von Kältemitteln in Klimaanlagen bzw. Schwefelhexafluorid in elektrischen Schaltanlagen werden auf Basis von Expertenschätzungen und betrieblichen Erfahrungswerten zu Verlustraten bzw. betriebsmittelspezifischen Leckageraten, die der Verband Forum Netztechnik/Netzbetrieb im VDE Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e. V. in Abstimmung mit dem UBA vorgegeben hat, berechnet. Die eingesetzten Mengen von AdBlue in den Bussen von DB Regio Straße werden auf Basis von Herstellerangaben geschätzt. Die Verbräuche stationärer Energien bei DB Regio Straße durch konzernexterne Versorgungsunternehmen werden über den gebuchten Aufwand berechnet. Die Treibhausgasemissionen für eingekaufte Transportleistungen (Scope 3.4) bei DB Cargo und bei DB Regio Straße werden über vorhandene Daten aus den jeweiligen Bereichen und über spezifische Vorjahreswerte eigener Verkehre berechnet. Die Verbräuche von Konzerngesellschaften im Bereich Beteiligungen/Sonstige in angemieteten Bürogebäuden, die durch DB Energie mit Energie versorgt werden, werden Scope 3.8 (Upstream Leased Assets) zugeordnet.

Die Treibhausgasemissionen in Scope 3.1 und 3.2 wurden auf Basis der Ausgaben (spend-based) unter Verwendung von Emissionsfaktoren aus der Exiobase-Datenbank von XIO Sustainability Analytics geschätzt. Dabei wurde das 2025 verbuchte Einkaufsvolumen der Konzernunternehmen in einer Warengruppe mit einem für die Warengruppe repräsentativen Emissionsfaktor (Emissionen pro ausgegebenen Euro) multipliziert.

UMWELTMANAGEMENTSYSTEM

Umweltrelevante Konzerngesellschaften mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 per 30.11.	2025	2024	2023
Umweltrelevante Konzerngesellschaften	101	110	121
Anteil konformer Konzerngesellschaften in %	56	70	45
Anteil zertifizierter Konzerngesellschaften in %	23	21	16
Anteil zertifizierter Konzerngesellschaften bezogen auf den Umsatz in %	53	53	53

Die Zertifizierungsquote nach ISO 14001 ist durch zusätzliche Zertifizierungen 2025 im DB-Konzern insgesamt leicht angestiegen. Damit trägt die wachsende Abdeckung ISO-14001-konformer Systeme zur Erreichung der konzernweiten Umwelt- und Klimaschutzziele bei.

ENERGIEMANAGEMENTSYSTEM

Konzerngesellschaften mit Energiemanagementsystem (EnMS) nach ISO 50001 in Deutschland per 30.11.	2025	2024
Konzerngesellschaften mit Einführungspflicht eines EnMS gem. EnEfG	48	46
davon Konzerngesellschaften mit eingerichtetem EnMS	7	9
davon Konzerngesellschaften mit zertifiziertem EnMS	12	9
Anteil Konzerngesellschaften mit zertifiziertem EnMS in %	25	20

2025 gab es infolge von Neugründungen, Akquisitionen und einer aktualisierten Betroffenheitsprüfung im DB-Konzern einen Zuwachs der Gesellschaften in Deutschland, die gem. § 8 Energieeffizienzgesetz (EnEfG) zur Einrichtung eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001 oder eines Umweltmanagementsystems nach Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) verpflichtet sind. 25 der betroffenen Konzerngesellschaften sind von DB Regio Straße. 2025 haben vier weitere Konzerngesellschaften ihr Energiemanagementsystem erstmalig zertifizieren lassen und sieben Konzerngesellschaften ein Energiemanagementsystem neu eingerichtet. Damit haben rund 40 % der verpflichteten Konzerngesellschaften ein Energiemanagementsystem in der Anwendung. Die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen in den betroffenen Konzerngesellschaften wird sich infolge von Kapazitätsengpässen bei den akkreditierten Zertifizierungsstellen und Beratungsunternehmen bis in das erste Quartal 2026 erstrecken.

ELEKTRIFIZIERUNGSGRAD

Elektrifizierungsgrade in Deutschland / in %	2025	2024	2023
Elektrifizierung Schieneninfrastruktur (Betriebslänge)	62,4	62,3	62,3
Elektrifizierung Hochleistungsnetz [1]	99,1	99,1	99,0
Elektrisch durchgeführte Transporte des DB-Konzerns im Schienenpersonen- und -güterverkehr (basierend auf Ltkm) [2]	93,1	93,2	93,0

[1] Noch nicht abgeschlossene Elektrifizierung der Fehmarnbeltquerung entspricht rund 1 % des Hochleistungsnetzes.
[2] Umfasst von DB Cargo nur die DB Cargo AG. Ohne Start Deutschland GmbH, ohne Rangierfahrten. Seit 2025 ohne S-Bahnen Berlin und Hamburg.

Der Anteil der elektrisch durchgeführten Transporte auf der Schiene im Güter- und Personenverkehr ist annähernd stabil geblieben.

ERZIELTE REDUKTION VON TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Erzielte absolute Reduktion von Treibhausgasemissionen nach Energieträger im Vergleich zum Vorjahr / in t CO_2e	2025
Bahnstrom	195.213
Kraftstoff	-40.338
Stationärer Strom	388.371
Wärme und Kälte	-4.304

Ein negatives Vorzeichen (-) bedeutet eine Erhöhung der Treibhausgasemissionen.

Durch die vollständige Umstellung des Stroms auf 100 % erneuerbare Energien für unsere durch DB Energie versorgten stationären Anlagen und Gebäude in Deutschland sowie die weitere Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland konnten spürbare Treibhausgasreduktionen realisiert werden. Der Mehrverbrauch von Dieselkraftstoff führte gegenläufig zu einer leichten Erhöhung der Treibhausgasemissionen. Bei der Nutzung von Wärme und Kälte ist es zu einem geringfügigen Anstieg gekommen, da wir erstmals die Versorgung von Dritten mit Heizöl berücksichtigt haben.

Zusätzliche Inhalte

Der DB-Konzern berichtet zusätzlich zu den nach den ESRS erforderlichen Angaben auch über weitere Themen, um u. a. darüber hinausgehende Anforderungen von Stakeholdern zu erfüllen.

MITARBEITENDE FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Wir bieten unseren Mitarbeitenden Umweltfachschulungen zu Themen aus den Handlungsfeldern der ökologischen Transformation an. Im Klimaschutz haben Mitarbeitende z. B. die Möglichkeit, sich im Energiemanagement nach DIN 50001 schulen zu lassen.

Für Mitarbeitende auf Baustellen sorgen wir dafür, dass ein breites Angebot an Umweltfachschulungen zur Verfügung steht. Die Kursangebote reichen von Pflichtkursen zur umweltfachlichen Bauüberwachung bis hin zu Spezialkursen zu bestimmten Tierarten auf Baustellen des DB-Konzerns.

2025 fanden 103 Veranstaltungen (im Vorjahr: 127 Veranstaltungen) mit rund 2.260 Teilnehmenden (im Vorjahr: rund 2.600 Teilnehmende) in Deutschland statt.

Umweltverschmutzung (ESRS E2)

Wesentliche IROs

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Luftverschmutzung	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Der Ausstoß von Luftschadstoffen durch den DB-Konzern kann zu Umweltschäden beitragen und der Gesundheit der lokalen Gemeinschaft schaden.	Eigene Geschäftstätigkeit
Luftverschmutzung	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Luftverunreinigung in der Lieferkette des DB-Konzerns kann zu Umweltschäden beitragen und der Gesundheit der lokalen Gemeinschaft schaden.	Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Policies (E2-1)

Der Schutz von Umwelt und Natur hat einen hohen Stellenwert für den DB-Konzern. Daher befassen wir uns fortlaufend mit unseren Umweltauswirkungen, u. a. dem Ausstoß von Luftschadstoffen, der sich im Güter- und im Personenverkehr sowie bei unseren Bautätigkeiten derzeit nicht vollständig vermeiden lässt. Auch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist der Ausstoß von Luftschadstoffemissionen, z. B. Stickoxiden und Feinstaub bei der Energieerzeugung, ein wesentliches Thema für uns. Da sich Luftschadstoffemissionen negativ auf die Gesundheit der lokalen Bevölkerung auswirken können, arbeiten wir mit verschiedenen Policies, um die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben sicherzustellen und unsere Umweltbelastungen sowohl in der eigenen Geschäftstätigkeit als auch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu erfassen und bestmöglich zu reduzieren.

Die im Folgenden dargestellten Policies Konzernrichtlinie »Risikominimierung«, Grundsatzerklärung zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte sowie DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner sind nicht ausschließlich auf Luftverschmutzung fokussiert, sondern behandeln dieses Thema im Rahmen eines umfassenderen Umweltbezugs gemeinsam mit weiteren Umweltauswirkungen. Beschlossen wurden diese drei Policies vom Vorstand, der die Gesamtverantwortung für ihre Einhaltung und Wirksamkeit trägt. Die Richtlinien sind in der DB-Konzernregelwerksdatenbank verfügbar.

RAHMENRICHTLINIE UMWELTMANAGEMENT

Umweltauswirkungen, die mit unserer eigenen Geschäftstätigkeit verbunden sind, einschließlich Luftschadstoffemissionen, werden mithilfe unserer Umweltmanagementsysteme regelmäßig überprüft und bewertet. Weitere Informationen im Abschnitt Policies (E1-2) 177f.

Zur Vermeidung von Vorfällen und Notsituationen, die negative Auswirkungen auf Menschen und Umwelt haben können, werden Mitarbeitende regelmäßig im sachgerechten Umgang mit umweltschädigenden Stoffen, wie z. B. Feinstaub und flüchtigen organischen Stoffen, und den gesetzlichen Anforderungen geschult und auf Notfälle vorbereitet. Des Weiteren sieht die Umweltgesetzgebung in Deutschland und Europa zahlreiche Schutzmaßnahmen vor, die auf die Verminderung und Begrenzung von möglichen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt abzielen.

GRUNDSATZERKLÄRUNG ZUR WAHRUNG UND ACHTUNG DER MENSCHENRECHTE

Der DB-Konzern bekennt sich in seiner Grundsatzerklärung zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte zu einer nachhaltigen und verantwortungsvollen Unternehmensführung. Die Erklärung legt dar, wie die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten gem. den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) umgesetzt und regelmäßig überprüft werden. Sie enthält zudem das Bekenntnis zur Einhaltung international anerkannter menschen- und umweltrechtlicher Standards. Dazu zählen u. a. die zehn Prinzipien des UN Global Compact (UNGC) sowie die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen. Letztere enthalten ausdrückliche Vorgaben zur Luftverschmutzung. Die Grundsatzerklärung gilt konzernweit und bezieht sich auf den Anwendungsbereich des LkSG. Die Grundsatzerklärung stellt klar, dass der DB-Konzern umfassende Präventionsmaßnahmen zur Vermeidung umwelt- und menschenrechtsbezogener Vorfälle vorsieht. Wird dennoch eine Pflichtverletzung festgestellt, hierzu zählt auch das Verursachen schädlicher Luftverunreinigungen, sind unverzüglich angemessene Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Weitere Informationen im Abschnitt Policies (S2-1) 228ff.

KONZERNRICHTLINIE RISIKOMINIMIERUNG

Mit der Konzernrichtlinie »Risikominimierung« haben wir konzernweite Mindeststandards zur Identifizierung und Minimierung von Risiken festgelegt und klare Verantwortlichkeiten zugewiesen. Die Richtlinie umfasst u. a. die Umsetzung der Sorgfaltspflichten gem. LkSG. Zur Erfüllung dieser Sorgfaltspflichten betreibt der DB-Konzern ein angemessenes und

wirksames LkSG-Risikomanagement. Ziel ist es, menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowohl im eigenen Geschäftsbereich als auch entlang der Lieferkette frühzeitig zu erkennen, ihnen vorzubeugen oder sie zu verringern. Dazu zählt auch das im LkSG verankerte Verbot, schädliche Luftverunreinigungen zu verursachen. Für bereits eingetretene Menschenrechtsverstöße oder Umweltbeeinträchtigungen werden Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen. Die Wirksamkeit des Risikomanagements wird mindestens einmal jährlich sowie bei Bedarf durch die LkSG Beauftragten der nach LkSG verpflichteten Konzerngesellschaften zusammen mit den dortigen LkSG-Koordinator:innen überprüft.

Die Richtlinie »Risikominimierung« gilt konzernweit. Jede Konzerngesellschaft, die eigenständig nach dem LkSG verpflichtet ist, nimmt ihre Sorgfaltspflichten gem. LkSG in eigener Verantwortung wahr. Weitere Informationen im Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2) im Abschnitt Policies (S2-1) 228ff.

Über den LkSG-bezogenen Teil der Richtlinie hinaus definiert sie klare Verantwortlichkeiten im Bereich Umweltschutz, einschließlich luftbezogener Aspekte, und verweist für die Umsetzung auf die Rahmenrichtlinie Umweltmanagementsystem 178.

DB VERHALTENSKODEX FÜR GESCHÄFTSPARTNER

Unsere soziale und ökologische Verantwortung haben wir in zahlreichen Warengruppenstrategien entlang der Konzernziele weiterentwickelt und in unseren Vergabeprozessen fest verankert. Dabei berücksichtigen wir im Rahmen von Vergabeverfahren Nachhaltigkeitsaspekte als Eignungs-, Leistungs-, Bewertungs- oder Durchführungskriterien.

Grundlage für nachhaltigkeitsorientierte Beschaffungsentscheidungen und für die nachhaltige Ausrichtung unserer Lieferketten sind der DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner 249f. sowie unsere Beschaffungspolitik. Der Verhaltenskodex definiert verbindliche Standards, bspw. im Bereich Umweltschutz. U. a. wird vorgegeben, dass keine schädlichen Luftverunreinigungen verursacht werden dürfen. So schafft der Kodex einen klaren Rahmen, der das nachhaltige Handeln von uns und unseren Geschäftspartnern in der gesamten Lieferkette systematisch leitet. Weitere Informationen zum Verhaltenskodex für Geschäftspartner im Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2) im Abschnitt Policies (S2-1) 228ff.

Weitere Informationen, wie der Verhaltenskodex die Meldung von Vorfällen und Notsituationen für Menschen und Umwelt adressiert, im Abschnitt Maßnahmen (E2-2) 191f.

Maßnahmen (E2-2)

Zur Reduktion von Luftschadstoffemissionen in den eigenen Geschäftsaktivitäten und entlang der Wertschöpfungskette ergreifen wir verschiedene Maßnahmen. Viele unserer wichtigsten Maßnahmen bei den Themen Klimaschutz und Energie 178ff. zahlen auch auf die Verringerung unserer Luftschadstoffemissionen ein. Auf Energieeffizienz und Dieselausstieg gehen wir hier zusätzlich in Bezug auf Luftverschmutzung ein.

VERRINGERUNG UNSERES ENERGIEVERBRAUCHS

Die wichtigste Maßnahme zur Reduktion von Luftschadstoffemissionen in unseren eigenen Geschäftsaktivitäten in Deutschland ist es, Energieverbrauch von vornherein zu vermeiden, z. B., indem wir unsere Energieeffizienz erhöhen. Dies erreichen wir u. a. mit der kontinuierlichen Modernisierung unserer Fahrzeugflotte. Modernere Fahrzeuge sind nicht nur energieeffizienter, sondern stoßen i. d. R. auch weniger verbrennungsbedingte Abgase aus. Bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen reduziert ein geringerer Strombedarf die Luftschadstoffemissionen indirekt entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Zu mehr Energieeffizienz trägt auch die Rückspeisung umgewandelter Bremsenergie in die Oberleitung oder energiesparendes Fahren bei. Dafür schulen wir unsere Fahrzeugführer:innen und statten Fahrzeuge mit Fahrassistenzsystemen aus. Weitere Informationen zur Maßnahme »Energieeffizienz« im Abschnitt Maßnahmen (E1-3) 180.

REDUKTION VON LUFTVERSCHMUTZUNG DURCH DIESELAUSSTIEG

Im Rahmen des Dieselausstiegs setzen wir auf die weitere Elektrifizierung des Streckennetzes in Deutschland. Elektrifizierte Verkehre verursachen keine direkten, verbrennungsbedingten Luftschadstoffemissionen und tragen somit zur Verbesserung der lokalen Luftqualität bei. Im Zuge des Dieselausstiegs kommen auf nicht oder teilelektrifizierten Strecken auch alternative Kraftstoffe (z. B. Wasserstoff) oder Antriebe (z. B. batterieelektrische Züge oder Wasserstoffzüge) zum Einsatz, die ebenfalls deutlich weniger oder gar keine lokalen Luftschadstoffemissionen verursachen. Weitere Informationen zum Dieselausstieg und Einsatz alternativer Kraftstoffe im Abschnitt Maßnahmen (E1-3) 179f.

EMISSIONSARME BAUFAHRZEUGE UND MASCHINEN

Seit Mitte 2018 setzen unsere Auftragnehmer auf innerstädtischen Baustellen in Deutschland ausschließlich emissionsarme Baufahrzeuge und Maschinen ein, um auch dort die lokale Luftqualität zu verbessern. Die Anforderungen an emissionsarme Baumaschinen werden verbindlich in unseren Ausschreibungen festgelegt und sind von den eingesetzten Subunternehmen umzusetzen.

WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Mit der Erfüllung seiner LkSG-Sorgfaltspflichten adressiert der DB-Konzern auch Luftschadstoffemissionen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Mit Unterzeichnung des Verhaltenskodexes für Geschäftspartner verpflichten sich unsere Geschäftspartner, aktiv an der Überprüfung der Einhaltung der darin festgelegten Anforderungen mitzuwirken und deren Umsetzung auch innerhalb ihrer eigenen Lieferkette sicherzustellen. Der Verhaltenskodex dient als Präventionsmaßnahme zur Einhaltung gesetzlicher Umweltstandards und somit u. a. zur Vermeidung oder Reduktion schädlicher Luftverunreinigungen. Um möglichen Verstößen präventiv entgegenzuwirken, steht zudem ein Hinweissystem zur Meldung von Vorfällen, Notsituationen oder Risiken für Menschen und Umwelt zur Verfügung. Über dieses System können auch Risiken und Verletzungen im Hinblick auf luftbezogene Themen eingereicht werden, was dazu beiträgt, Missstände frühzeitig zu erkennen und abzustellen. Weitere Informationen zum Hinweissystem und Beschwerdemechanismus im Abschnitt Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können (S2-3) 231.

Treten Risiken oder Verletzungen gegen gesetzliche Vorgaben auf, werden geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung oder Abhilfe ergriffen. 2025 war dies nicht erforderlich, weil keine entsprechenden Verletzungen bekannt wurden. Es wird eine interne systematische Erfassung und transparente Darstellung der Maßnahmen angestrebt, die die Konzerngesellschaften gemeinsam mit ihren Lieferanten vereinbart haben. Eine Dokumentation dieser Maßnahmen durch die nach dem LkSG verpflichteten Konzerngesellschaften mittels eines IT-Tools wurde begonnen. Dort soll zukünftig zentral nachvollzogen werden können, ob und welche Maßnahmen im Bereich Luftverschmutzung ergriffen wurden. Weitere Informationen zur LkSG-Umsetzung im Abschnitt Policies (S2-1) 228ff.

MASSNAHMENPLÄNE 2026

Die genannten Maßnahmen werden 2026 wie beschrieben fortgeführt.

Ziele (E2-3)

2025 gab es keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS in Bezug auf Luftverschmutzung. Der DB-Konzern setzt sich dafür ein, seine Umweltauswirkungen zu verringern und seine Maßnahmen zur Luftreinhaltung fortlaufend durchzuführen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Luftreinhaltung in der eigenen Geschäftstätigkeit wird anhand der absoluten Emissionen verbrennungsbedingter Luftschadstoffe unserer Fahrzeugflotte und deren Entwicklung über die Jahre nachverfolgt. Im Rahmen der Erfüllung unserer LkSG-Sorgfaltspflichten überprüft der DB-Konzern einmal jährlich sowie anlassbezogen die Wirksamkeit aller umweltbezogenen Maßnahmen für seine eigenen Geschäftsaktivitäten und Aktivitäten in der Wertschöpfungskette, einschließlich solcher mit Bezug zur Luftreinhaltung, um umweltbezogenen Risiken vorzubeugen, sie zu minimieren oder bestehende Pflichtverletzungen zu beenden. Weitere Informationen zur Wirksamkeitsanalyse im Abschnitt Ziele (S2-5) 233.

Kennzahlen

LUFTVERSCHMUTZUNG (E2-4)

Absolute Partikelemissionen der Fahrten und Transporte per 31.12. / in t	**2025**	2024	2023
Personenverkehr	278	200	213
Güterverkehr	190	190	236
Sonstige Verkehre	17	19	10
DB-Konzern	**485**	**409**	**459**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW). Umfasst in Anlehnung an die ISO 14083 (Treibhausgasemissionen von Transportvorgängen) die Scopes 1, 2, 3.3 und 3.4.

Absolute Stickoxidemissionen (NO_x) der Fahrten und Transporte per 31.12. / in t	**2025**	2024	2023
Personenverkehr	6.877	5.922	6.186
Güterverkehr	5.564	5.699	6.238
Sonstige Verkehre	289	452	172
DB-Konzern	**12.731**	**12.073**	**12.597**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW). Umfasst in Anlehnung an die ISO 14083 (Treibhausgasemissionen von Transportvorgängen) die Scopes 1, 2, 3.3 und 3.4.

Absolute Schwefeldioxidemissionen (SO_2) der Fahrten und Transporte per 31.12. / in t	**2025**	2024	2023
Personenverkehr	1.219	2.404	2.339
Güterverkehr	713	1.067	1.223
Sonstige Verkehre	83	252	197
DB-Konzern	**2.015**	**3.723**	**3.759**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW). Umfasst in Anlehnung an die ISO 14083 (Treibhausgasemissionen von Transportvorgängen) die Scopes 1, 2, 3.3 und 3.4.

Absolute Kohlenwasserstoffemissionen (NMHC) der Fahrten und Transporte per 31.12. / in t	**2025**	2024	2023
Personenverkehr	2.208	659	663
Güterverkehr	988	601	618
Sonstige Verkehre	260	99	68
DB-Konzern	**3.457**	**1.359**	**1.348**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW). Umfasst in Anlehnung an die ISO 14083 (Treibhausgasemissionen von Transportvorgängen) die Scopes 1, 2, 3.3 und 3.4.

Die verbrennungsbedingten Schadstoffemissionen der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns werden je nach Luftschadstoff maßgeblich durch Entwicklungen in der Vorkette beeinflusst. Der sehr starke Anstieg der Kohlenwasserstoffemissionen ist auf deutlich höhere Emissionsfaktoren der Kraftstoff- sowie Stromherstellung im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Wichtige Kohlenwasserstoffe wurden in der Vergangenheit im Modell für die Berechnung der Vorketten nicht berücksichtigt, während rund 77 % der Kohlenwasserstoffemissionen aus der Vorkette stammen. Die Entwicklungen der Schwefeldioxidemissionen sind ebenfalls durch Veränderungen in den Vorketten zu erklären. Da nur rund 1% der Schwefeldioxidemissionen direkt von unseren Verkehren emittiert werden, wirken sich Schwankungen in der Vorkette stark auf die Gesamtemissionen aus. Der Haupttreiber für die Erhöhung der Stickoxid- und Partikelemissionen im Personenverkehr war eine Aktualisierung unserer Berechnungsmethode für direkte Emissionsfaktoren des Schienenverkehrs in Deutschland.

METHODIK ZUR BILANZIERUNG VON LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN

Basis für die Bilanzierung sind die konzernweit erhobenen und aggregierten Endenergieverbräuche und Leistungsdaten sowie relevante Emissionsfaktoren (EFA) für unsere Fahrten und Transporte. Für die Berechnung der EFA wird die Verteilung unserer Flotten nach Schadstoffnorm berücksichtigt. Des Weiteren werden Grenzwerte für Schienenfahrzeuge (EU-RL 97/68/EG, EU-RL 2004/26/EG, EU-Verordnung 2016/1628), das Bilanzierungstool EcoTransIT World, eigene Berechnungen sowie für den DB-Konzern vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) bereitgestellte Faktoren herangezogen. Der baureihenspezifische Dieselverbrauch für eine erbrachte Leistung (g Dieselkraftstoff/kWh) muss für einige Baureihen auf Basis fachlicher Expertise geschätzt werden. Unsere Bilanzierung erfolgt rechnerisch, wie für Verkehrsemissionen üblich, da eine messtechnische Erfassung der Emissionen im laufenden Betrieb nicht umsetzbar ist.

Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)

Wesentliche IROs

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Neu- und Ausbau der Schienenwege führen zu einer Veränderung der Landnutzung. Ehemals natürliche Landschaften werden u. a. durch den Bau von Schienen zu Verkehrsinfrastrukturflächen umgewandelt.	Eigene Geschäftstätigkeit
Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts	Negative Auswirkung	Potenziell	Beim Abbau der für die Herstellung der Schieneninfrastruktur und Fahrzeuge benötigten Rohstoffe kommt es zu einer Landnutzungsänderung und damit verbundenen Eingriffen in die Natur, wodurch der Zustand von Arten und Ökosystemen gestört werden kann.	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkungen auf den Zustand der Arten	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Bei Neu- und Ausbau der Schienenwege wird in den Lebensraum von Tier- und Pflanzenarten eingegriffen sowie Lebensräume zerschnitten.	Eigene Geschäftstätigkeit
Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Bei Neu- und Ausbau der Schienenwege wird in Natur und Landschaft eingegriffen und Flächen verbaut und versiegelt. Dies kann negative Auswirkungen auf den Umfang und Zustand von Ökosystemen haben.	Eigene Geschäftstätigkeit

Policies (E4-2)

Der Neu- und Ausbau von Schienenwegen ist mit direkten Eingriffen in natürliche Landschaften verbunden und daher für den DB-Konzern ein wesentliches Thema. Bei der Flächeninanspruchnahme für Verkehrsinfrastruktur kommt es zu Veränderungen in der Landnutzung, die zur Zerschneidung und Beeinträchtigung von Lebensräumen für Tier- und Pflanzenarten führen und somit Auswirkungen auf den Zustand der Biodiversität sowie den Umfang und die Funktionsfähigkeit von Ökosystemen haben können. Der DB-Konzern wendet Richtlinien an, um den sozialen und ökologischen Auswirkungen dieser Eingriffe entgegenzuwirken.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Richtlinien liegt bei der jeweiligen Projektleitung des Infrastrukturprojekts.

Die Einhaltung der von den Leitfäden und Richtlinien bestimmten Planungen erfolgt durch die umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ). Dies ist eine durch die Projektleitung eingesetzte, unabhängige Kontrollinstanz. Die UBÜ ist über alle Bauphasen hinweg tätig: von der Bauvorbereitung bis zum Bauabschluss.

LEITFÄDEN DES EBA

Die Umweltleitfäden des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) bündeln Anforderungen und Verfahren zur systematischen Berücksichtigung von Umweltbelangen bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, um negative Auswirkungen auf Lebensräume, Tier- und Pflanzenarten sowie den Menschen zu vermeiden. Die Leitfäden finden Anwendung im Rahmen der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren nach § 18 AEG sowie bei der Prüfung und Umsetzung von Umweltbelangen bei Neubau, Ausbau und Umbau von Eisenbahnstrecken und -anlagen unter Zuständigkeit des EBA in Deutschland. Im Zuge der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren erfolgt auch die Beteiligung der Öffentlichkeit zu vorhabenspezifischen und umweltfachlichen Themen. Die Leitfäden unterstützen eine rechtssichere, fachlich fundierte und einheitliche Bearbeitung umweltrelevanter Themen, insbesondere im Natur-, Arten- und Gebietsschutz und fördern die frühzeitige Integration von Umweltbelangen in Planung und Genehmigung. Gleichzeitig tragen sie zur Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren bei. Im DB-Konzern werden die Vorgaben der EBA-Umweltleitfäden, die auf nationalem sowie europäischem Recht basieren, zur Umsetzung des Schutzes von an Bahnstrecken angrenzenden Gebieten herangezogen. Die konkrete Umsetzung dieser Schutzanforderungen ist in den Richtlinien des DB-Konzerns zur Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen sowie in der Richtlinie Landschaftspflege detailliert beschrieben.

RICHTLINIE ZUR REALISIERUNG VON INFRASTRUKTURMASSNAHMEN

Die Richtlinie zur Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen setzt die Anforderungen der EBA-Leitfäden operativ um. Sie regelt den gesamten Planungs- und Durchführungsprozess sowie die Dokumentation von Infrastrukturmaßnahmen im Eisenbahnbereich und umfasst Flächen im Bahn- und Bundeseigentum sowie gepachtete oder gemietete Flächen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Berücksichtigung von Umweltplanung und Naturschutz über alle Planungs- und Ausführungsphasen hinweg. Ein zentrales Ziel ist es, ein Planungskonzept zu entwickeln, das technische, betriebliche, wirtschaftliche und umweltgerechte Lösungen vereint. Im Rahmen der Richtlinie wird die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) als zentrales Instrument angewandt, das u. a. den Menschen und seine Gesundheit als Schutzgut berücksichtigt. Bei unvermeidbaren Eingriffen in die Natur sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

RICHTLINIE LANDSCHAFTSPFLEGE

Die Richtlinie Landschaftspflege trägt dazu bei, Schutzanforderungen für Gebiete entlang von Bahnstrecken gem. den gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen. Sie konkretisiert damit die naturschutzbezogenen Anforderungen der EBA-Leitfäden und überführt sie in betriebliche Vorgaben für die Vegetationskontrolle entlang der Bahnstrecken. Die Richtlinie Landschaftspflege verfolgt das Ziel, durch Vegetationskontrollmaßnahmen den Natur- und Artenschutz zu fördern sowie ein rechtssicheres Handeln in der Landschaftsplanung bei Neu-, Aus-, Rück- und Umbaumaßnahmen bei gleichzeitiger Sicherstellung der Betriebssicherheit im Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten. Die Maßnahmen werden auf Flächen im Eigentum des DB-Konzerns sowie auf gepachteten oder gemieteten Flächen durchgeführt. Die Umsetzung von Vegetationskontrollmaßnahmen erfolgt unter Einbeziehung nationaler und europäischer Gesetzgebung und wird durch die Vorgaben der EBA-Umweltleitfäden unterstützt.

VERHALTENSKODEX FÜR GESCHÄFTSPARTNER

Grundlage für nachhaltigkeitsorientierte Beschaffungsentscheidungen sowie für die nachhaltige Ausrichtung unserer Lieferketten sind unser Verhaltenskodex für Geschäftspartner sowie unsere Beschaffungspolitik. Unser Verhaltenskodex für Geschäftspartner schafft einen klaren Rahmen für nachhaltiges Handeln in der Lieferkette. Er legt Anforderungen zum Schutz der Biodiversität und Ökosysteme, der Gesundheit von Menschen und zum Schutz von Böden und Gewässern, insbesondere im Kontext der Produktion von Nahrung und Trinkwasser, fest, wodurch er präventiv zum Erhalt der biologischen Vielfalt sowie der Funktionsfähigkeit von Ökosystemen beitragen kann. Unsere Geschäftspartner sind durch seine Unterzeichnung u. a. dazu verpflichtet, keine schädlichen Bodenveränderungen oder Gewässerverunreinigungen zu verursachen und Maßnahmen zum Schutz von Biodiversität und Ökosystemen zu ergreifen.

Dies ist insbesondere relevant im Hinblick auf den Abbau von Rohstoffen, die für die Herstellung von Baustoffen wie Beton, Stahl oder Aluminium erforderlich sind und die wiederum für unsere Schieneninfrastruktur und Fahrzeuge verwendet werden. Dabei kann es zu Landnutzungsänderungen kommen, etwa durch die Umwandlung natürlicher Ökosysteme in Bergbauflächen. Eingriffe wie Entwaldung oder die Verschmutzung natürlicher Gewässer können den Zustand von Arten und Ökosystemen erheblich beeinträchtigen. Durch die nach dem LkSG vorgeschriebenen Risikoanalysen können punktuell Informationen zur Herkunft risikobehafteter

Materialien gewonnen werden. Diese Maßnahmen stellen jedoch keine systematische technische Rückverfolgbarkeit dar. Weitere Informationen zum Verhaltenskodex für Geschäftspartner im Abschnitt Policies (S2-1) 228ff.

Darüber hinaus ist ein Beschwerdemechanismus etabliert, über den menschenrechtliche und umweltbezogene Hinweise entlang der Lieferkette adressiert werden können, einschließlich solcher, die Bezüge zur biologischen Vielfalt und zu Ökosystemen haben.

Maßnahmen (E4-3)

Um dem Verlust von Biodiversität entgegenzuwirken, handelt der DB-Konzern nach dem Prinzip der Mitigationshierarchie: Zunächst sind negative Auswirkungen auf die Natur so weit wie möglich zu vermeiden. Wo Eingriffe mit Blick auf Betrieb und Betriebssicherheit unvermeidbar sind, werden Maßnahmen zur Minderung dieser Auswirkungen ergriffen. Verbleibende Beeinträchtigungen werden gem. den gesetzlichen Vorgaben durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen kompensiert, etwa durch die Schaffung naturschutzrechtlich anerkannter Ausgleichs- und Ersatzflächen.

Zur Entwicklung und Umsetzung biodiversitätsbezogener Maßnahmen wird lokales ökologisches Fachwissen eingebunden, bspw. durch Konsultation regionaler Umweltbehörden, Naturschutzverbände und ortsansässiger Fachplanungsbüros. Darüber hinaus kommen naturbasierte Lösungen (Nature-based Solutions; NbS) zum Einsatz, wie die Förderung standorttypischer Vegetation, die Pflanzung von artenreichen, vielfältig strukturierten Vegetationsstreifen am Rand von Verkehrsstrecken sowie Maßnahmen zur Unterstützung der natürlichen Sukzession auf ungenutzten Flächen. Diese Ansätze dienen nicht nur der Förderung der Biodiversität, sondern leisten auch einen Beitrag zur Klimaanpassung und Erosionskontrolle.

KOMPENSATION

Unsere Kompensationsmaßnahmen dienen dazu, die Funktionsfähigkeit von Ökosystemen und ihre Ökosystemdienstleistungen – also die Leistungen des Naturhaushalts mit einem direkten oder indirekten Nutzen für die Gesellschaft – zu erhalten und negative Folgen durch unsere Bauaktivitäten in Deutschland auszugleichen. Ein wichtiges Instrument dabei ist die Bewertung der betroffenen Flächen vor und nach den Eingriffen mithilfe von Biotopwertpunkten, entsprechend dem in der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) verankerten Biotopwertverfahren. Die Punkte quantifizieren den Wert eines Biotops und helfen dabei, den Umfang notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festzulegen. So stellen wir sicher, dass bei Biodiversität und Ökosystemen ein sog. No Net Loss, also kein Nettoverlust, entsteht.

Die Kompensation erfolgt insbesondere im Zuge des Baus von Schieneninfrastruktur in Deutschland. Dazu zählen u. a. die Bereitstellung von Ersatz- und Ausgleichsflächen für bedrohte Arten, Renaturierung und Wiederaufforstung sowie spezielle naturschutzbezogene Infrastruktur, wie Überflughilfen für Fledermäuse über Gleise und Oberleitungen. Der Ausgleich wird vorrangig direkt am Ort des Eingriffs vorgenommen. Ist dies nicht möglich, werden Ausgleichsmaßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang durchgeführt, d. h. innerhalb derselben Landschaftseinheit oder desselben Naturraums. Zusätzlich werden Kompensationspools und Ökokonten genutzt, die eine gebündelte und effiziente Umsetzung ermöglichen. Nur in Ausnahmefällen erfolgt die Kompensation an einem anderen geeigneten Ort, sofern dort die ökologische Funktion in gleichwertiger Weise wiederhergestellt werden kann. Wenn Ersatzmaßnahmen nicht möglich oder unverhältnismäßig sind, wird Ersatzgeld eingesetzt, das zweckgebunden in weitere Naturschutz- und Aufwertungsmaßnahmen fließt.

Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt unmittelbar nach Abschluss der jeweiligen Bauarbeiten. I. d. R. umfasst dies eine mehrjährige Herstellungs- und Entwicklungspflege, um z. B. Anwuchs und Funktionsfähigkeit sicherzustellen. Anschließend werden die Maßnahmen über einen Zeitraum von meist 25 bis 30 Jahren gepflegt und im Rahmen regelmäßiger Monitoringprogramme überprüft. Bei Biotoptypen, die einer dauerhaften Pflege bedürfen, stellen wir die langfristige Betreuung sicher. Die Kosten für Kompensationsmaßnahmen richten sich nach Art und Umfang des Infrastrukturprojekts. Für jedes Projekt werden die ökologischen Auswirkungen ermittelt und auf dieser Basis die notwendigen Maßnahmen entwickelt und das Budget festgelegt. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind fester Bestandteil der Gesamtprojektfinanzierung.

2025 führten Bauarbeiten an der Schieneninfrastruktur in Deutschland zu unvermeidbaren Eingriffen in die Natur, die gem. den gesetzlichen Vorgaben, wie dem Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und der BKompV, durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Mit der Erfüllung seiner LkSG-Sorgfaltspflichten adressiert der DB-Konzern u. a. den Schutz vor Bodenschädigungen und Gewässerverunreinigungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Als Präventionsmaßnahme verpflichten wir unsere Lieferanten durch Unterzeichnung des Verhaltenskodexes für Geschäftspartner, Umweltstandards einzuhalten und somit u. a. Maßnahmen zum Schutz der Biodiversität und Ökosysteme zu ergreifen. Insbesondere sollen sie ihren Material- und Ressourcenverbrauch verringern, der oftmals mit Eingriffen in die Natur und schützenswerten Gebieten zusammenhängt. Treten Risiken oder Verletzungen gegen gesetzliche Vorgaben auf, werden geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung oder Abhilfe ergriffen. 2025 sind keine entsprechenden Verletzungen bekannt geworden.

Weitere Informationen zur LkSG-Umsetzung im Abschnitt Policies (S2-1) 228ff.

MASSNAHMENPLÄNE 2026

Die genannten Maßnahmen werden 2026 wie beschrieben fortgeführt.

Ziele (E4-4)

2025 gab es keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme. Wir setzen uns dafür ein, unsere Umweltauswirkungen zu verringern und Maßnahmen zum Schutz von Biodiversität und Ökosystemen fortlaufend durchzuführen.

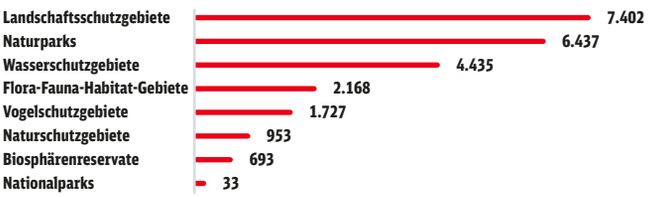
Unser Ambitionsniveau beim Schutz von Biodiversität und Ökosystemen entspricht den gesetzlichen Vorgaben eines No Net Loss. Die konkrete Bewertung unserer Eingriffe und Kompensationsmaßnahmen basiert auf dem Biotopwertverfahren. Da viele Maßnahmen, wie z. B. Neuanpflanzungen, eine lange Entwicklungszeit benötigen, tritt die volle, messbare Wirkung oft erst deutlich später ein. Durch ein gezieltes Flächenmanagement stellen wir sicher, dass die angestrebten Zielwerte innerhalb der festgelegten Fristen erreicht werden und durch kontinuierliche Pflege dauerhaft erhalten bleiben. Die Fortschrittskontrolle erfolgt projektbezogen entlang der gesetzlich vorgegebenen Monitoring- und Pflegezeiträume, die i. d. R. mindestens 25 bis 30 Jahre umfassen. Die Wirksamkeit unserer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird während der Bauphase durch die Umweltbauüberwachung und nach Projektabschluss durch das DB-Flächenmanagement überprüft. Zudem erfolgt eine jährliche Berichterstattung an das EBA, das die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen prüft.

Kennzahlen

BERÜHRUNG VON DB-STRECKEN MIT SCHUTZGEBIETEN (E4-5)

Wir nutzen geografische Informationssysteme, in denen Daten zu Bahnstrecken und -flächen sowie alle digital verfügbaren Informationen zu Schutzgebieten in Deutschland hinterlegt sind. So können wir schnell Berührungspunkte zwischen Natur und Bahntrassen sowie Flächen des DB-Konzerns ermitteln. In jedem Schutzgebiet gibt es unterschiedliche Einschränkungen und Auflagen, die in Schutzgebietsverordnungen beschrieben werden. Diese sind in unserem System hinterlegt und werden bei Baumaßnahmen berücksichtigt.

Berührung von DB-Strecken mit Schutzgebieten in Deutschland / in km **2025**



Schutzgebiete können sich überschneiden.

AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN

Daten zu unseren Kompensationsverpflichtungen dokumentieren wir im webbasierten Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK). Damit erfassen wir fortlaufend den jeweiligen Stand der Kompensationsverpflichtungen und können somit die gem. Bundesnaturschutzgesetz festgelegte Berichtspflicht an das EBA erfüllen.

Naturschutzrechtliche Schutz- und Kompensationsmaßnahmen seit 2014	2025	2024	2023
Projekte mit naturschutzrechtlichen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen	11.021	10.130	9.198
Naturschutzrechtliche Schutz- und Kompensationsmaßnahmen	74.897	67.035	60.087
davon naturschutzrechtliche Schutz- und Kompensationsmaßnahmen zum Artenschutz	29.421	25.590	22.334

2025 wurden 891 Projekte und 7.862 Kompensationsmaßnahmen (davon 3.831 zum Artenschutz) im System neu hinterlegt. Die Zahl der Projekte mit naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist 2025 um rund 9 % gestiegen (im Vorjahr: rund +10 %). Parallel dazu stieg die Anzahl der naturschutzrechtlichen Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen, insbesondere im Bereich des Artenschutzes, der innerhalb der Maßnahmenplanung seit Jahren einen wachsenden fachlichen Stellenwert einnimmt.

Zusätzliche Inhalte

Der DB-Konzern berichtet zusätzlich zu den nach den ESRS erforderlichen Angaben auch über weitere Themen, um u. a. darüber hinausgehende Anforderungen von Stakeholdern zu erfüllen. Das umfasst die Themen »Vegetationskontrolle« und »Vogelschutz«.

VEGETATIONSKONTROLLE

Dem Schutz von Natur und Umwelt messen wir eine hohe Bedeutung bei, gleichzeitig hat die Sicherheit der Reisenden für den DB-Konzern höchste Priorität. Die Vegetationskontrolle im Gleis steht dabei im Spannungsfeld beider Ziele und hat maßgebliche Auswirkungen auf Sicherheit, Verfügbarkeit und Umweltverträglichkeit unserer Infrastruktur. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, setzen wir auf ein gesamthaftes, nachhaltiges Vegetationsmanagement, das ein koordiniertes Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen vorsieht. Dazu zählen insbesondere die digitale und effiziente Planung der Vegetationskontrolle, der Einsatz neuer mechanisch-manueller Verfahren (z. B. technologisch weiterentwickelte Mähapparate) sowie die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln wie Pelargonsäure. Unsere Erfahrungen und Erkenntnisse aus diesem Maßnahmenmix teilen wir im Austausch mit anderen europäischen Bahnen (DACH-Austausch, Mitarbeit in der International Union of Railways [UIC]). In den vergangenen Jahren wurden alternative, umweltverträgliche Verfahren und Anwendungsstrategien im Bereich des mechanischen Vegetationsmanagements weiterentwickelt und erprobt. Derzeit stehen diese jedoch für den flächendeckenden Einsatz noch nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung. Um die Sicherheit des Bahnbetriebs jederzeit gewährleisten zu können, greifen wir daher weiterhin ergänzend auf zugelassene Herbizide zurück. Grundsätzlich kommen bei der chemischen Vegetationskontrolle ausschließlich Wirkstoffe zum Einsatz, die vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit speziell für den Gleisbereich zugelassen sind. Gemeinsam mit Partnern aus Industrie und Wissenschaft treiben wir die Entwicklung innovativer Lösungen für ein nachhaltiges Vegetationsmanagement kontinuierlich voran. Zudem erfassen und analysieren wir die Vegetationsentwicklung regelmäßig, um eine aktive Steuerung von Bewuchstoleranzen und eine weitere Optimierung der eingesetzten Maßnahmen zu ermöglichen.

Chemische Vegetationskontrolle durch DB InfraGO	**2025**	2024	2023
Eingesetzte Wirkstoffmenge in t	46,2	19,4	21,4
Anteil Länge behandelter Gleise [1] in %	21	15	14
Wirkstoffmenge je behandelten Gleiskilometer in kg	3,7	2,1	2,5

[1] Die Länge aller Gleise beträgt rund 61.000 km.

Die erhöhte Ausbringungsmenge von Herbizidwirkstoffen ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass Pelargonsäure 2025 erstmals in größerem Umfang zweifach ausgebracht wurde, um die Wirksamkeit sicherzustellen. Dies entspricht den Anwendungsvorgaben des Herstellers und den gesetzlichen Vorgaben. Zudem wurden aufgrund behördlicher Genehmigungen mehr Gleiskilometer behandelt.

VOGELSCHUTZ

Wir arbeiten kontinuierlich daran, unsere Umwelt- und Naturschutzmaßnahmen systematisch zu überwachen und auf dieser Basis gezielt weiterzuentwickeln. Um die Wirksamkeit und den Erfolg von Vogelschutzmaßnahmen an Oberleitungsanlagen künftig präziser bewerten zu können, wurde 2023 ein mehrjähriges Forschungsprojekt beim Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung gestartet. Dabei werden unterschiedliche kamerabasierte Methoden untersucht, die sowohl den Bedarf als auch den Erfolg der Vogelschutzmaßnahmen erfassen sollen. 2025 wurde an zwei Standorten, an denen Kameras installiert waren, eine automatisierte Datenerhebung durchgeführt, um einen Detektor und Klassifikator zu entwickeln, mit dem das Vorkommen und Verhalten von Vögeln und Vogelarten an Oberleitungsanlagen bewertet werden kann. Parallel wurden die erfassten Daten testweise durch das vollautomatisierte Monitoring ausgewertet.

Im Rahmen der regelmäßigen Vollinspektion der Oberleitungen werden zur Verbesserung Vogelschutzmaßnahmen an den Isolatoren durchgeführt. Auch Bahnstromleitungen werden in Gebieten mit einer hohen Gefahr für Vogelkollisionen sicherer gemacht.

Kurzschlussereignisse an Oberleitungsanlagen	**2025**	2024	2023
Durch Tiere verursacht	3.056	3.471	3.013
Anteil durch Vögel verursacht in %	94	94	93
Anteil durch kleine Säugetiere verursacht in %	6	6	7

Die Anzahl der Kurzschlussereignisse ist 2025 um rund 12 % zurückgegangen und liegt damit auf dem Niveau von 2023. Die Entwicklung ist auf natürliche, populationsbedingte Schwankungen im Vogelbestand zurückzuführen.

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)

Wesentliches IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Der Verbrauch von Primärrohstoffen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette für Produkte, die für den Ausbau der Infrastruktur benötigt werden, kann zur Erschöpfung von nicht erneuerbaren Ressourcen beitragen.	Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Policies (E5-1)

Der DB-Konzern will zusammen mit dem Bund in den kommenden Jahren sehr umfangreich in die Modernisierung der Schieneninfrastruktur investieren. V. a. durch die sehr umfangreichen Bauaktivitäten besteht daher ein sehr hoher Ressourcenbedarf (insbesondere für Betonschwellen, Gleisschotter und Schienenstahl), der mit zur Erschöpfung bestimmter Primärrohstoffe (z. B. Eisenerz, Basalt, Sand) beitragen kann. Diese Auswirkung geht auch mit Treibhausgasemissionen in der Lieferkette einher, die wir im Rahmen unseres Net-Zero-Ziels adressieren. Darum planen wir, in den kommenden Jahren verstärkt emissionsreduzierte Baustoffe und Materialien zu nutzen. Damit verbindet der DB-Konzern seine Klimaschutzmaßnahmen mit Strategien der Kreislaufwirtschaft. In der nachgelagerten Wertschöpfungskette arbeiten wir mit Entsorgungsunternehmen und Aufbereitern zusammen, um unsere Bauabfälle zu recyceln und teilweise als aufgearbeitetes Material wieder in der Infrastruktur einsetzen zu können. Weitere Informationen zum Abfallmanagement im Abschnitt Ressourcenmanagement im Output 201 ff.

Mit verschiedenen Policies stellen wir sicher, dass wir gesetzliche Vorgaben einhalten und unsere Auswirkung sowohl in der eigenen Geschäftstätigkeit als auch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette erfassen und möglichst reduzieren.

ÖKOLOGISCHE TRANSFORMATION DES DB-KONZERNS

Unsere strategische Ausrichtung im Handlungsfeld Ressourcenschutz unserer ökologischen Transformation wurde durch den Vorstand 2022 beschlossen und umfasst u. a. Ziele, Maßnahmen und Messgrößen zur Steuerung wesentlicher Ressourcenströme im Rahmen der Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns. Vor dem Aufsatz dieses Beschlusses wurde eine Analyse durchgeführt, um die Interessen externer Akteure u. a. aus Politik, Unternehmen, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft zu erfassen und ihre Perspektiven in die Strategieentwicklung einzubeziehen.

Der DB-Konzern strebt bis 2040 konzernweit eine Kreislaufwirtschaft an – mit besonderem Fokus auf Deutschland. Kreislaufwirtschaft bedeutet für uns, Rohstoffe schonend einzusetzen, sie möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten und – sofern es wirtschaftlich, technisch und rechtlich möglich ist – unsere Abfälle zu recyceln, um somit den Bedarf an Primärrohstoffen und das Abfallaufkommen zu verringern. Die Konzernfunktion Nachhaltigkeit und Umwelt verantwortet die strategische Steuerung der Umsetzung. Die operative Umsetzung liegt bei den Geschäftsfeldern.

Basis der Betrachtung sind die wesentlichen Ressourcenzuflüsse des DB-Konzerns. Diese umfassen die für den Bau und die Instandhaltung der Infrastruktur und bei der Herstellung und Instandhaltung von Fahrzeugen benötigten Produkte und Materialien. Auf die Geschäftsfelder verteilten sich in der 2025 für 2024 durchgeführten Stoffstrombilanz diese Ressourcenzuflüsse, gemessen am Einkaufsvolumen, auf DB InfraGO (rund 80 %), DB Fernverkehr (rund 6 %), DB Regio (rund 6 %) und DB Cargo (rund 5 %). Konzerngesellschaften mit einem relativ niedrigen Anteil (weniger als 2 %) werden nicht betrachtet.

In diesem Rahmen ist auch die Steigerung der Recyclinganteile in den drei Hauptressourcen Gleisschotter, Betonschwellen und Schienenstahl vorgesehen. Diese sind insbesondere für unsere Infrastruktur relevant und machen gem. eigenen Erhebungen rund 80 % des Gewichts unseres Gesamtmaterialeinsatzes aus. Der Beschaffung kommt dabei eine hohe Bedeutung zu. Wir haben u. a. Rahmenverträge für unsere drei Hauptressourcen aufgesetzt und kontinuierlich weiterentwickelt, um Kapazitäten für aufgearbeitetes Material am Markt zu sichern.

Mit einer internen Stoffstrombilanz dokumentieren und bewerten wir jährlich unsere verwendeten Ressourcen. Dabei konzentrieren wir uns zunächst auf Schotter, Beton, Stahl, Kupfer und Aluminium für den DB-Konzern in Deutschland. Seit 2025 überführen wir schrittweise die Stoffstrombilanz in ein digitales Ressourceninventar, in dem herstellerspezifi-

sche Produkt- und Materialdaten aus Deutschland und Europa erfasst werden. Wir planen, 2026 die Überführung unserer drei Hauptressourcen abzuschließen. Derzeit erstellen wir einen Plan für den weiteren Ausbau der Ressourcen- und CO_2e-Datentransparenz mit Fokus auf Bau und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und unsere Schienenfahrzeuge.

RAHMENRICHTLINIE UMWELTMANAGEMENT

Die Rahmenrichtlinie Umweltmanagement formuliert konzernweite Anforderungen, um u. a. die Umweltziele des DB-Konzerns zu erreichen. Dies umfasst auch unser Streben nach einer Kreislaufwirtschaft bis 2040. Weitere Informationen im Abschnitt Policies (E1-2) 177 f.

DB VERHALTENSKODEX FÜR GESCHÄFTSPARTNER

Grundlegend für die Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern sind unser DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner sowie unsere Beschaffungspolitik. Sie bilden die Basis für die nachhaltige Gestaltung unserer Lieferketten. Wir haben unsere soziale und ökologische Verantwortung in zahlreichen Warengruppenstrategien entlang unserer Konzernziele weiterentwickelt und in Vergaben als Eignungs-, Leistungs- oder Wertungskriterium verankert. Weitere Informationen im Abschnitt Policies (S2-1) 228 ff.

Maßnahmen (E5-2)

Wir streben an, unseren Bedarf an Neumaterial zu reduzieren und Materialien möglichst lange im Wertschöpfungskreislauf zu halten. Nachfolgend werden unsere wichtigsten Maßnahmen für eine nachhaltigere Ressourcennutzung vorgestellt.

WIEDERAUFBEREITUNG VON GLEISSCHOTTER

Ein zentrales Element für mehr Kreislaufwirtschaft im DB-Konzern ist die fortlaufende Wiederaufbereitung von Gleisschotter im Rahmen der Erneuerung und Instandhaltung unseres Schienennetzes in Deutschland. Dabei wird abgenutzter Altschotter mobil direkt an der Baustelle oder stationär gereinigt, aufbereitet und für den Wiedereinsatz im Schienennetz vorbereitet. So werden nicht nur die benötigte Menge an Neuschotter, sondern auch die damit verbundenen abbau- und transportbedingten Treibhausgasemissionen deutlich reduziert. Ist der abgenutzte Altschotter für den Wiedereinsatz ungeeignet, wird er für die weitere Nutzung als Splitt bzw. Brechsand im Straßenbau eingesetzt. 2025 wurden mit der mobilen Bettungsreinigung, bei der Schotter aufgenommen, gesiebt, gereinigt und direkt wieder ins Gleis zurückgelegt wird, rund 1,6 Mio. t (im Vorjahr: 1,2 Mio. t) Gleisschotter vor Ort behandelt. Die angestiegene Aufbereitungsmenge lässt sich auf unsere gestiegenen Bauaktivitäten zurückführen. Davon konnte rund die Hälfte, 0,8 Mio. t (im Vorjahr: 0,6 Mio. t), direkt wieder in das Schienennetz zurückgeführt werden.

AUFARBEITUNG VON ALTBETONSCHWELLEN

Einen weiteren wichtigen Beitrag zur Ressourcenschonung leistet die kontinuierliche Aufarbeitung von Altbetonschwellen für den Wiedereinsatz in unserem Schienennetz in Deutschland, wo es zulässig ist. Durch diese Maßnahme wird der Verbrauch von Primärressourcen, aber auch unser Abfallaufkommen reduziert. Schwellen, die sich nicht mehr für die Wiederverwendung eignen, gelangen über zertifizierte Entsorgungsunternehmen in den Recyclingkreislauf und finden bspw. als Baustoff im Straßen- oder Wegebau eine neue Verwendung. 2025 wurden rund 200.000 aufgearbeitete Betonschwellen erneut im Gleisnetz verbaut (im Vorjahr: rund 240.000 aufgearbeitete Betonschwellen).

SCHIENENSTAHL

Im Bereich Schienenstahl wird Ressourcenschonung durch zwei zentrale Ansätze vorangetrieben:

- Zum einen werden kontinuierlich noch nutzbare Altschienen aufbereitet und erneut in unser Schienennetz in Deutschland eingesetzt.
- Zum anderen gewinnt die Beschaffung von emissionsreduziertem Stahl zunehmend an Bedeutung. Nicht mehr nutzbare Schienen werden dem Recycling zugeführt. Einen wichtigen Meilenstein haben wir 2025 mit dem Abschluss eines Liefervertrags über rund 1.000 t emissionsarm produzierte Schienen abgeschlossen. Diese wurden auf einer Streckenlänge von rund 22 km wieder verbaut. Durch die Anwendung des Elektrolichtbogenverfahrens wird aus Altschienen und weiterem Schrott dieser neue emissionsarme Stahl hergestellt. Dadurch entfallen bis zu 100 % Primärrohstoffe (z. B. Eisenerz) und es fallen bis zu 70 % weniger CO_2e-Emissionen an. Bei rund 1.000 t emissionsarm produziertem Stahl beträgt die CO_2e-Einsparung rund 1.800 t. An den notwendigen Voraussetzungen für den flächendeckenden Einsatz von emissionsarmem Stahl arbeiten wir kontinuierlich.

AUSBAU VON PARTNERSCHAFTEN

Um recycelte und recyclingfähige Produkte zu fördern, stärkt der DB-Konzern die Zusammenarbeit mithilfe von Partnerschaften und der Teilnahme an unterschiedlichen Austauschformaten. Bspw. ist der DB-Konzern in nationalen und internationalen Verbänden und Gremien wie dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), der UIC und dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) aktiv zum Thema Kreislaufwirtschaft vernetzt. Beim DZSF läuft bspw. bis voraussichtlich 2026 das Projekt »Umweltfreundlicher Betonbau« zur Identifikation und Beurteilung von Ausgangsstoffen für den Betonbau im Eisenbahnbereich, Bewertung der Auswirkungen auf bestehende betontechnologische und regulatorische Ansätze und Einschätzung der Realisierbarkeit von zukünftigen Projekten unter Berücksichtigung von Klimaschutzzielen. Mit der ZIB wollen wir dazu beitragen, Klima- sowie Ressourcenschutz im Bahnbau zu stärken. Gemeinsam mit Planern, Bauverbänden und der Bahnbauindustrie arbeiten wir im Cluster »Grünes Planen, Bauen und Betreiben« an entsprechenden Lösungen. Weitere Informationen zu aktuellen Entwicklungen aus der ZIB im Abschnitt Maßnahmen (E1-3) 178 ff.

MASSNAHMENPLÄNE 2026

Die genannten Maßnahmen werden 2026 wie beschrieben fortgeführt.

Ziele (E5-3)

Für den Erhalt und den Ausbau unserer Schieneninfrastruktur benötigen wir erhebliche Mengen an Materialien, insbesondere Gleisschotter, Betonschwellen und Schienenstahl. Um unseren Ressourcenbedarf nachhaltiger zu gestalten, haben wir uns verbindliche Ziele gesetzt.

Das Bestreben des DB-Konzerns nach einer Kreislaufwirtschaft bis 2040, inkl. freiwilliger, messbarer Konzernziele, wurde 2022 beschlossen. Bis 2030 wollen wir den Recyclinganteil unserer Hauptressourcen im Materialeinsatz im Vergleich zu 2019 deutlich erhöhen. Dazu soll der Recyclinganteil bei Gleisschotter auf 40 %, bei Betonschwellen auf 30 % und bei Schienenstahl auf 45 %, steigen, gemessen am jeweiligen jährlichen gesamten Materialinput. Diese Zielsetzungen beziehen sich auf den Bau und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur, insbesondere auf die Aktivitäten des Geschäftsbereichs Fahrweg von DB InfraGO in Deutschland.

Recyclinganteil Hauptressourcen / in % **2025** / 2030 (Ziel)

Durch den verstärkten Einsatz von Recyclingmaterialien konnten 2025 bei unseren drei Hauptressourcen insgesamt rund 539.000 t Primärmaterial eingespart werden.

Um die Fortschritte zu analysieren und messbar zu machen, nutzt der DB-Konzern das Rahmenwerk der Circular Transition Indicators (CTI) des World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). Auf Basis unserer Stoffstrombilanz werden mithilfe des Rahmenwerks Materialströme systematisch analysiert, Abfälle reduziert und die Wiederverwendung von Ressourcen gefördert. Aufgrund des großen Anteils unserer drei Hauptressourcen Gleisschotter, Betonschwellen und Schienenstahl, die rund 80 % des Gewichts unseres Gesamtmaterialeinsatzes ausmachen, basiert unsere Zielsetzung auf der Annahme, dass der weitere Ressourceneinsatz ein geringeres Potenzial aufweist, zur Zielerreichung beizutragen.

Kennzahlen

RESSOURCENZUFLÜSSE (E5-4)

Für das Schienennetz bilden Gleisschotter, Betonschwellen und Schienenstahl die Grundlage. Insgesamt sind rund 223 Mio. t Gleisschotter, rund 73 Millionen Betonschwellen und rund 7 Mio. t Schienenstahl im deutschen Schienennetz verbaut.

In der 2025 für 2024 durchgeführten Stoffstrombilanz hatte der DB-Konzern Ressourcenzuflüsse bezogen auf die Ressourcen Schotter, Stahl, Beton, Kupfer und Aluminium i. H. v. 5,5 Mio. t. Davon entfallen rund 60 % auf Gleisschotter, rund 15 % auf Betonschwellen, rund 5 % auf Schienenstahl. Zur Ermittlung der Mengen werden Informationen aus konzern- und geschäftsfeldspezifischen IT-Systemen zum Management von Materialstammdaten herangezogen. Bei fehlenden Daten werden Expertenschätzungen und Studien herangezogen.

Materialeinsatz in der Schieneninfrastruktur	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %	2023
Gleisschotter in Tsd. t	3.531	3.236	+295	+9,1	3.880
Neumaterial	3.117	2.876	+241	+8,4	3.413
Recyclingmaterial	414	360	+54	+15,0	467
Recyclinganteil in %	11,7	11,1	+0,6	–	12,0
Betonschwellen in Tsd. t	978	830	+148	+17,8	1.069
Neumaterial	918	759	+159	+20,9	976
Recyclingmaterial	60	70	-10	-14,3	93
Recyclinganteil in %	6,1	8,5	-2,4	–	8,7
Betonschwellen in Tsd.	3.302	3.053	+249	+8,2	3.475
Neumaterial	3.100	2.573	+527	+20,5	3.175
Recyclingmaterial	202	240	-38	-15,8	300
Schienenstahl in Tsd. t	243	247	-4	-1,6	280
Neumaterial	238	244	-6	-2,5	278
Recyclingmaterial	65	63	+2	+3,2	70
Recyclinganteil in %	26,6	25,6	+1,0	–	24,9

Bis 2023 abgebildeter Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.

Die Gesamtmenge und der Anteil des Recyclingmaterials für Gleisschotter sind 2025 gestiegen. Da die Förderung von aufbereitetem, meist kostenintensiverem Gleisschotter aufgrund der Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund nicht immer möglich war, konnte keine größere Steigerung erzielt werden.

Der Recyclinganteil eingesetzter Betonschwellen ist 2025 weiter gesunken. Die Verfügbarkeit von aufgearbeiteten Betonschwellen ist weiterhin eingeschränkt. Grund hierfür ist eine erweiterte Sperrliste von ausgebauten Betonschwellentypen und -jahrgängen für die Aufarbeitung, die als Sicherheitsvorkehrung eingeführt wurde. Hintergrund ist ein seit Sommer 2022 laufendes vorsorgliches Programm zur Inspektion und zum Austausch von Betonschwellen 100.

Der leichte Anstieg des Recyclinganteils bei Schienenstahl ist zurückzuführen auf den Anstieg der Menge an aufgearbeiteten Schienen sowie auf das Pilotprojekt zu emissionsarm produzierten Schienen. 2025 wurden 4.975 t (im Vorjahr: 2.695 t) Schienenstahl aus dem Schienennetz des DB-Konzerns nach Wiederaufbereitung durch Reprofilierung neu eingesetzt. Der starke Anstieg ist auf verbesserte technische Bedingungen bei der Wiederaufbereitung sowie auf einen 2025 in Kraft getretenen Rahmenvertrag zur Aufbereitung von Schienen zurückzuführen.

Zusätzliche Inhalte

Der DB-Konzern berichtet zusätzlich zu den nach den ESRS erforderlichen Angaben auch über weitere Themen, um u. a. darüber hinausgehende Anforderungen von Stakeholdern zu erfüllen. Das umfasst die Themen »Ressourcenmanagement im Output« und »Wassernutzung«.

RESSOURCENMANAGEMENT IM OUTPUT

Policies

Im Rahmen der konzernweiten Bestrebungen, nachhaltiger zu wirtschaften, nimmt die Kreislaufwirtschaft auch im Ressourcenoutput im DB-Konzern eine wichtige Rolle ein.

Die Fachrichtlinie »Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz« definiert klare Anforderungen und Prozesse, um die Wiederverwertung sowie die ressourcenschonende und gesetzeskonforme Entsorgung nicht mehr benötigter Materialien zu sichern. Ziel ist es, Umweltvorteile konzernweit auszubauen, Synergien effektiv zu nutzen und eine enge Zusammenarbeit im DB-Konzern zu gewährleisten. Damit trägt die Richtlinie maßgeblich zur kontinuierlichen Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes und zur Umsetzung verbindlicher Standards im DB-Konzern in Deutschland bei.

Auch im Rahmen unseres Umweltmanagementsystems gem. DIN ISO 14001 sind für den DB-Konzern in Deutschland klare Regelungen zur Kreislaufwirtschaft festgelegt. So wird bei Materialien und Stoffen, die nicht mehr benötigt werden, geprüft, ob sie recycelt werden können und über welchen Weg sie den DB-Konzern verlassen. Wir treten grundsätzlich als Abfallerzeuger auf und steuern und verantworten dadurch aktiv die rechtskonforme und ökologische Abfallentsorgung über Dritte bis zur endgültigen und ordnungsgemäßen Entsorgung. Für externe Entsorgungsleistungen werden Entsorgungsfachbetriebe beauftragt, die i. S. d. §56 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrwG) über die entsprechenden abfallfachlichen und -wirtschaftlichen Eignungen verfügen. Betrachtet werden alle im DB-Konzern anfallenden Abfälle, die gem. bestehenden Entsorgungsverträgen oder im Rahmen der in Deutschland geltenden kommunalen Überlassungspflicht einer Abfallentsorgung zugeführt werden.

Mit unserem internen Abfallmanagement erfassen und entsorgen wir nahezu jede Abfallart getrennt nach Einzelfraktionen. Dadurch können wir die Abfälle wieder einem Kreislauf zuführen und für spezifische Abfälle Erlöse erzielen.

Maßnahmen

Produkte möglichst lange zu verwenden, leistet ebenfalls einen wichtigen Beitrag für mehr Ressourcenschutz und bietet die Möglichkeit zur Abfallvermeidung und Verlängerung von Ressourcenkreisläufen. Deshalb verlängern wir die Lebensdauer unserer Züge bspw. durch kontinuierliche Instandhaltung und Modernisierung (Redesign). Wenn der DB-Konzern ein Fahrzeug ausrangiert, wird es entweder weiterverkauft oder es werden noch verwendbare Komponenten ausgebaut und der Rest des Fahrzeugs dem Recycling zugeführt. DB Regio betreibt auch eine Online-Plattform für den Verkauf von gebrauchten Bussen.

Insbesondere bei Bau und Instandhaltung unserer Schieneninfrastruktur und bei unserer Fahrzeugflotte fallen Abfälle an, die wertvolle Ressourcen wie Metalle und mineralische Baustoffe enthalten. Diese werden bereits heute überwiegend einem Recycling zugeführt und stehen dem Wirtschaftskreislauf weiterhin zur Verfügung. Wenn wir einen neuen Tunnel bauen oder anderweitig in ein Gelände eingreifen, fördern wir dabei große Mengen an Aushubmaterial aus der Erde. Die vielen Tonnen Sand, Kies, Ton und Naturstein geben wir zurück in den Kreislauf. Das Start-up Erdpool bietet Serviceleistungen rund um die nachhaltige Vermarktung mineralischer Rohstoffe. Erdpool unterstützt dabei, Material- und Standortdaten zu erfassen, und ermöglicht im Umkreis die Abnehmersuche bei Materialüberschuss und die Anbietersuche bei Materialbedarf, um eine automatische Potenzialeinschätzung eines anfallenden Materials vorzunehmen. Dadurch kann mehr Material wiederverwendet und können Transportwege verkürzt, Entsorgungskosten und Umweltschäden reduziert und so Infrastrukturprojekte nachhaltiger gestaltet werden. Mit der Vermarktung reduzieren wir den Abbau mineralischer Rohstoffe und schonen auch Deponiekapazitäten. Erdpool sorgt gleichzeitig dafür, dass das Aushub- sowie Ausbruchmaterial entsprechend den geltenden Umweltanforderungen geprüft wird.

Siedlungsabfälle haben nur einen kleinen Anteil an unserem Gesamtabfallaufkommen, sind aber die sichtbarste Fraktion in unseren Zügen und an unseren Bahnhöfen. Unseren Ansatz zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe weitestgehend zu recyceln, haben wir fortgeführt. Alle recyclingfähigen Siedlungsabfälle geben wir zur Sortierung in moderne Vorbehandlungsanlagen, sodass aus den darin enthaltenen Wertstoffen mindestens 85% sauber getrennt für ein Recycling zur Verfügung stehen.

Zu verbrennende Abfälle führen wir grundsätzlich der thermischen Abfallbehandlung zu. Dort wird die beim Verbrennen freigesetzte Energie als elektrische Energie, Wärme und/oder Prozessdampf genutzt.

Bei den als gefährlich eingestuften Abfällen gewährleisten spezielle Verfahren, dass sie sicher entsorgt werden. Wir berücksichtigen auch hierbei einen schonenden Umgang mit Ressourcen sowie Möglichkeiten für das Recycling oder die thermische Verwertung der Abfälle.

Ziele

Der DB-Konzern verfolgt eine nachhaltige Abfallwirtschaft, mit der er Ressourcenschonung, Transparenz und effiziente Entsorgung verbinden will. Kreislaufwirtschaft bedeutet für uns, im Output Produkte möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten (auch i. S. d. KrWG) und – sofern es technisch und rechtlich möglich ist – unsere Abfälle zu recyceln, um somit den Bedarf an Primärrohstoffen und das Abfallaufkommen zu verringern.

Unsere Recyclingquote wollen wir auf einem sehr hohen Niveau von mindestens 95% halten. Die Quote umfasst alle Abfälle des DB-Konzerns – darunter Bauabfälle, (Elektronik-) Schrott, Siedlungsabfälle, Papier und Altöl.

Kennzahlen

			Veränderung		
Abfallmenge (insgesamt) und Recyclingquote	**2025**	2024	absolut	%	2023
Abfallmenge (insgesamt) in Tsd. t	9.265	8.182	+ 1.083	+ 13,2	7.904
Recyclingquote in %	97,8	96,0	+ 1,8	-	96,7

Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.
Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG. Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.

2025 ist das Abfallaufkommen gestiegen. Den größten Anteil hatte wieder das Bauabfallaufkommen mit rund 95%. Grund für den absoluten Anstieg der Bauabfälle waren die umgesetzten Bauvorhaben im Rahmen der Korridorsanierungen. Auch 2025 haben wir unsere Recyclingquote auf einem hohen Niveau von mehr als 95% gehalten.

Abfallmenge nach Abfallarten und Entsorgungsverfahren / in Tsd. t	**2025**	2024	2023
Bauabfälle	8.776	7.749	7.493
Recycling	8.600	7.458	7.272
Thermische Verwertung und Beseitigung	176	290	221
Schrott	403	341	319
Recycling	403	340	319
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,0	0,4	0,2
Elektronikschrott	1,4	1,8	1,3
Recycling	1,4	1,7	1,1
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,0	0,1	0,2
Siedlungsabfälle und Kunststoff	45,5	50,6	60,2
Recycling	27,0	28,0	31,6
Thermische Verwertung und Beseitigung	18,5	22,6	28,7
Papier	7,4	9,6	9,3
Recycling	7,2	9,5	9,2
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,3	0,1	0,1
Altöl	7,4	8,7	2,5
Recycling	7,1	8,5	2,2
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,2	0,1	0,3
Sonstige [1)]	24,4	22,3	17,9
Recycling	12,2	11,9	10,9
Thermische Verwertung und Beseitigung	12,3	10,4	7,0
DB-Konzern	**9.265**	**8.182**	**7.904**
Recycling	9.058	7.858	7.646
Thermische Verwertung und Beseitigung	207	324	257

Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.
Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.
[1)] Z. B. Farben, Lacke, Schlämme und weitere Abfälle der Instandhaltung.

Durch gezielte Maßnahmen, wie den selektiven Rückbau und die vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen, können wir den Anteil wiederverwendbarer Abfälle hoch und den Anteil der zu beseitigenden oder zu verbrennenden Abfälle auf einem sehr niedrigen Niveau halten. 2025 wurden insbesondere bei unseren Bauabfällen weniger als gefahrenrelevant eingestuft, was sich positiv auf das Verhältnis unserer Abfälle, also von Recycling und thermischer Verwertung und Beseitigung, ausgewirkt hat.

Abfallmenge von gefährlichem und nicht gefährlichem Abfall / in Tsd. t	**2025**	2024	2023
Gefährlicher Abfall	530	579	378
Anteil Recycling in %	77,1	68,0	61,8
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung in %	22,9	32,0	38,2
Nicht gefährlicher Abfall	8.736	7.603	7.526
Anteil Recycling in%	99,0	98,2	98,5
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung in %	1,0	1,8	1,5
DB-Konzern	**9.265**	**8.182**	**7.904**

Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.
Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.

Von dem 2025 angefallenen Abfall wurden rund 94% (im Vorjahr: rund 93%) als nicht gefährlich eingestuft. Dies umfasst bspw. Siedlungsabfälle und den größten Teil der Bauabfälle. Die restlichen rund 6% umfassen Abfälle, die eine Gefahr für Gesundheit und Umwelt darstellen – wie bspw. Altöl, kontaminiertes Altholz oder verunreinigte Boden- und Bauabfälle.

WASSERNUTZUNG

Wasser wird in verschiedenen Bereichen des DB-Konzerns wie Betrieb, Sanitär, Bau, Instandhaltung und Produktion genutzt. Die Konzerngesellschaften beziehen den Großteil ihres Wasserbedarfs aus dem öffentlichen Versorgungsnetz, kleinere Mengen aus Grund- und Regenwasser.

Genutztes Wasser aus öffentlicher Versorgung in Deutschland / in Mio. m³	**2025**	2024	2023
DB-Konzern	5,47	6,74	6,25

Kennzahlenerhebung ist u. a. finanzbasiert.

Die Wassernutzung des DB-Konzerns in Deutschland wird auf Basis der angefallenen Wasserkosten in Relation zum durchschnittlichen Wasserpreis ermittelt. Da die bisher genutzte Datenquelle zur Entwicklung der Wasserpreise nicht fortgeführt wurde, werden ab 2025 die durchschnittlichen Wasserkosten aus dem Wasserpreisvergleich des Bundesverbands der Energie-Abnehmer e. V. (VEA) als Referenz herangezogen. Der dort ausgewiesene durchschnittliche Nettowasserpreis zuzüglich 7 % Mehrwertsteuer betrug 2025 2,33 €/m³ und liegt damit 16,7 % über dem für das Vorjahr angenommenen Wert. Infolgedessen reduzierte sich die rechnerisch abgeschätzte Wassernutzung des DB-Konzerns in Deutschland 2025 um 18,8 %.

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Arbeitsbedingungen

WESENTLICHE IROS

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Arbeitszeit	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Atypische Arbeitszeitlagen, Überstunden und/oder keine ausreichenden Ruhezeiten, die notwendig sind für die Aufrechterhaltung des operativen Betriebs des DB-Konzerns, können die Zufriedenheit der betroffenen Mitarbeitenden senken und die Gesundheit physiologisch und psychologisch beeinträchtigen.	Eigene Geschäftstätigkeit
Angemessene Entlohnung	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Ist die berufsspezifische Entlohnung im Wettbewerbsvergleich relativ niedrig, kann dies die Zufriedenheit der betroffenen Mitarbeitenden senken.	Eigene Geschäftstätigkeit
Tarifverhandlungen	Finanzielles Risiko	/	Im Rahmen von Tarifverhandlungen kann es zu Arbeitskampfmaßnahmen (insbesondere Streiks) kommen. Dies kann einen negativen Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis haben.	Eigene Geschäftstätigkeit
Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Schlechte Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben kann die Zufriedenheit der betroffenen Mitarbeitenden senken und sich negativ auf ihre Gesundheit auswirken.	Eigene Geschäftstätigkeit
Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Benachteiligung von Frauen im Unternehmen kann ihre Zufriedenheit senken, ihre psychologische und oder physiologische Gesundheit sowie ihre finanzielle Situation beeinträchtigen.	Eigene Geschäftstätigkeit
Schulungen und Kompetenzentwicklung	Positive Auswirkung	Tatsächlich	Durch Schulungen und Qualifikationen werden Kompetenzen der eigenen Mitarbeitenden entwickelt. Dies kann ihre Zufriedenheit steigern.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (S1-1)

Zur Steuerung zentraler Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft nutzt der DB-Konzern ein integriertes Regelwerk aus konzernweiten Policies, die zugleich Chancen für faire, zukunftsfähige und wettbewerbsfähige Beschäftigungsbedingungen eröffnen.

Im Rahmen der Umsetzung seiner Policies verpflichtet sich der DB-Konzern zur Einhaltung anerkannter internationaler Standards (dokumentiert in der Grundsatzerklärung Menschenrechte):

- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte (AEMR) sowie der Internationalen Pakte über bürgerliche und politische Rechte (ICCPR) und über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (ICESCR)
- UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGP)
- Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- Zehn Prinzipien des UN Global Compact (UNGC)

Die Konzernrichtlinie »Organisation« regelt konzernweit grundsätzliche Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung von Policies im DB-Konzern. Ziel ist die klare Zuweisung von Zuständigkeiten. Zur Sicherstellung der Einhaltung des Regelwerks nehmen die Konzernrevision und die Compliance-Funktion Prüf- und Monitoringaufgaben wahr.

Der Anwendungsbereich im Folgenden genannter Konzerngrundsätze und -richtlinien ist grundsätzlich der DB-Konzern. Dementsprechend sind nahezu alle Mitarbeitenden des DB-Konzerns einbezogen.

Die genannten Konzernbetriebsvereinbarungen (KBV) sind Vereinbarungen zwischen Arbeitgeber und Konzernbetriebsrat und beziehen sich grundsätzlich auf Mitarbeitende aller Konzerngesellschaften in Deutschland ohne leitende Angestellte. Hauptverantwortlich für die Umsetzung der Policies ist der Vorstand. Der Konzernbetriebsrat wurde bei der Erstellung der Regelwerke beteiligt. Policies sind allen Mitarbeitenden online über die Konzernregelwerksdatenbank (KRWD) sowie im Personalportal »meineDB« zugänglich.

- **Konzerngrundsätze Ethik:** Die Konzerngrundsätze Ethik (DB-Verhaltenskodex) definieren Standards für integres Handeln und sind Bestandteil aller Arbeitsverträge. Ziel sind eine ethisch einwandfreie Geschäftstätigkeit, die Verankerung von Gleichbehandlung und Antidiskriminierung, insbesondere beim Entgelt, die Sicherstellung einer angemessenen Vergütung nach gesetzlichen und kollektivrechtlichen Vorgaben sowie die Förderung von Flexibilisierung, Individualisierung und Partizipation.
- **Grundsatzerklärung:** Wir bekennen uns mit unserer Grundsatzerklärung zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte sowie zu einer nachhaltigen und verantwortungsvollen Unternehmensführung. Die Erklärung legt dar, wie die menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten gem. den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) umgesetzt werden. Sie enthält das Bekenntnis zu international anerkannten Menschenrechtsstandards (z. B. UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, ILO-Kernarbeitsnormen) und erläutert die Verfahren zur Umsetzung der gesetzlichen Sorgfaltspflichten – etwa durch Risikoanalysen. Darüber hinaus benennt die Grund-

durch Risikoanalysen. Darüber hinaus benennt die Grundsatzerklärung die prioritären menschenrechtlichen Themen und legt Erwartungen fest, die der DB-Konzern an seine eigene Belegschaft richtet.

- **Konzernrichtlinie »Personalmanagement«:** Diese Richtlinie legt konzernweit gültige Grundsätze und Standards für Mitarbeitendenthemen fest. Ziel ist die Sicherstellung einheitlicher Beschäftigungsbedingungen, einschließlich Arbeitszeitgestaltung und Entgelt, unter Berücksichtigung tarifpolitischer und mitbestimmungsrechtlicher Flankierungen. Zudem erfolgt die Ausrichtung auf zukunftsfähige Personalentwicklung u. a. durch skillbasiertes Kompetenzmanagement und Lern-Ökosysteme.
- **KBV Personalentwicklung:** Diese KBV definiert kollektivrechtlich einheitliche Standards für die Personalentwicklung im DB-Konzern. Ziel ist die Sicherstellung konsistenter Entwicklungsmaßnahmen für alle Beschäftigtengruppen innerhalb der festgelegten Geltungsbereiche.
- **KBV Bildung:** Diese KBV legt kollektivrechtlich Grundsätze und Rahmenbedingungen für Bildung im DB-Konzern fest. Ziel ist die Schaffung verbindlicher Standards für Aus-, Fort- und Weiterbildung. Die Planung, Durchführung und Ergebnissicherung der beruflichen Qualifizierung wird gem. der KBV Bildung an anerkannten Qualitätsstandards ausgerichtet, insbesondere an der DIN EN ISO 9001.
- **KBV Beruf, Familie und Biografie:** Diese KBV regelt kollektivrechtlich im Zusammenspiel mit dem Demografie-Tarifvertrag die Grundsätze und Rahmenbedingungen zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie. Ziel sind die Stärkung der Vereinbarkeit von Erwerbstätigkeit und privaten Lebensphasen sowie die langfristige Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit.
- **KBV für Gleichbehandlung und Schutz vor Diskriminierung:** Diese KBV verpflichtet den DB-Konzern, alle Mitarbeitenden unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, Religion, Behinderung, sexueller Orientierung oder politischer Einstellung gleich zu behandeln und vor Diskriminierung, Mobbing sowie sexueller Belästigung zu schützen. Sie sieht konkrete Maßnahmen, Sanktionen und Unterstützungsangebote vor, um ein partnerschaftliches Betriebsklima zu fördern und Verstöße konsequent zu ahnden.

Der DB-Konzern ist zudem Unterzeichner bzw. Mitglied in nationalen und internationalen Diversity- und Gleichstellungsinitiativen, darunter:

- Charta der Vielfalt (seit 2008)
- Initiative »Chef:innensache« (seit 2019)
- Frauen in die Aufsichtsräte (FidAR; seit 2023)
- Frauen-Karriere-Index (FKI; seit 2021)

Damit bekräftigt der DB-Konzern sein Bekenntnis zu Gleichstellung, Chancengerechtigkeit und einem diskriminierungsfreien Arbeitsumfeld.

Menschenrechtspolitik für eigene Mitarbeitende

Wir bekennen uns im Umgang mit unseren Mitarbeitenden zur Achtung der Menschenrechte und zu verantwortungsvoller Unternehmensführung. Grundlage bilden die Konzerngrundsätze Ethik 204, die Grundsatzerklärung zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte 204 f., die Konzernrichtlinie »Risikominimierung« 221 sowie die Konzernrichtlinie »Personalmanagement« 205.

Dieser menschenrechtliche Sorgfalts- und Governance-Ansatz erstreckt sich ausdrücklich auf Arbeitnehmendenrechte und verpflichtet zur Wahrung von Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung und angemessenen Beschäftigungsbedingungen. Alle Policies stehen im Einklang mit internationalen Standards, darunter AEMR, ICCPR, ICESCR, UNGP, ILO-Kernarbeitsnormen, die OECD-Leitsätze für multinational Unternehmen sowie die zehn Prinzipien des UNGC.

Strategien zur Förderung der Chancengleichheit und zur Bekämpfung von Diskriminierung

Der DB-Konzern verfolgt eine klare Strategie zur Bekämpfung von Diskriminierung und zur Förderung von Chancengleichheit. Zentrale Regelungen sind in konzernweiten Betriebsvereinbarungen verankert, darunter die KBV für Gleichbehandlung und zum Schutz vor Diskriminierung im DB-Konzern, die KBV zur Inklusion und beruflichen Förderung behinderter Beschäftigter innerhalb des DB-Konzerns (KBV Inklusion) sowie die KBV Beruf, Familie und Biografie. Ergänzend gelten konzernweite Richtlinien zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) und zum Betrieblichen Eingliederungsmanagement.

Das Bekenntnis zu Vielfalt ist Element der Strategie Starke Schiene und in der Personalstrategie als eigenständiger Schwerpunkt verankert.

Der DB-Konzern bekennt sich zu einem kompromisslosen Vorgehen gegen Diskriminierung. Das Verbot umfasst ausdrücklich alle im nationalen und europäischen Recht definierten Merkmale, darunter nationale, ethnische oder soziale Herkunft, Hautfarbe, Gesundheitsstatus, Behinderung, sexuelle Orientierung, Geschlecht, Alter, politische Meinung, Religion oder Weltanschauung sowie die Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft. Dieses Diskriminierungsverbot erstreckt sich auch auf die Entgeltfindung.

Zur Umsetzung der Policies gegen Diskriminierung stehen im DB-Konzern verschiedene Verfahren und Anlaufstellen zur Verfügung. Mitarbeitende können bspw. über das elektronische Hinweissystem anonym Meldungen abgeben. Ergänzend bieten eine Ombudsstelle, ein Mediator:innenpool

und unsere Clearingstelle Gleichbehandlung Beratung und außergerichtliche Konfliktbearbeitung an. Prävention und Sensibilisierung werden durch ein breites Fortbildungsangebot unterstützt, darunter Schulungen zum AGG, zu Vielfalt und Inklusion sowie zu rechtlichen Grundlagen der Inklusion. Mit über 30 kostenfreien, virtuellen Diversity-Seminaren und bedarfsgerechten Präsenz- oder Modulangeboten je nach Geschäftsfeld und Arbeitsbereich verankert der DB-Konzern Antidiskriminierung systematisch in der Weiterbildung. Zusätzlich werden Leitfäden zu respektvoller Kommunikation, Antidiskriminierungs-Toolboxen und Kommunikationsformate wie die konzernweite Diversity-Woche eingesetzt.

EINBINDUNG DER EIGENEN BELEGSCHAFT UND DER ARBEITNEHMERVERTRETER, KANÄLE ZUR ÄUSSERUNG VON BEDENKEN ODER BEDÜRFNISSEN UND ANSÄTZE ZUR ABHILFE

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen (S1-2)

Der DB-Konzern bezieht seine Mitarbeitenden systematisch in Entscheidungsprozesse ein. Zentrale Formen sind die kontinuierliche Einbindung der Interessenvertretungen (Betriebsräte, Gesamtbetriebsräte, Konzernbetriebsrat, Europäischer Betriebsrat), die Durchführung von Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) sowie Beteiligungen in betrieblichen Arbeitsgruppen und Kommissionen. Darüber hinaus nutzen wir konzernweite Mitarbeitendenbefragungen und das Kulturbarometer, um die Wahrnehmung der Arbeitsbedingungen und der Umsetzung der Strategie regelmäßig zu erheben. Ergänzend gibt es partizipative Formate wie Mitarbeitendenworkshops, Ideenplattformen, Dialoge mit Mitarbeitendennetzwerken wie Frauen bei der Bahn, railbow, DB Cultures oder BIPoC (Black, Indigenous, and People of Color) on Track.

Die Einbeziehung erfolgt kontinuierlich und abhängig von den jeweiligen Themenfeldern. Mitbestimmungspflichten aus dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) und dem Gesetz über Europäische Betriebsräte (EBR-Gesetz) werden fortlaufend erfüllt. Mitarbeitendenbefragung und Kulturbarometer werden abwechselnd im Zweijahresrhythmus durchgeführt, die Einbeziehung und Befragung von Mitarbeitenden findet somit jährlich statt. Strategische Prozesse wie die Ausbausteine sind mehrjährig angelegt und werden in regelmäßigen Zyklen gemeinsam mit den Mitarbeitenden weiterentwickelt.

Die Gesamtverantwortung für die Einbeziehung der Arbeitskräfte liegt beim Vorstandsmitglied für Personal und Recht.

Der DB-Konzern hat auf nationaler und europäischer Ebene umfangreiche Vereinbarungen mit Arbeitnehmendenvertretungen geschlossen. Diese beinhalten Festlegungen zu Beschäftigungsbedingungen, Arbeitszeitregelungen, Vergütung, Weiterbildung und Diversity. Grundlage sind u. a. die Grundsatzerklärung zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte sowie internationale Rahmenwerke (UNGP, UNGC, OECD-Leitsätze).

Die Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen erfolgt über regelmäßige Evaluationen und die Nutzung von Clearingstellen und paritätischen Kommissionen.

Wir berücksichtigen in besonderem Maße die Sichtweisen von Mitarbeitenden, die zu marginalisierten Gruppen gehören oder besonders anfällig für Benachteiligung sein können. Zur strukturierten Einbindung dieser Perspektiven bestehen konzernweite Mitarbeitendennetzwerke wie Frauen bei der Bahn, railbow (LGBTIQ+), DB Cultures und BiPoC on Track. Sie fungieren als Soundingboard, stehen in regelmäßigem Austausch mit dem Diversity-Management und werden durch Pat:innen aus dem Vorstand unterstützt. Sichtbarkeit erhalten die Netzwerke u. a. während der jährlichen Diversity-Woche. Zusätzlich koordiniert das zentrale Diversity-Management einen Diversity-Arbeitskreis, in dem sich dezentrale Diversity-Verantwortliche der Geschäftsfelder mehrmals jährlich austauschen.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)

Der DB-Konzern verfügt über Verfahren zur Einleitung angemessener Abhilfemaßnahmen, wenn er wesentliche negative Auswirkungen auf Personen in der eigenen Belegschaft verursacht oder hierzu beigetragen hat. In solchen Fällen werden unverzüglich Maßnahmen zur Beendigung oder Minderung der Verletzung ergriffen. Das Vorgehen umfasst u. a. die risikobasierte Erarbeitung von Maßnahmenplänen, die Etablierung und fortlaufende Weiterentwicklung eines Maßnahmenkatalogs für Präventions- und Abhilfemaßnahmen, risikobasierte Schulungen und Audits. Zudem werden Wirksamkeitsprüfungen durchgeführt, um zu bewerten, inwiefern die ergriffenen Maßnahmen geeignet sind, negative Auswirkungen nachhaltig zu beheben. Die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Maßnahmen werden durch eine:n Konzern-LkSG-Beauftragte:n überwacht.

Neben den gesetzlich verankerten Möglichkeiten der Arbeitnehmendenvertretung stehen Mitarbeitenden verschiedene Kommunikationswege zur Verfügung, um Anliegen oder mögliche Verstöße zu melden. Hierzu gehören ein konzernweites elektronisches Hinweissystem, der postalische Weg und Vertrauensanwält:innen. Hinzu kommen interne Anlaufstellen zur Konfliktlösung und persönlichen Unterstützung wie die Ombudsstelle, das Bedrohungsmanagement und die MUT-Hotline. Die Kanäle stehen allen Mitarbeitendengruppen offen und ermöglichen auch anonyme Meldungen. Das elektronische Hinweissystem ist der formale Beschwerdemechanismus und seit dem 1. Januar 2023 entsprechend den Anforderungen des LkSG erweitert und in Abstimmung mit dem Konzernbetriebsrat ausgestaltet worden. Eingehende Meldungen werden geprüft und bei Vorliegen eines Anfangsverdachts an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Bestätigen sich Risiken oder Pflichtverletzungen, werden unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Minimierung oder Beendigung ergriffen. Die Bearbeitung erfolgt ausschließlich durch geschulte, unabhängige und zur Verschwiegenheit verpflichtete Mitarbeitende. Personenbezogene Daten werden vertraulich behandelt. Das Beschwerdeverfahren ist konzernweit implementiert, in einer eigenen Verfahrensordnung geregelt und durch interne Richtlinien organisatorisch verankert.

Die Verfügbarkeit der Kanäle wird durch breite Kommunikation sichergestellt. Informationen zum Beschwerdeverfahren werden bspw. über das Intranet, Aushänge, interne Veranstaltungen (z. B. die Diversity-Woche) sowie im Rahmen von Schulungen bekannt gemacht. Interne Anlaufstellen verweisen außerdem bei relevanten Anliegen gezielt auf das Beschwerdeverfahren. Hinweise können von Mitarbeitenden sowie externen Personen anonym elektronisch oder postalisch eingereicht werden. Meldungen können auch über Betriebsräte oder Gewerkschaften eingereicht werden. Das elektronische Hinweissystem ist in zwölf Sprachen nutzbar, barrierefrei, niedrigschwellig ausgestaltet und über alle internetfähigen Geräte erreichbar. Eine öffentlich zugängliche, auch in einfacher Sprache verfügbare Verfahrensordnung stellt sicher, dass Informationen zu Erreichbarkeit, Zuständigkeit und Prozess klar und verständlich dargestellt sind.

Alle eingehenden Meldungen werden systematisch erfasst, geprüft und dokumentiert. Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird einmal jährlich sowie anlassbezogen überprüft. Die Analyse der Wirksamkeit des angewendeten Beschwerdeverfahrens erfolgt systematisch und basiert auf Stichproben anonymisierter Fälle sowie einer Methodik nach den Effektivitätskriterien der UN-Leitprinzipien (Guiding Principle 31). Die Überwachung der Wirksamkeitskontrolle erfolgt durch die oder den Konzern-LkSG-Beauftragte:n. Eingehende Beschwerden belegen, dass das Verfahren bekannt ist und von Mitarbeitenden aktiv genutzt wird. Hinweisgebende Personen sind durch die Verfahrensordnung ausdrücklich vor Benachteiligung oder Bestrafung geschützt. Der Schutz entspricht den Vorgaben des Hinweisgeberschutzgesetzes. Auf Wunsch kann eine ausführliche Erörterung des Sachverhalts mit der meldenden Person erfolgen.

MASSNAHMEN (S1-4)

Unsere Maßnahmen setzen die konzernweiten Policies in konkrete Programme um, um negative Auswirkungen auf und Risiken für faire Arbeitsbedingungen zu minimieren und positive Auswirkungen auf Beteiligung, Chancengleichheit und nachhaltige Personalentwicklung zu stärken. Die Maßnahmen sind langfristig angelegt und fester Bestandteil der Governance- und Steuerungsprozesse. Der Ressourcenaufwand umfasst interne Fachkapazitäten sowie teilweise externe Unterstützungsleistungen und ist über mehrere Jahre verbindlich eingeplant.

Tarifverhandlungen

Der DB-Konzern setzt Maßnahmen zur Verhinderung, Minderung und Abfederung wesentlicher finanzieller Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskampfmaßnahmen (z. B. Streiks) um. Die Maßnahmen beziehen sich auf die betroffenen Regionen und die betroffenen Geschäftsfelder in Deutschland, insbesondere dort, wo Streiks zu erheblichen Betriebsunterbrechungen führen können. Sie laufen vor und während konkreter Streikankündigungen.

STRUKTURIERTE TARIFVERHANDLUNGEN UND PROAKTIVER STAKEHOLDERDIALOG

2025 führte der DB-Konzern strukturierte Tarifverhandlungen durch, um Arbeitskampfmaßnahmen zu vermeiden und einvernehmliche Lösungen zu erzielen. Am 16. Februar 2025 wurde ein neuer Tarifabschluss mit der EVG erzielt. Er beinhaltet u. a. Entgelterhöhungen in mehreren Schritten i. H. v. insgesamt 6,5 % (Tabellenerhöhungen um 2,0 % ab Juli 2025 und 2,5 % ab Juli 2026 sowie 2,0 % tarifliches Zusatzgeld als jährliche Einmalzahlung ab Dezember 2027) und eine Einmalzahlung i. H. v. 200 € im April 2025. Darüber hinaus wird ab Dezember 2026 ein zusätzliches tarifliches Zusatzgeld für Mitarbeitende im Schichtdienst i. H. v. 2,6 % als jährliche Einmalzahlung gezahlt (bei Erfüllung spezifischer Voraussetzungen wie z. B. mindestens fünf 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). Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung vereinbart.

Ende Februar 2026 hat der DB-Konzern auch mit der GDL einen neuen Tarifvertrag 153 abgeschlossen.

Ergänzend wurde ein enger Dialog mit den Gewerkschaften und dem Konzernbetriebsrat durch den Bereich »Beschäftigungsbedingungen, Sozialpolitik« und den Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) geführt. Der Dialog soll zur Vermeidung von Eskalationen, zur Stärkung des sozialen Dialogs sowie zur Sicherung der betrieblichen Stabilität im Verhandlungsprozess beitragen.

SICHERUNG DES BAHNBETRIEBS

Zur Sicherung des Bahnbetriebs im Fall von Arbeitskampfmaßnahmen hat der DB-Konzern in den letzten Jahren verschiedene Vorkehrungen ergriffen. Dazu zählten der Versuch zum Abschluss von Notdienstvereinbarungen mit Gewerkschaften, rechtliche Prüfungen zum Streikrecht sowie Abstimmungen mit den betroffenen Konzerngesellschaften. Durch die frühzeitige Einbindung relevanter Akteure soll die betriebliche Stabilität gestärkt und das Risiko von Betriebsunterbrechungen reduziert werden.

Im Zusammenhang mit den Tarifverhandlungen wurde 2025 eine kontinuierliche interne und externe Kommunikation durchgeführt, die Mitarbeitende, Gewerkschaften, Öffentlichkeit und weitere Stakeholder adressierte. Ziel war es, Transparenz herzustellen, Vertrauen zu erhalten und Reputationsrisiken zu begrenzen. Durch die klare und rechtzeitige Kommunikation sollen Missverständnisse reduziert, Akzeptanz geschaffen und die Auswirkungen möglicher Eskalationen auf das Konzernimage gemindert werden.

WIRKSAMKEITSMESSUNG DER MASSNAHMEN ZU TARIFVERHANDLUNGEN

Der DB-Konzern überprüft regelmäßig die Wirksamkeit der Maßnahmen, insbesondere anhand der Ergebnisse von Verhandlungsrunden, der Häufigkeit und Intensität von Arbeitskampfmaßnahmen sowie der Auswirkungen auf den Bahnbetrieb. Ziel ist es, durch konstruktiven und regelmäßigen Dialog mit den Tarifpartnern sowohl die Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden stetig weiterzuentwickeln als auch die wesentlichen Risiken für Betrieb und Geschäftsergebnis zu steuern und damit entsprechend zu minimieren.

Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Die kontinuierliche Weiterentwicklung von Kompetenzen stellt für die Mitarbeitenden des DB-Konzerns eine positive Auswirkung dar. Durch gezielte Maßnahmen entwickeln wir die Kompetenzen und Qualifikationen unserer Mitarbeitenden. Neben der positiven Auswirkung auf ihre Zufriedenheit können dadurch auch die Beschäftigungsfähigkeit gesichert, Fachkräfteengpässe gemindert und die Attraktivität des DB-Konzerns als Arbeitgeber gestärkt werden.

Die Maßnahmen gelten, soweit nicht anders beschrieben, für alle Mitarbeitenden in Deutschland und beziehen sich auf alle Funktionsbereiche. Sie sind auf eine kontinuierliche Umsetzung ausgelegt. Bestehende Bildungsangebote sind fortlaufend verfügbar.

DB AKADEMIE

Als strategischer Partner für Führungskräftequalifizierung und -entwicklung stärkte die DB Akademie das Topmanagement 2025 über ein verbindliches Führungskräfteprogramm gezielt in seiner Rolle als Treiber der Transformation. Sie begleitete und stärkte die rund 11.600 Führungskräfte des DB-Konzerns in strategischer Neuausrichtung, kulturellem Wandel und komplexen Veränderungsprozessen. Als konzernweite Lern-, Dialog- und Netzwerkplattform soll sie strategische Führungsfähigkeit fördern, die kollektive Wirksamkeit stärken und die Identifikation der Führungskräfte mit dem DB-Konzern erhöhen.

DB TRAINING

DB Training ist der zentrale Bildungs- und Beratungsanbieter im DB-Konzern und Betreiber einer zentralen Lernplattform, der Lernstation. 2025 wurden umfassende Qualifizierungen in den Bereichen Bahnbetrieb, Infrastruktur, fahrzeugführende Tätigkeiten, Fahrzeugtechnik und Business Skills umgesetzt. Das Angebot richtet sich an alle Mitarbeitenden – von der Berufsausbildung über fachliche und überfachliche Qualifizierungen bis hin zu geförderter Weiterbildung. DB Training bot 2025 mehr als 3.500 Seminare und Trainings in Form von Präsenztrainings, digitalen Lernlösungen oder einer effizienten Kombination aus beidem an. Damit wollen wir die kontinuierliche Sicherung von Fach- und Zukunftskompetenzen gewährleisten.

DB CAMPUS

2025 wurde die organisatorische Einrichtung des DB Campus Erfurt als Ort der Begegnung für Dialogveranstaltungen und für die Vermittlung von Wissen über das System Bahn für alle Mitarbeitenden vorangetrieben. Die vollständige Inbetriebnahme ist für 2029 geplant. Die Maßnahme soll langfristig die persönliche Entwicklung sowie die Identifizierung mit und Bindung an den DB-Konzern stärken.

LERNSTATION ALS DIGITALE LERNPLATTFORM

Mit der Lernstation wurde 2025 eine digitale und mobil nutzbare Lernplattform eingeführt, die den Zugang zu internen und externen Bildungsangeboten ermöglicht. Sie hat die Grundlagen für passgenaues, soziales und selbstbestimmtes Lernen geschaffen. Mit individuellen Lernempfehlungen wird lebenslanges Lernen systematisch unterstützt. Durch die Lernstation soll die Reichweite, Flexibilität und Zukunftsfähigkeit von Qualifizierungsangeboten erhöht werden.

ENTWICKLUNG SKILLBASIERTES KOMPETENZMANAGEMENT

2025 wurde mit dem DB-spezifischen Skill-Katalog die Datenbasis für das skillbasierte Kompetenzmanagement gelegt. Zusätzlich wurde in der Lernstation das Modul »MySkills« als erster Anwendungsfall konfiguriert. Hiermit können Mitarbeitende ihre eigenen Skill-Profile erstellen und bekommen auf dieser Basis passgenaue Lernempfehlungen. Dadurch sollen sie Orientierung für ihre persönliche Entwicklung erhalten. Mit dieser Maßnahme wollen wir zielgerichtete Qualifizierung unterstützen und die Effizienz von Weiterbildungsmaßnahmen erhöhen.

REGELMÄSSIGE LEISTUNGSEINSCHÄTZUNGEN

Zur Steigerung der individuellen Leistung zielen die Instrumente von »mein Performance Management (mPM)« sowohl auf berufliche als auch auf persönliche Weiterentwicklung ab. Durch regelmäßiges, leitfragenbasiertes Feedback aus verschiedenen Perspektiven soll eine zielgerichtete Reflexion des Arbeitsverhaltens gefördert werden. Auch die regelmäßige Rückschau auf Ziele mit Leistungs- und Entwicklungsfokus soll Einzelnen und Teams Stärken und Entwicklungsfelder aufzeigen. Klare Orientierung für die Leistungsentwicklung erhalten Mitarbeitende mit dem seit 2024 neu geregelten Durchführungsturnus von Leistungseinschätzungen. Tarifmitarbeitende erhalten mindestens alle 24 Monate und Führungskräfte einmal pro Jahr eine Leistungseinschätzung durch ihre Vorgesetzten. Weitere Informationen im Abschnitt Kennzahlen 217.

WIRKSAMKEITSMESSUNG DER MASSNAHMEN ZU WEITERBILDUNG UND KOMPETENZENTWICKLUNG

Die Wirksamkeit der beschriebenen Maßnahmen wird über ein mehrstufiges Monitoring verfolgt:

- **Stufe 1:** Mitarbeitendenbefragung (MAB) im Zweijahresrhythmus mit dem daraus abgeleiteten Index »Weiterentwicklung«.
- **Stufe 2:** Evaluationen bei DB Training und DB Akademie mittels Teilnehmendenbefragungen und der auf Basis der darüber erhobenen Bereitschaft zur Weiterempfehlung errechnete Net Promoter Score (NPS).
- **Stufe 3:** Qualitative Feedbacks zu Qualifizierungsangeboten.
- **Stufe 4:** Konzernweite Austritts- und Wechselbefragungen.

Während die MAB aggregierte Trends zur Weiterentwicklung liefert, ermöglichen NPS und Feedbacks eine unmittelbare Bewertung formatbezogener Maßnahmen. Diese Indikatoren dienen der Nachverfolgung, ob durch Maßnahmen und Angebote zur Weiterbildung und Kompetenzentwicklung Beschäftigungsfähigkeit gesichert, Qualifikationslücken geschlossen und die Arbeitgeberattraktivität gestärkt werden.

Angemessene Entlohnung

Die Sicherstellung angemessener und attraktiver Löhne ist wesentliches Ziel der Vergütungspolitik des DB-Konzerns, um die soziale Absicherung der Mitarbeitenden und die Arbeitgeberattraktivität zu gewährleisten.

Die Arbeitsbedingungen und die Vergütung unserer Mitarbeitenden richten sich weltweit in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach Tarifverträgen, die mit den jeweiligen zuständigen Gewerkschaften vereinbart sind. Die Beschäftigungsbedingungen der außertariflichen Mitarbeitenden (AT-Mitarbeitende) sowie der leitenden Angestellten im DB-Konzern werden grundsätzlich nicht durch Tarifverträge bestimmt. Gleichwohl bestehen für die Entgelte des weitaus überwiegenden Teils der außertariflichen Mitarbeitenden Banduntergrenzen, die sich an den höchsten tariflichen Entgelten orientieren. Zudem achtet der DB-Konzern darauf, dass die Beschäftigungsbedingungen der tariflichen und außertariflichen Mitarbeitenden sowie leitenden Angestellten personalpolitisch anschlussfähig aufeinander abgestimmt sind. Die Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen und sonstigen Regelungen des DB-Konzerns

zu Beschäftigungsbedingungen sind grundsätzlich geschlechterneutral ausgestaltet. Stellenbewertungen und Vergütungshöhen orientieren sich ausschließlich an den Anforderungen der jeweiligen Tätigkeit.

Gesetzliche Mindestlöhne liegen in allen Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums vor. Die Maßnahmen zur Sicherstellung angemessener Löhne gelten für Mitarbeitende in Deutschland. In den untersten Vergütungsgruppen der jeweiligen Kollektivverträge wird mindestens der jeweilig geltende Mindestlohn abgebildet. Tarifliche Entgeltbestimmungen mit ihren jeweiligen Eingruppierungsgrundsätzen sind dauerhaft etabliert und werden auch von der betrieblichen Mitbestimmung geprüft. Regelmäßige Anpassungen erfolgen in Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften. Der DB-Konzern stellt eine angemessene Vergütung stetig über die Zahlung der vereinbarten Löhne in Tarifverträgen und Betriebsvereinbarungen sicher. Über ein Monitoring wird zudem sichergestellt, dass Entgelte stets tarif- und gesetzeskonform sind.

SICHERUNG VON MINDESTLOHN, TRANSPARENZ UND DISKRIMINIERUNGSFREIHEIT

Für rund 94% der Mitarbeitenden im DB-Konzern bestehen Tarifverträge, die dazu beitragen, dass eine Vergütung oberhalb des gesetzlichen Mindestlohns gewährleistet wird. Mitarbeitende außerhalb der Tarifverträge sind insbesondere AT-Mitarbeitende und leitende Angestellte mit Vergütungsniveaus oberhalb des tarifvertraglichen Vergütungsniveaus. In allen tarifvertraglichen Vergütungsgruppen bestehen festgelegte Mindestentgeltbeträge. Diese liegen mindestens über dem gesetzlichen Mindestlohn und sichern einheitliche Standards im DB-Konzern. Eingruppierungen erfolgen nach tarifvertraglich festgelegten, personenunabhängigen Verfahren zur Stellenbewertung bzw. nach analytischen Standardverfahren für AT-Mitarbeitende und leitende Angestellte. Bewertet wird immer die Tätigkeit bzw. Stelle. Dadurch wird sichergestellt, dass Tätigkeiten transparent und diskriminierungsfrei vergütet werden. Tarifverträge werden regelmäßig in Tarifverhandlungen mit Gewerkschaften weiterentwickelt und an wirtschaftliche Rahmenbedingungen angepasst. Die Vergütung AT-Mitarbeitender ist in Kollektivvereinbarungen geregelt.

Die Festlegung geeigneter Maßnahmen zur Sicherstellung angemessener Entlohnung basiert auf dem kontinuierlichen Monitoring von Informationen zur Entwicklung von Löhnen und Mindestlöhnen, z. B. in Veröffentlichungen von Verbänden oder externen Vergütungsbenchmarks. Vor Tarifverhandlungen werden die tariflichen und wirtschaftlichen Entwicklungen sowohl intern als auch extern untersucht. Für außertarifliche Mitarbeitende erfolgt ein Abgleich mit Marktdaten, um Wettbewerbsfähigkeit und Angemessenheit der Vergütung sicherzustellen. Ergänzend wird die persönliche Wahrnehmung der Mitarbeitenden zu ihrer Entlohnung regelmäßig im Rahmen von Mitarbeitendenbefragungen erhoben und bei der Ableitung von Maßnahmen berücksichtigt.

WIRKSAMKEITSMESSUNG DER MASSNAHMEN ZU ANGEMESSENER ENTLOHNUNG

Die Wirksamkeit wird über verschiedene Verfahren überprüft:

- Tarif- und Marktbenchmarks durch den Bereich »Beschäftigungsbedingungen, Sozialpolitik« bzw. den AGV MOVE.
- Interne Stellenbewertungsverfahren und deren Überprüfung und Weiterentwicklung.
- Mitarbeitendenbefragungen (Rubrik »Vergütung«, Kulturbarometer).

Diese Indikatoren dienen als Grundlage zur Bewertung, ob die Entlohnung im DB-Konzern angemessen ausgestaltet ist. Die Analysen bestätigen, dass die Entgelte oberhalb des gesetzlichen Mindestlohns liegen und die tarifvertragliche Abdeckung nahezu vollständig ist.

2025 wurden keine Fälle festgestellt, in denen Löhne unterhalb gesetzlicher oder tariflicher Standards gezahlt wurden. Negative Auswirkungen wurden durch die kontinuierliche Weiterentwicklung von Kollektivvereinbarungen abgesichert. Abhilfemaßnahmen waren daher nicht erforderlich.

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben zielt wesentlich auf Motivation, Bindung und Gesundheit der Mitarbeitenden ab. Mit kontinuierlichen Maßnahmen bauen wir die Flexibilisierungsmöglichkeiten und Unterstützungsangebote aus und verankern sie nachhaltig im DB-Konzern. Sie gelten für Mitarbeitende in Deutschland und adressieren insbesondere Mitarbeitende mit familiären Verpflichtungen. Sie sind dauerhaft implementiert und werden kontinuierlich weiterentwickelt.

UNTERSTÜTZUNG BEI ELTERNZEIT UND PFLEGE

Der DB-Konzern unterstützt Mitarbeitende durch umfassende Regelungen bzw. Informationen zu Elternzeit und Freistellungen für Pflegeaufgaben. Darunter fallen Maßnahmen wie bspw. Dokumentationsbögen und Checklisten für die Zeit vor, während und nach der Elternzeit, die die Vereinbarkeit familiärer Verpflichtungen mit der Berufstätigkeit erleichtern.

PROGRAMME ZUR VEREINBARKEIT

Es bestehen konzernweite Programme zur Vereinbarkeit, darunter Beratungs- und Unterstützungsangebote für Eltern sowie Maßnahmen zur Gestaltung familienfreundlicher Arbeitsbedingungen. Der DB-Konzern bietet gemeinsam mit den DBplus-Partnern, darunter v. a. die Stiftungsfamilie Bahn Sozialwerk/Eisenbahn-Waisenhort (BSW&EWH), ergänzende Leistungen, z. B. Beratung zu Kinderbetreuung und Pflege sowie Unterstützung bei kurzfristigen Betreuungsengpässen. Diese tragen zur Entlastung der Mitarbeitenden bei.

ANGEBOT VON MOBILEM ARBEITEN

Durch die Betriebsvereinbarungen zu Mobilem Arbeiten wird Mitarbeitenden ermöglicht, Arbeitsort und -zeit an individuelle Bedarfe anzupassen. Dies stärkt die Work-Life-Balance und erhöht die Arbeitgeberattraktivität.

Zur Bestimmung erforderlicher Maßnahmen bestehen kontinuierliche Evaluationsprozesse, u. a. durch die Mitarbeitendenbefragungen und wissenschaftliche Verbundbefragungen.

WIRKSAMKEITSMESSUNG DER MASSNAHMEN ZUR VEREINBARKEIT VON BERUFS- UND PRIVATLEBEN

Die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben wird über die Mitarbeitendenbefragung, das Monitoring- und Feedbacktool Qualtrics und Feedbackschleifen in Projekten, z. B. betriebliche Arbeitszeitprojekte, überprüft.

Arbeitszeit

Arbeitszeitgestaltung ist wesentlich für die Gesundheit, Motivation und Produktivität der Mitarbeitenden. Herausforderungen ergeben sich insbesondere durch Schicht- und Wechseldienst, überlange Arbeitszeiten sowie unzureichende Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.

Kontinuierliche Maßnahmen stellen sicher, dass Arbeitszeitmodelle bedarfsgerecht gestaltet werden. Sie gelten v. a. für Mitarbeitende in Deutschland, die im Schicht- und Wechseldienst arbeiten sowie aufgrund der Tätigkeit besonderen körperlichen Belastungen ausgesetzt sind. Die Maßnahmen sind dauerhaft etabliert und werden regelmäßig angepasst, u. a. bei Änderungen gesetzlicher oder tariflicher Rahmenbedingungen.

Zur Bestimmung erforderlicher Maßnahmen bestehen kontinuierliche Evaluationsprozesse, u. a. durch Abfragen der Fachexpert:innen aus den Geschäftsfeldern, Rückmeldungen aus betrieblichen Arbeitszeitprojekten, Auswertungen von Überzeitständen sowie die Überarbeitung bestehender Betriebsvereinbarungen. Bspw. findet im Koordinierungskreis Arbeitszeit ein regelmäßiger Austausch der Fachexpert:innen Arbeitszeit aller Geschäftsfelder und der Konzernleitung statt. Ziel ist es, Bedarfe frühzeitig zu erkennen und gemeinsam passgenaue Lösungen zu entwickeln.

WAHLMODELLE ZUR ARBEITSZEIT

In den Tarifverträgen mit EVG und GDL wurde ein Wahlmodell vereinbart, das Mitarbeitenden jährlich ermöglicht, zwischen zusätzlichen freien Tagen, mehr Entgelt oder kürzeren Arbeitszeiten zu wählen. Damit können Mitarbeitende ihre Arbeitszeitgestaltung stärker an individuellen Lebenssituationen ausrichten.

BETRIEBLICHE ARBEITSZEITPROJEKTE

In verschiedenen Geschäftsfeldern wurden 2025 Initiativen und Projekte durchgeführt, um Modelle zur individuellen Partizipation bei der Arbeitszeitgestaltung umzusetzen, z. B. die Projekte »Mein Tausch« und »Meine Zeit« bei DB Fernverkehr und der individuelle Jahresdienstplan bei DB InfraGO. Ziel ist, mithilfe individueller Flexibilisierung und Partizipation eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und damit eine Erhöhung der Mitarbeitendenzufriedenheit zu erreichen.

WIRKSAMKEITSMESSUNG DER MASSNAHMEN ZUR ARBEITSZEIT

Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird über verschiedene Verfahren überprüft:

- Mitarbeitendenbefragung, insbesondere durch die Rubrik »Arbeitszeit«,
- Feedback zu Arbeitszeitangeboten und
- Nutzung des Monitoring- und Feedbacktools Qualtrics und die »Austritts- und Wechselbefragung« zur Auswertung von Stimmungsbildern.

Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit

Gleichstellung der Geschlechter und gleiche Behandlung sind für den DB-Konzern wesentlich zur Sicherstellung von Chancengerechtigkeit, Motivation und Arbeitgeberattraktivität. Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus der Unterrepräsentanz von Frauen in Führungspositionen und geschlechtsspezifischen Unterschieden bei Karrierechancen und Entgelt.

Zur Ausrichtung auf die Gleichbehandlung von Frauen basieren die Verfahren zur Festlegung von Maßnahmen auf einer Konzernbeschlussvorlage zur Zielgröße »Frauen in Führung« von 2020, in der die wesentlichen Maßnahmenfelder definiert wurden. Ergänzend werden im Rahmen von Workshops Maßnahmen identifiziert und im HR-Board, einem zentralen Führungsgremium unter der Leitung des Vorstandsmitglieds für Personal und Recht, beschlossen.

Die Maßnahmen beziehen sich auf Mitarbeitende in Deutschland, soweit nicht anders beschrieben. Maßnahmen sind dauerhaft etabliert und werden regelmäßig weiterentwickelt.

FRAUENRECRUITING-STRATEGIE

Mit seiner Frauenrecruiting-Strategie verfolgt der DB-Konzern das Ziel, den Anteil weiblicher Führungskräfte systematisch zu erhöhen. Dazu zählen geschlechtersensible Stellenausschreibungen sowie die verbindliche Vorgabe, dass bei Nachbesetzungen mindestens eine Frau auf der Shortlist berücksichtigt wird und jede geeignete Kandidatin auf der Shortlist ins Interview eingeladen wird (bei maximal drei Interviews pro Job). Wenn sich keine Frau auf der Shortlist befindet, kann der jeweilige Personalbereich ein Veto gegen den Besetzungsvorschlag einlegen. Wird dieses Veto durch die Geschäftsführung oder den Vorstand bestätigt, wird die Suche nach einer geeigneten Kandidatin fortgesetzt. Ergänzend werden innovative Arbeitsmodelle wie Jobsharing, der »Wo-Du-Willst-Job« und flexible Teilzeitregelungen angeboten, um Führungspositionen auch für Frauen mit unterschiedlichen Lebensmodellen attraktiv zu gestalten. Die Strategie leistet einen zentralen Beitrag zur Umsetzung des Ziels für Frauen in Führungspositionen 213.

PROGRAMME FÜR MEHR FRAUEN IN FÜHRUNG

Zum Ausbau des Anteils weiblicher Führungskräfte setzte der DB-Konzern auch 2025 auf gezielte Entwicklungsprogramme. Dazu gehören Karrierelabs, Mentoringangebote und Nachfolgeplanung mit Fokus auf Frauen in Führung. Frauen erhalten Zugang zu einer Vielzahl an Angeboten zur Karriereförderung, die ihre berufliche Entwicklung unterstützen, ihr Netzwerk vergrößern und ihre Sichtbarkeit im DB-Konzern erhöhen.

SICHERSTELLUNG VON ENTGELTGLEICHHEIT

Der DB-Konzern will Entgeltgleichheit durch eine Reihe von Maßnahmen sicherstellen. Dazu gehören regelmäßig Auswertungen des unbereinigten Gender Pay Gaps für alle Mitarbeitendengruppen in Deutschland. Ergänzend sichern Tarifverträge und ein etabliertes, personenunabhängiges Stellenbewertungssystem eine geschlechtsneutrale Eingruppierung. Über den in Deutschland etablierten Prozess zum individuellen Auskunftsersuchen nach dem Entgelttransparenzgesetz haben Mitarbeitende Anspruch auf individuelle Auskunft zu Vergütungsstrukturen. Zudem wird das Entgelt auch während Eltern- oder Pflegezeiten durch Tarif- und Gehaltsrunden angepasst, sodass Rückkehrende keine Einkommenseinbußen erleiden. Diese Maßnahmen tragen wesentlich zur Verringerung geschlechtsspezifischer Unterschiede in der Vergütung bei.

WIRKSAMKEITSMESSUNG DER MASSNAHMEN ZU GLEICHSTELLUNG DER GESCHLECHTER UND GLEICHER LOHN FÜR GLEICHE ARBEIT

Die Wirksamkeit der Maßnahmen im Kontext Zielerreichung wird über eine quartalsweise Berichterstattung zu Frauen in Führungspositionen dem Vorstand sowie dem HR-Board offengelegt. Zur Sicherstellung gleicher Bezahlung und Überprüfung, inwiefern Handlungsbedarf besteht, werden regelmäßige Gender-Pay-Gap-Analysen durchgeführt. Ergänzend stellt die Mitbestimmung die tarifkonforme Eingruppierung sicher.

Maßnahmenpläne 2026

Die beschriebenen Maßnahmen werden 2026 fortgeführt. Gleichzeitig werden Maßnahmen entlang sich verändernder Rahmenbedingungen im DB-Konzern stetig weiterentwickelt. So soll 2026 bspw. eine interne Studie durchgeführt werden mit dem Ziel, konkrete Hebel und Handlungsfelder insbesondere in Besetzungs-, Organisations- und Fluktuationsprozessen zu identifizieren, um den Frauenanteil unter den aktuellen Rahmenbedingungen gezielt zu erhöhen.

ZIELE (S1-5)

Die nachfolgenden Ziele leiten sich aus den in S1-1 bis S1-4 beschriebenen Grundsätzen, Verfahren und Maßnahmen ab. Sie konkretisieren die personalstrategische Ausrichtung des DB-Konzerns im Sinne einer verantwortungsvollen, chancengerechten und zukunftsfähigen Beschäftigungskultur für alle Mitarbeitenden, die u. a. zu einer langfristigen Erhöhung des Anteils von Frauen in Führung führen soll.

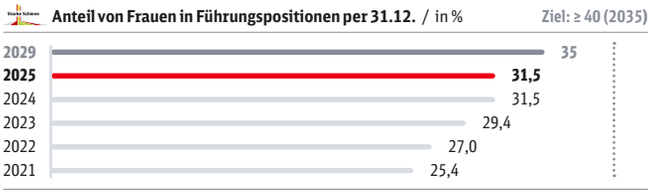
Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit

Der DB-Konzern verfolgt das Ziel, die Gleichstellung der Geschlechter konsequent zu fördern. In der Strategie Starke Schiene sowie der Konzernrichtlinie »Personal« ist die Gleichbehandlung von Frauen verankert. Zur Verringerung der Unterrepräsentation von Frauen wurden folgende Ziele festgelegt:

- Bis Ende 2035 soll der Anteil von Frauen in Führungspositionen konzernweit auf mindestens 40% erhöht werden. Als Zwischenziel wurden 35% bis 2029 festgelegt.
- Darüber hinaus besteht die Ambition, den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft bis 2035 auf 28 % zu steigern.

Das Ziel »Frauen in Führungspositionen« umfasst die Ebenen Aufsichtsrat, Vorstand/Geschäftsführung sowie die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands der vom Zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) betroffenen 35 Tochtergesellschaften, die rund 99 % der Mitarbeitenden in Deutschland abbilden.

Vor der Beschlussfassung erfolgte eine Abstimmung mit den FüPoG-betroffenen Gesellschaften und relevanten Konzernausschüssen. Der Fortschritt wird quartalsweise erhoben, ausgewertet und an Vorstand sowie HR-Board berichtet.



Bis 2024 inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich).
Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom Zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) betroffenen Konzerngesellschaften auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene, bezogen auf die per 31. Dezember des jeweiligen Jahres gültigen Organisationsstruktur.

Kurz-/Mittelfristziel ····· Langfristziel

Der Anteil von Frauen in Führungspositionen war per 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Vorjahresende unverändert. Im Jahresverlauf 2025 gab es leichte Schwankungen, ein nachhaltiger Anstieg war jedoch aufgrund der laufenden Modernisierungs- und Transformationsprozesse vorübergehend nicht zu verzeichnen. Die organisatorischen Veränderungen im DB-Konzern führten zu einem dynamischen Wandel in den Führungspositionen, einschließlich des Wegfalls von Positionen in Bereichen mit bislang hohem Frauenanteil. Der DB-Konzern verfolgt weiterhin das Ziel eines zunehmenden Anteils von Frauen in allen Führungsebenen und wird die Entwicklungen im Transformationsprozess nutzen, um die Zielerreichung mittel- und langfristig voranzutreiben.

Zu weiteren wesentlichen Themen mit Bezug zu Arbeitsbedingungen gab es 2025 keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS. Informationen zur Nachverfolgung der Wirksamkeit unserer Maßnahmen sind im Abschnitt Maßnahmen (S1-4) 207 ff. zu finden.

KENNZAHLEN

Merkmale Mitarbeitende (S1-6)

Mitarbeitende per 31.12. / in VZP	**2025**	2024	Veränderung absolut	Veränderung %	2023
DB Fernverkehr	20.392	21.236	-844	-4,0	20.966
DB Regio	43.091	42.405	+686	+1,6	39.587
DB Cargo	25.224	29.483	-4.259	-14,4	31.359
DB InfraGO [1]	72.941	71.216	+1.725	+2,4	66.834
DB Energie	2.200	2.149	+51	+2,4	2.055
Beteiligungen/Sonstige [1]	55.304	59.071	-3.767	-6,4	58.912
DB-Konzern	**219.152**	**225.560**	**-6.408**	**-2,8**	**219.713**
DB-Konzern – vergleichbar	218.763	225.165	-6.402	-2,8	219.713
Konsolidierungskreisänderungen	-389	-395	+6	-1,5	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [2]	219.152	296.662	-77.510	-26,1	326.781
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	-	71.102	-71.102	-100	107.068

Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.
Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 31. Dezember 2024 bzw. per 31. Dezember 2023 wurden nicht angepasst.
[1] Werte per 31. Dezember 2024 und per 31. Dezember 2023 wegen der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH 108 angepasst.
[2] Enthält per 31. Dezember 2024 die Werte von DB Schenker bzw. per 31. Dezember 2023 die Werte von DB Schenker und DB Arriva.

Mitarbeitende per 31.12. / in NP	**2025**	2024	Veränderung absolut	Veränderung %	2023
DB Fernverkehr	21.570	22.395	-825	-3,7	22.132
DB Regio	45.439	44.856	+583	+1,3	41.962
DB Cargo	25.638	29.992	-4.354	-14,5	31.918
DB InfraGO [1]	75.072	73.724	+1.348	+1,8	69.291
DB Energie	2.259	2.231	+28	+1,3	2.147
Beteiligungen/Sonstige [1]	57.465	61.727	-4.262	-6,9	61.689
DB-Konzern	**227.443**	**234.925**	**-7.482**	**-3,2**	**229.139**
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) [2]	227.443	308.119	-80.676	-26,2	340.100
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche [2]	-	73.194	-73.194	-100	110.961

Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 31. Dezember 2024 bzw. per 31. Dezember 2023 wurden nicht angepasst.
[1] Werte per 31. Dezember 2024 bzw. per 31. Dezember 2023 wegen der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH 108 angepasst.
[2] Enthält per 31. Dezember 2024 die Werte von DB Schenker bzw. per 31. Dezember 2023 die Werte von DB Schenker und DB Arriva.

Die Mitarbeitendendaten stammen aus unserem jährlich durchgeführten Datenvalidierungs- und Qualitätssicherungsprozess für die externe Berichterstattung.

Die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern ist per 31. Dezember 2025 leicht gesunken:

- Geschäftsfeldübergreifend wirkten bedarfs- und bestandsreduzierende Maßnahmen im Rahmen des Sanierungsprogramms – insbesondere im Bereich Verwaltung und Vertrieb.
- Die Erhöhung bei DB InfraGO erfolgte v. a. in den Bereichen Projektmanagement, Instandhaltung und Betrieb aufgrund des erhöhten Baugeschehens. Die konzerninterne Umhängung des Bereichs Plan- und Abnahmeprüfung der DB Engineering&Consulting GmbH (Beteiligungen/Sonstige) und die Teilintegration von DB Immobilien (Beteiligungen/Sonstige) in die DB InfraGO AG erhöhten die Mitarbeitendenzahl bei DB InfraGO darüber hinaus.
- Der Personalaufbau bei DB Regio resultierte überwiegend aus der Integration der 2025 übernommenen DB Regio Stuttgart GmbH 83, der Übernahme von eigenen Auszubildenden sowie von Triebfahrzeugführer:innen von DB Cargo. Bei DB Regio Bus stieg die Mitarbeitendenzahl aufgrund des Busersatzkonzepts im Rahmen der Modernisierung des Korridors Hamburg—Berlin.
- Bei DB Cargo ist gegenläufig die Zahl der Mitarbeitenden zurückgegangen. Dies resultierte im Wesentlichen aus den Maßnahmen im Rahmen des Transformationsprogramms 89 ff.
- Die niedrigere Mitarbeitendenzahl bei DB Fernverkehr resultierte aus Sanierungsmaßnahmen sowie der Bedarfsabsenkung im Rahmen der unterjährigen Fahrplananpassung.
- Im Bereich Beteiligungen/Sonstige reduzierte sich die Zahl der Mitarbeitenden insbesondere bei DB Services, DB Zeitarbeit und DB Vertrieb durch die im Rahmen des Sanierungsprogramms umgesetzten Maßnahmen. Daneben trugen auch konzerninterne Leistungsanpassungen bei DB Fahrzeuginstandhaltung sowie organisatorische Überführungen zu DB InfraGO und die Geschäftsauflösung von Onxpress in Kanada 117 zu dem Rückgang bei.

Mitarbeitende nach Ländern (Top 10) per 31.12. / in NP	**2025**	2024	2023
Deutschland	217.059	223.309	217.341
Polen	2.642	2.800	2.860
Großbritannien	2.261	2.339	2.362
Indien	1.122	613	387
Frankreich	898	940	954
Rumänien	769	838	983
Niederlande	520	677	726
Italien	514	545	601
Spanien	277	1.077	1.127
Dänemark	247	262	275
Übrige Welt	1.134	1.525	1.523
DB-Konzern	**227.443**	**234.925**	**229.139**

Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen.
Werte per 31. Dezember 2024 bzw. per 31. Dezember 2023 wurden nicht angepasst.

Der Anteil der Mitarbeitenden in Deutschland liegt unverändert bei rund 95% (per 31. Dezember 2024: rund 95%).

Der Anteil der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen lag per 31. Dezember 2025 mit rund 98% (per 31. Dezember 2024: rund 97%) auf einem sehr hohen Niveau. Befristet beschäftigte Mitarbeitende sind bspw. Mitarbeitende, die für ein zeitlich begrenztes Projekt eingestellt werden. Der DB-Konzern beschäftigt keine Abrufkräfte.

Der DB-Konzern bietet verschiedene Teilzeitmodelle zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie an.

	2025				2024				2023			
Mitarbeitende nach Vertragsart und Geschlecht per 31.12. / in NP	**Männlich**	**Weiblich**	**Divers**	**Keine Angabe**	Männlich	Weiblich	Divers	Keine Angabe	Männlich	Weiblich	Divers	Keine Angabe
DB-Konzern	175.204	52.193	12	34	180.228	54.697	/[1]	/[1]	175.964	53.175	/[1]	/[1]
Unbefristet	171.066	51.047	11	34	174.271	52.492	/[1]	/[1]	169.000	50.335	/[1]	/[1]
Befristet	4.138	1.146	1	-	5.957	2.205	/[1]	/[1]	6.964	2.840	/[1]	/[1]
DB-Konzern	175.204	52.193	12	34	180.228	54.697	/[1]	/[1]	175.964	53.175	/[1]	/[1]
Vollzeit	164.174	39.521	8	26	167.715	41.192	/[1]	/[1]	163.615	39.743	/[1]	/[1]
Teilzeit	11.030	12.672	4	8	12.513	13.505	/[1]	/[1]	12.349	13.432	/[1]	/[1]

Geschlecht gem. den Angaben der Mitarbeitenden. In den Vorjahren konnte systembedingt nur eine Detaillierung nach männlich und weiblich erhoben werden.
Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 31. Dezember 2024 bzw. per 31. Dezember 2023 wurden nicht angepasst.
[1] Kein Wert verfügbar.

Geschlecht per 31.12. / in NP	**2025**	2024	2023
Männlich	175.204	180.228	175.964
Weiblich	52.193	54.697	53.175
Divers	12	/[1]	/[1]
Keine Angabe	34	/[1]	/[1]
DB-Konzern	**227.443**	**234.925**	**229.139**

Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 31. Dezember 2024 bzw. per 31. Dezember 2023 wurden nicht angepasst. In den Vorjahren konnte systembedingt nur eine Detaillierung nach männlich und weiblich erhoben werden.
[1] Kein Wert verfügbar.

Im DB-Konzern arbeiten rund 227.400 Mitarbeitende aus mehr als 100 Nationen, darunter rund 52.200 Frauen – dies entspricht einem Frauenanteil von rund 23%.

Im Konzern-Anhang sind Informationen zur Mitarbeitendenstruktur im Abschnitt Personalaufwand 291f. und im Segmentbericht 321ff. enthalten.

Fluktuation von Mitarbeitenden per 31.12. / in NP	**2025**	2024	2023
Rentenbedingte Fluktuation	3.419	3.204	3.318
Sonstige Fluktuation	16.412	13.497	12.006
Kündigung durch Mitarbeitende	9.469	/[1]	/[1]
Kündigung durch Gesellschaften des DB-Konzerns	6.408	/[1]	/[1]
Infolge von Berufs- bzw. Dienstunfähigkeit/Tod	535	/[1]	/[1]
DB-Konzern	**19.831**	**16.701**	**15.324**

In den Vorjahren wird der Scope von Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden) abgebildet. Eine weitere Detaillierung konnte in den Vorjahren systembedingt nicht erhoben werden.
[1] Kein Wert verfügbar.

Anteil Fluktuation von Mitarbeitenden per 31.12. / in %	**2025**	2024	2023
Rentenbedingte Fluktuation	1,4	1,4	1,5
Sonstige Fluktuation	6,4	5,9	5,5
Kündigung durch Mitarbeitende	3,7	/[1]	/[1]
Kündigung durch Gesellschaften des DB-Konzerns	2,5	/[1]	/[1]
Infolge von Berufs- bzw. Dienstunfähigkeit/Tod	0,2	/[1]	/[1]
DB-Konzern	**7,8**	**7,3**	**7,0**

In den Vorjahren wird der Scope von Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden) abgebildet. Eine weitere Detaillierung ist in den Vorjahren systembedingt nicht mehr möglich.
[1] Kein Wert verfügbar.

Die Fluktuation umfasst alle arbeitgeber- und arbeitnehmendenseitigen Kündigungen, Eintritte in den Ruhestand und Todesfälle. Die Fluktuationsrate errechnet sich auf Basis der sog. Schlüter-Formel, bei der die Summe der Abgänge während einer bestimmten Periode durch die Gesamtzahl der Mitarbeitenden zu Beginn der Periode sowie der in der Periode neu eingestellten Mitarbeitenden geteilt wird.

Der deutliche Anstieg der Fluktuation 2025 resultierte im Wesentlichen aus den Sanierungsmaßnahmen im DB-Konzern bzw. dem Transformationsprogramm bei DB Cargo.

Merkmale Fremdarbeitskräfte (S1-7)

Externe Zeitarbeitnehmende per 31.12.	**2025**	2024	2023
Externe Zeitarbeitnehmende in NP	1.862	1.850	1.947
Verhältnis externe Zeitarbeitnehmende zu Mitarbeitenden des DB-Konzerns in %	0,9	0,8	1,0

Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 99% der inländischen Mitarbeitenden). Externe Zeitarbeitnehmende zählen nicht zu den Mitarbeitenden des DB-Konzerns.

Bei besonderen Bedarfsengpässen wird zur Überbrückung kurzfristiger bzw. temporärer Personalbedarfe zusätzlich zum Einsatz von Zeitarbeitnehmenden der DB Zeitarbeit mit externen Zeitarbeitsfirmen zusammengearbeitet. Externe Zeitarbeitnehmende zählen nicht zu den Mitarbeitenden des DB-Konzerns, da sie bei dem jeweiligen Zeitarbeitsunternehmen beschäftigt sind. Der Anteil der externen Zeitarbeitnehmenden lag annähernd auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Tarifvertragliche Abdeckung (S1-8)

Rund 94% der Mitarbeitenden des DB-Konzerns waren per 31. Dezember 2025 von Tarifverträgen abgedeckt, in Deutschland lag der Anteil bei rund 95%.

	2025	
Tarifvertragliche Abdeckung nach Ländern (TOP 10) per 31.12.	**EWR[1]**	**Übrige Welt**
0 - 19 %	Rumänien	Indien
20 - 39 %	-	-
40 - 59 %	-	-
60 - 79 %	-	-
80 - 100 %	Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Polen, Spanien	Großbritannien

[1] Europäischer Wirtschaftsraum.

Beamt:innen per 31.12. / in NP	**2025**	2024	2023
Zugewiesen	8.159	9.373	10.941
Beurlaubt	1.889	2.111	2.357
DB-Konzern	**10.048**	**11.484**	**13.298**

Die Tätigkeit der Beamt:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Art. 2 §12 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG). Auf dieser Grundlage werden für die Beamt:innen die tariflichen Bestimmungen innerhalb des DB-Konzerns sinngemäß angewendet, soweit die beamtenrechtlichen Regelungen dem nicht entgegenstehen.

Bei zugewiesenen Beamt:innen handelt es sich um Beamt:innen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV), die einer Konzerngesellschaft gem. §12 Abs. 2 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) zur Dienstleistung zugewiesen sind. Beurlaubte Beamt:innen sind Beamt:innen in einem privatrechtlichen Arbeitsverhältnis mit einer Konzerngesellschaft, deren Zuweisung und Pflicht zur Dienstleistung als Beamte des BEV wegen einer Beurlaubung durch das BEV ruhen.

Bei der überwiegenden Mehrheit der Beamt:innen handelt es sich um Beamt:innen nach deutschem Recht. Zudem sind in Dänemark 35 Beamt:innen nach dänischem Recht beschäftigt.

Diversitätskennzahlen (S1-9)

Top-Management nach Geschlecht per 31.12. / in NP	**2025**
Männlich	157
Anteil in %	72,4
Weiblich	60
Anteil in %	27,6
Divers	-
Anteil in %	-
Keine Angabe	-
Anteil in %	-
DB-Konzern	**217**

Geschlecht gem. Angabe der Mitarbeitenden.

Führungsebenen bei leitenden Angestellten und im Aufsichtsrat nach Geschlecht per 31.12. / in NP	**2025**	2024	2023
Aufsichtsrat	19	20	20
Anteil Frauen in %	36,8	45,0	35,0
Top-Management	213	230	228
Anteil Frauen in %	28,2	29,1	25,4
Oberes Management	1.045	1.071	1.057
Anteil Frauen in %	25,9	24,9	23,8
Mittleres Management	2.670	2.792	2.648
Anteil Frauen in %	26,2	26,2	24,8
Leitende Angestellte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	**3.928**	**4.093**	**3.933**
Anteil Frauen in %	26,2	26,0	24,6

Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden). Geschlecht gem. Angabe der Mitarbeitenden.

Der Anteil der Frauen bei den leitenden Angestellten stieg 2025 erneut leicht und spiegelt unsere kontinuierlichen Anstrengungen wider, den Frauenanteil zu erhöhen.

Mitarbeitende nach Alter per 31.12. / in NP	**2025**	2024	2023
< 30 Jahre	31.872	32.791	32.141
30–49 Jahre	109.205	102.100	96.778
≥ 50 Jahre	86.366	84.121	84.752
DB-Konzern	**227.443**	**219.012**	**213.671**

In den Vorjahren Konzerngesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden in Deutschland.

Angemessene Entlohnung (S1-10)

Eine angemessene Entlohnung wird im DB-Konzern in Deutschland für alle Mitarbeitenden durch die Abbildung der Entgelte in Kollektivverträgen sowie durch die definierten Untergrenzen, die in den untersten Vergütungsgruppen mindestens den jeweilig geltenden Mindestlohn abbilden, sichergestellt. Die zugewiesenen Bundesbeamt:innen werden durch das BEV bezahlt.

Weiterbildung und Kompetenzentwicklung (S1-13)

Aus- und Weiterbildungstage in kundennahen Jobfamilien / in Tagen/VZP	**2025**	2024	2023
Pro Mitarbeitende/-n	12,1	12,6	11,8
Pro Mitarbeiterin	7,3	7,7	7,5
Pro Mitarbeiter [1)]	13,3	13,7	12,8

Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 86% der inländischen Mitarbeitenden). Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für die Stammbelegschaft ohne Auszubildende und dual Studierende.
[1)] Vorjahre angepasst.

Aus- und Weiterbildungskosten für Mitarbeitende	**2025**	2024	Veränderung absolut	Veränderung %	2023
Insgesamt in Mio. €	342	355	-13	-3,7	331
Pro Mitarbeitende/-n in €/VZP	1.515	1.668	-153	-9,2	1.539

Deutschland inkl. Auszubildender und dual Studierende.

Im Vergleich zum Vorjahr ist für Mitarbeitende in kundennahen Jobfamilien ein leichter Rückgang in den Aus- und Weiterbildungstagen pro Mitarbeitenden zu beobachten. Vor dem Hintergrund der Sanierung des DB-Konzerns steht diese Entwicklung im Zusammenhang mit der reduzierten Anzahl an externen Neueinstellungen sowie einem Fokus auf betriebsnotwendige Fort- und Weiterbildungen.

REGELMÄSSIGE LEISTUNGSEINSCHÄTZUNGEN

2025 wurden im DB-Konzern in Deutschland 86% der 2025 fälligen Leistungseinschätzungen durchgeführt. Die Kennzahl berechnet sich aus dem Anteil der durchgeführten an den geforderten Leistungseinschätzungen. Weitere Informationen im Abschnitt Maßnahmen (S1-4) 209.

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben (S1-15)

Inanspruchnahme und Rückkehr nach Elternzeit per 31.12.	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung %	2023
Mitarbeitende, die Elternzeit in Anspruch genommen haben, in NP	5.346	5.619	-273	-4,9	5.582
davon Frauen	1.884	1.714	+170	+9,9	1.629
Rückkehrende aus der Elternzeit in NP	5.097	5.443	-346	-6,4	5.541
davon Frauen	1.646	1.590	+56	+3,5	1.595
Rückkehrrate [1] in %	95,3	96,9	-1,6	-	99,3
Männer	99,7	98,7	+1,0	-	99,8
Frauen	87,4	92,8	-5,4	-	97,9
Nach zwölf Monaten noch beschäftigte Rückkehrende aus der Elternzeit in NP	4.902	4.679	+223	+4,8	5.017
davon Frauen	1.348	1.231	+117	+9,5	1.323
Verbleiberate [2] in %	89,6	84,4	+5,2	-	85,1
Männer	91,6	87,4	+4,2	-	87,8
Frauen	84,6	77,2	+7,4	-	78,4

Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden).
Da Elternzeit bis zu drei Jahren genommen werden kann, ist es möglich, dass Mitarbeitende über bis zu vier Jahre erfasst werden. Dies erklärt, dass die Anzahl der aus der Elternzeit zurückgekehrten Mitarbeitenden, die Anzahl der Mitarbeitenden, die Elternzeit in Anspruch genommen haben, übersteigen kann.

[1] Mitarbeitende, die nach der Elternzeit zurückgekehrt sind, im Verhältnis zu Mitarbeitenden, die Elternzeit in Anspruch genommen haben.

[2] Mitarbeitende, die zwölf Monate nach ihrer Rückkehr nach der Elternzeit noch beschäftigt waren, im Verhältnis zu Mitarbeitenden, die in früheren Berichtszeiträumen nach der Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückgekehrt sind.

Die Verteilung der genommenen Elternzeit nach Männern und Frauen spiegelt auch die Verteilung der Geschlechter im DB-Konzern in Deutschland wider. Die Rückkehr- und Verbleiberate unserer Mitarbeitenden ist sehr hoch, was auch die Attraktivität als Arbeitgeber und unsere Anstrengungen zur Mitarbeitendenbindung reflektiert.

Vergütungskennzahlen (S1-16)

Geschlechtergerechte Entgeltgleichheit ist ein wesentliches Element der Vergütungspolitik im DB-Konzern. Das unbereinigte geschlechtsspezifische Verdienstgefälle (Gender Pay Gap) zwischen Männern und Frauen im DB-Konzern in Deutschland wird fortlaufend analysiert und liegt bei unter 2%. Damit liegt der Wert unter dem nach EU-Standard definierten Toleranzwert von 5% und deutlich unter dem unbereinigten Gender Pay Gap 2024 in Deutschland (16%) sowie dem Durchschnitt der berichtenden DAX-Unternehmen (14%).

Das bestehende geringe Verdienstgefälle ergibt sich durch die jeweiligen Mitarbeitendenstrukturen (Betriebszugehörigkeit, spezifische Tätigkeitsprofile, Qualifizierung etc.). Ermittelt wurde hier die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Bruttostundenlohn inkl. sämtlicher Zulagen und Prämien männlicher und weiblicher Mitarbeitender – dargestellt als Prozentsatz des durchschnittlichen Stundenlohns inkl. sämtlicher Zulagen und Prämien der männlichen Mitarbeitenden. Der DB-Konzern setzt sich trotz des im Vergleich zu anderen Unternehmen sehr guten Werts intensiv mit den strukturellen Faktoren des Gender Pay Gaps sowie weiteren Maßnahmen zur Verbesserung auseinander.

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten (S1-17)

2025 gingen über das im Abschnitt Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3) 206f. beschriebene elektronische Hinweissystem insgesamt 152 Hinweise ein.

98 Hinweise bezogen sich auf den Bereich Menschenrechte. Davon hatten 62 Hinweise einen potenziellen Diskriminierungsbezug, einschließlich Belästigung, jedoch hat sich kein Hinweis als Diskriminierungsvorfall im Zusammenhang mit unseren eigenen Mitarbeitenden bestätigt.

Schwerwiegende Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit unseren eigenen Mitarbeitenden (z. B. Zwangsarbeit, Menschenhandel oder Kinderarbeit) wurden 2025 nicht gemeldet. Der DB-Konzern definiert schwerwiegende Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte als schwerwiegende tatsächliche Menschenrechtsverletzungen oder erhebliche Risiken solcher Verletzungen i. S. d. LkSG. Dazu zählen insbesondere Verstöße gegen die in §2 Abs. 2 Nr. 1–4 LkSG genannten Verbote (Fälle von Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Sklaverei und Menschenhandel).

Wir haben 2025 keine Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den zuvor genannten Vorfällen und Hinweisen geleistet.

ZUSÄTZLICHE INHALTE

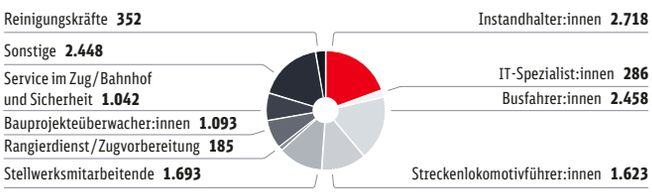
Der DB-Konzern berichtet zusätzlich zu den nach den ESRS erforderlichen Angaben auch über weitere Themen, um u. a. darüber hinausgehende Anforderungen von Stakeholdern zu erfüllen. Das umfasst die Themen »Recruiting«, »Ausbildung und Nachwuchssicherung«, »Personalentwicklung«, »Inklusion und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen«, »Verbundenheit der Mitarbeitenden« und »Sozialverträgliche Restrukturierung«.

Recruiting

Der DB-Konzern hat sich zu einem fairen, inklusiven und transparenten Recruiting verpflichtet, das Vielfalt fördert, Hürden reduziert und die langfristige Fachkräftebasis des Konzerns stärkt. Der Fokus lag 2025 auf der konsequenten Kandidat:innenorientierung, der Stärkung regionaler und zielgruppenspezifischer Zugänge sowie auf der Effizienz und Qualität der Prozesse.

- **Barrierearme und transparente Auswahlprozesse:** Fortführung der im Vorjahr eingeführten Vereinfachungen (u. a. kompaktes Freitextfeld anstelle von Pflichtanschreiben) und Ausbau digitaler barrierearmer Bewerbungspfade. Ziel sind geringere Hürden und mehr Transparenz für Bewerber:innen.
- **Maßnahmen zur Stärkung von Diversity, Equity und Inclusion (DEI):** Maßnahmen im Recruiting-Portfolio wie bspw. die Age-Diversity-Kampagne, zur aktiven Ansprache erfahrener Fachkräfte in der Zielgruppe 50+ und in der Zielgruppe 63+ oder verstärkte Maßnahmen zur Gewinnung weiblicher Fachkräfte mit u. a. der jährliche Frauenrecruiting-Kampagne zum Weltfrauenmonat im März, Unterstützer:innen und Vorbildern als Botschafter:innen des DB-Konzerns sowie interaktiven Formaten für Schülerinnen zum Girls' Day. Mit unserem Inklusionszentrum bieten wir Unterstützung für Menschen mit (Schwer-)Behinderung, z. B. eine individuelle Beratung nach einer Absage im Regelprozess mit dem Ziel der gemeinsamen Identifizierung einer passgenauen Job-Alternative im DB-Konzern.
- **Internationale Fachkräftegewinnung (Cross-Border-Recruiting):** Bündelung der internationalen Recruiting-Aktivitäten zur Besetzung von Engpassrollen in Zusammenarbeit mit den Geschäftsfeldern. Fortführung strukturierter Verfahren zu Visa, Anerkennung und Sprachbegleitung. Der Länderfokus wird jährlich anhand von Arbeitsmarktanalysen festgelegt. Ein zusätzlicher Fokus liegt auf der Gewinnung von in Deutschland lebenden Fachkräften mit Migrationsgeschichte.
- **Nachweis Arbeitgeberattraktivität:** Externe Benchmarks und Auszeichnungen werden u. a. zur Einordnung der Arbeitgeberattraktivität herangezogen. Eine Auswahl der Auszeichnungen in 2025:
  - Effie-Award in Gold: Nachwuchskräfte-Kampagne »Der Geheime Bund«
  - Trendence-Awards: 1. Platz in der Kategorie »Beste Recruiting-Kampagne/Event (Konzern)« für die Age-Diversity-Recruiting-Strategie
  - Women in Rail Award: Frauenrecruiting-Strategie
  - Avature Award in der Kategorie »AI und Automation«
  - Students' Choice Award 2025 in der Kategorie »Nachhaltigkeit«
  - Integrationspreis vom Land der Ideen für das DB Scholarship-Sprachprogramm für internationale Fachkräfte

Externe Neueinstellungen (ohne Nachwuchskräfte) / in NP **2025**



Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Externe Neueinstellungen nach Geschlecht (ohne Nachwuchskräfte) per 31.12. / in NP	2025	2024	2023
< 30 Jahre	4.287	8.776	10.403
Anteil Frauen in %	16,4	26,2	29,7
30 – 49 Jahre	7.184	11.900	12.591
Anteil Frauen in %	16,2	22,9	25,8
≥ 50 Jahre	2.427	3.732	4.011
Anteil Frauen in %	16,3	21,2	21,9
DB-Konzern	**13.898**	**24.408**	**27.005**

Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden). Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und dual Studierenden. Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 31. Dezember 2024 bzw. per 31. Dezember 2023 wurden nicht angepasst.

Ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte verzeichneten wir 2025 deutlich weniger externe Neueinstellungen in Deutschland. Dennoch hat der DB-Konzern trotz der Sanierung weiterhin Fachkräfte in erheblichem Maße eingestellt, insbesondere operative Mitarbeitende etwa in Stellwerken, in Zügen oder im Bahnbau.

Ausbildung und Nachwuchssicherung

Der DB-Konzern ist einer der größten Ausbilder in Deutschland und bildet in rund 50 Ausbildungsberufen und 25 dualen Studiengängen aus. Wir verstehen Ausbildung und Nachwuchsgewinnung als zentrale Säule der Fachkräftesicherung. Nachwuchskräfte sollen eine langfristige berufliche Perspektive im DB-Konzern erhalten.

- **Neueinstellungen von Auszubildenden und dual Studierenden:** Rund 5.200 Auszubildende und dual Studierende haben 2025 eine Berufsausbildung bzw. ein duales Studium im DB-Konzern begonnen. Einen Schwerpunkt bilden weiterhin die Ausbildungsberufe Eisenbahner:in im Betriebsdienst Lokführer:in/Transport, Eisenbahner:in in der Zugverkehrssteuerung bzw. die gewerblich-technischen Ausbildungsberufe.
- **Schulkooperationen:** Der DB-Konzern pflegt bundesweit über 770 aktive Schulkooperationen, um junge Menschen bereits frühzeitig in der Phase der Berufsorientierung zu begleiten. Rund 20 Community-Recruiter:innen besuchen dafür regelmäßig die Partnerschulen, führen Workshops durch und vermitteln praxisnah Einblicke in Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten im DB-Konzern. 2025 haben zudem 135 Teilnehmende die Einstiegsqualifizierung »Chance plus« erfolgreich abgeschlossen.
- **Berufsvorbereitung und Qualifizierung:** Der DB-Konzern fördert die Berufsvorbereitung und Qualifizierung in technischen und digitalen Berufen durch praxisnahe Formate und gezielte Nachwuchsarbeit. Neben klassischen Schülerpraktika bietet das Praktikums-Lab in einem zweiwöchigen Kompaktformat einen vielfältigen Einblick in verschiedene Berufe im DB-Konzern. Interaktive Formate wie Escape Games, Bahnhofstouren und Diversity-Workshops an Schulen vermitteln Berufsbilder erlebbar und brechen Rollenstereotype auf. Azubi-Botschafter:innen präsentieren Berufe auf Augenhöhe, ergänzt durch Messeformate und den Marketing-Koffer mit Lernspielen und Exponaten.
- **Unterstützung und Vernetzung:** Zur Unterstützung und Vernetzung im DB-Konzern sind alle Nachwuchskräfte eingeladen, Mitglied in der DB Youngster Community zu werden, die gemeinsam mit der Stiftungsfamilie Bahnsozialwerk/Eisenbahnwaisenhort umgesetzt wird. Per 31. Dezember 2025 hatte die Community 13.376 Mitglieder. 2025 haben 103 Formate in Präsenz bzw. virtuell mit 1.545 Teilnehmenden stattgefunden. Die Inhalte sind breit gestreut, von Lernstrategien über Umgang mit Geld bis zum DB Youngster Festival.
- **Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt:** Der Wettbewerb Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt feierte 2025 sein 25-jähriges Bestehen. Er soll ein starkes Zeichen für Weltoffenheit und Toleranz setzen. 345 Nachwuchskräfte haben sich 2025 in 51 Projekten beteiligt.
- **Basisqualifizierung Ausbilder:innen:** Die Ausbilder:innen im DB-Konzern haben einen wesentlichen Anteil an der Qualität der Erstausbildung. Mehr als 1.150 Mitarbeitende haben 2025 an der Basisqualifizierung teilgenommen. Darüber hinaus haben mehr als 4.500 an der Erstausbildung beteiligte Mitarbeitende an 58 sog. »Coffee&Learn«-Formaten der Erstausbildungscommunity zu Themen wie z. B. Matheunterstützung von Auszubildenden, Antidiskriminierung, Betreuungskonzept oder Gesprächssystematik teilgenommen.
- **Digitale Ausbildungsbegleitung:** Um die digitale Ausbildungsbegleitung weiter auszubauen, wird die konzernweite Einführung eines Ausbildungsmanagementtools fortgeführt. 2025 konnte die Zahl der Benutzer:innen auf rund 4.400 (im Vorjahr: rund 3.700 Benutzer:innen) gesteigert werden.

Nachwuchskräfte in Deutschland per 31.12. / in NP	**2025**	2024	2023
Auszubildende [1]	12.782	12.482	11.526
Dual Studierende [1]	1.814	1.783	1.565
Werkstudent:innen	1.396	1.746	1.995
Praktikant:innen	203	239	576
»Chance plus«-Teilnehmende	126	143	140
Umschüler:innen	239	/[2]	/[2]
DB-Konzern [3]	**16.560**	**16.393**	**15.802**

[1] Umfasst alle Ausbildungsjahrgänge (i. d. R. drei Ausbildungsjahrgänge bei den Auszubildenden und dual Studierenden).
[2] Seit 2025 konzernweites Programm etabliert, daher keine Werte für Vorjahre.
[3] Vorjahreszahlen wegen Definitionsänderung angepasst. Seit 2025 werden Trainees nicht als Nachwuchskräfte aufgeführt, da sie den Mitarbeitenden zugeordnet sind. Gleichzeitig sind Werkstudent:innen jetzt Teil der Nachwuchspersonale, da der Ausbildungscharakter überwiegt.

Externe Neueinstellungen Auszubildende und dual Studierende in Deutschland / in NP **2025**

Angaben zum jeweils angestrebten Berufsziel.

Übernommene Auszubildende und dual Studierende nach Ausbildungsart / in NP	**2025**	2024	2023
Auszubildende	2.515	2.683	2.698
Dual Studierende	300	277	272

Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden).
Übernahme nach Abschluss der Ausbildung bzw. dualem Studium.

Personalentwicklung

- Der DB-Konzern bietet im Rahmen des DB Bachelor- und Masterprogramms (DB University) Qualifizierungsprogramme zu einheitlichen Förderkonditionen an. Das Angebot besteht aus einem berufsbegleitenden Studium, das von einem DB-internen Rahmenprogramm begleitet wird, um neben der fachlichen Weiterentwicklung auch die geschäftsfeldübergreifende Vernetzung der Studierenden zu fördern. 2025 gab es 20 Teilnehmende im Bachelor- und 30 Teilnehmende im Masterprogramm. Zudem gibt es für Mitarbeitende im Rahmen einer individuellen Förderung die Möglichkeit der geförderten akademischen Kurzqualifikationen, z. B. Nano Degrees.
- 2025 nutzten 18.665 Teilnehmende die Plattform DB Karriere Lab mit kostenlosen Lernangeboten zur eigeninitiativen Karriereentwicklung.
- In einem exklusiven Talentprogramm für die Zielebene oberes Management wurden 2025 64 Talente intensiv gefördert, darunter 31 Frauen (48%).
- In der Nachfolgeplanung (NFP) als etabliertem Instrument zur Sicherung betriebsrelevanter Schlüsselpositionen wurden auch 2025 erfolgskritische Funktionen beplant. Bei Besetzungen mit NFP-Kandidat:innen konnten die Vakanzzeiten auf Ebene Obere Führungskräfte (OFK 2/3) um 29% und auf Ebene Leitende Führungskräfte um 19% im Vergleich zu Besetzungen ohne NFP-Kandidat:innen reduziert werden. Gleichzeitig stieg der Anteil der mit NFP-Kandidat:innen besetzten Führungspositionen deutlich.

Inklusion und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen

Inklusion ist fester Bestandteil der Unternehmenskultur des DB-Konzerns. Vielfalt wird als Erfolgsfaktor aktiv gefördert. Ziel ist es, die gesetzliche Quote von 5% dauerhaft zu übertreffen und Barrieren systematisch abzubauen. Hierfür setzen wir gezielte Maßnahmen zur Förderung inklusiver Arbeitsbedingungen um:

- Grundsätze für eine erfolgreiche Inklusion von Mitarbeitenden mit Behinderung sind in der KBV Inklusion verankert. Der Aktionsplan Bahn beinhaltet konkrete Maßnahmen zur Förderung von Inklusion und setzt damit die Anliegen des Nationalen Aktionsplans sowie der UN-Behindertenrechtskonvention um.
- Besondere Inklusionsmaßnahmen werden gemeinsam mit der Konzernschwerbehindertenvertrauensperson mit dem DB-Inklusionspreis »Leuchtturm« ausgezeichnet und fördern damit die Sichtbarkeit erfolgreicher Inklusion im DB-Konzern.
- Mit einem internen Qualifizierungsangebot für Inklusionsbeauftragte sollen ein einheitliches Verständnis dieser Rolle sowie eine standardisierte Vermittlung von Wissen zu dieser Rolle und den damit verbundenen Aufgaben geschaffen werden.
- Die stetig erzielten Fortschritte im Bereich Inklusion sind geprägt von einem starken Miteinander von Arbeitgeber, Schwerbehindertenvertretung und externen Partnern.
- Intern unterstützt zudem auch die Koordinierungsstelle Fördermittel, Rente, Ausgleichsabgabe bei der Beantragung von Fördermitteln.

Mitarbeitende mit Schwerbehinderung nach Alter per 31.12. / in NP	**2025**	2024	2023
< 30 Jahre	558	554	478
30–49 Jahre	2.871	2.750	2.583
≥ 50 Jahre	8.744	8.867	8.954
DB-Konzern	**12.173**	**12.171**	**12.015**

Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden).
Erfasst werden Mitarbeitende und Nachwuchskräfte mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

Per 31. Dezember 2025 lag die Beschäftigungsquote von schwerbehinderten Mitarbeitenden in Deutschland bei 5,5% und damit oberhalb der gesetzlich geforderten 5%-Quote.

Verbundenheit der Mitarbeitenden

Verbundenheit der Mitarbeitenden / in Jahren	**2025**	2024	2023
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit	14	14	15
Altersdurchschnitt	44	44	44

Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden).

Sozialverträgliche Restrukturierung

Der DB-Konzern befindet sich in einem umfangreichen Modernisierungs- und Transformationsprozess. Er soll schlanker, schneller und kundenorientierter werden und seine Wettbewerbsfähigkeit sichern. Vor diesem Hintergrund senken wir auch unseren Personalbedarf. Der Fokus liegt dabei auf den Bereichen Verwaltung und Overhead-Kosten. Um die Restrukturierung gut und sozialverträglich durchzuführen, gibt es freiwillige Personalfluktuationsinstrumente wie Altersteilzeit und Abfindungen. Daneben sind auch die natürliche Fluktuation, insbesondere durch Rentenabgänge, sowie der konzernweite Arbeitsmarkt effektive Wege. Hierzu bietet der DB-Konzern auch interne Neuorientierungen, z. B. durch das Unterstützungsprogramm »Job-Neustart«, und Weiterqualifizierungen an. Für den Großteil der Mitarbeitenden gilt eine Beschäftigungssicherung.

Gesundheitsschutz und Sicherheit

WESENTLICHES IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Gesundheitsschutz und Sicherheit	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Werden notwendige Maßnahmen zu Arbeitsschutz und -sicherheit nicht oder nur unzureichend getroffen, kann das die Zufriedenheit der Mitarbeitenden senken und ihre Gesundheit beeinträchtigen.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (S1-1)

Der DB-Konzern bekennt sich im Arbeitsschutz zur Vision »Zero Accident«. Das bedeutet, dass Unfälle vollständig vermieden werden sollen und das Wohlbefinden aller Mitarbeitenden als höchstes Gut gilt. Arbeitsschutz ist ein integraler Bestandteil der Geschäftstätigkeit und fest in der Kultur des DB-Konzerns verankert. Die Sicherheitsstandards werden kontinuierlich verbessert, insbesondere durch technologische Integration, Digitalisierung und Automatisierung.

Der Arbeitsschutz im DB-Konzern basiert auf klaren Grundsätzen zur Organisation von Arbeitsschutz sowie einer transparenten Aufgaben- und Verantwortlichkeitsverteilung. Die Umsetzung wird durch ein Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit sichergestellt. Hierzu zählen Konzernstandards, z. B. Rahmenrichtlinien, effiziente Prozesse und die Anwendung des PDCA-Zyklus (Plan–Do–Check–Act), der einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess beschreibt. Führungskräfte übernehmen Verantwortung und dienen als Vorbilder, während die intrinsische Motivation der Mitarbeitenden durch Partizipation gefördert wird. Wir setzen auf präventives Handeln, konsequentes Lernen und die Nutzung moderner, digitaler sowie KI-gestützter Lösungen zur frühzeitigen Erkennung von Potenzialen zur Verbesserung des Arbeitsschutzes.

Die im Folgenden beschriebenen konzernweiten Policies im Arbeits- und Gesundheitsschutz sind verbindlich anzuwenden und gelten für alle Mitarbeitendengruppen in Deutschland, einschließlich Leiharbeitnehmenden und Auszubildenden. Außerhalb Deutschlands dienen sie als Leitfaden zur Prüfung der zu beachtenden Gesetze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz des jeweiligen Staates. Sofern sich aus dem Regelwerk weitergehende Anforderungen ergeben, sind diese auch außerhalb Deutschlands einzuhalten. Sie werden bei der Planung von Arbeitsstätten, Arbeitsverfahren und Prozessen sowie bei der Beschaffung von Arbeitsmitteln und -stoffen systematisch einbezogen.

Die Konzerngesellschaften sowie der Konzernbetriebsrat werden im Rahmen der konzernweiten Arbeitsgruppe Arbeitsschutz bei der Entwicklung des Arbeitsschutzes und des Regelwerks eingebunden. Die Aktualität und Wirksamkeit der Policies wird jährlich durch die Fachautoren in Abstimmung mit den Konzerngesellschaften im Rahmen der konzernweiten Arbeitsgruppe Arbeitsschutz überprüft.

Führungshandbuch DB-Konzern

Das Führungshandbuch DB-Konzern 141 verankert den Arbeitsschutz als zentrale Führungsaufgabe. Es verpflichtet Führungskräfte, durch präventives Handeln sichere Arbeitsbedingungen zu gewährleisten und die Gesundheit sowie Sicherheit der Mitarbeitenden und der im Auftrag des DB-Konzerns tätigen Personen zu schützen.

Konzernrichtlinie »Risikominimierung«

Die Konzernrichtlinie »Risikominimierung« definiert konzernweite Mindeststandards zur Identifikation und Reduzierung von Risiken und verankert den Arbeitsschutz als integralen Bestandteil des Sicherheitsmanagements. Sie verpflichtet die Konzerngesellschaften zur systematischen Analyse von Arbeitsunfällen sowie zur Umsetzung präventiver Maßnahmen, um Gefährdungen für Mitarbeitende zu vermeiden und die Sicherheit am Arbeitsplatz nachhaltig zu stärken.

Handbuch Arbeitsschutz

Das Handbuch Arbeitsschutz konkretisiert die im Führungshandbuch und in der Konzernrichtlinie »Risikominimierung« verankerten Grundsätze des Arbeitsschutzes und bildet den verbindlichen Ordnungsrahmen für deren operative Umsetzung im DB-Konzern. Es bündelt zentrale Rahmenrichtlinien, die klare Verantwortlichkeiten, einheitliche Verfahren und präventive Maßnahmen festlegen, um Gefährdungen systematisch zu identifizieren, Risiken zu minimieren und die Sicherheit sowie Gesundheit der Mitarbeitenden nachhaltig zu gewährleisten.

Zu den wichtigsten Rahmenrichtlinien des Handbuchs Arbeitsschutz zählen insbesondere:

- **»Arbeitsschutz im DB-Konzern«:** Die Rahmenrichtlinie hat die Zielsetzung, durch eine geeignete Arbeitsschutzorganisation die Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten. Sie regelt die originäre Verantwortung für den Arbeitsschutz, die Übertragung von Unternehmerpflichten sowie die Anforderungen an die betriebliche Organisation des Arbeitsschutzes.

- **»Arbeiten im Gleisbereich«:** Die Rahmenrichtlinie beschreibt Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung bei Arbeiten im Gleisbereich an Bahn- und anderen Anlagen. Ziel ist es, durch spezifische Sicherungsmaßnahmen Gefahren aus dem Bahnbetrieb für alle beteiligten Personen zu minimieren.
- **»Vorgehensweise bei Arbeits- und Wegeunfällen«:** Die Rahmenrichtlinie beschreibt ein einheitliches, rechtskonformes Vorgehen bei Arbeits-, Wege- und Beinaheunfällen. Sie regelt die Meldung, Dokumentation, Untersuchung und statistische Auswertung der Vorfälle.
- **»Durchführung und Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung«:** Die Rahmenrichtlinie beschreibt ein konzernweit einheitliches Vorgehen zur systematischen Ermittlung, Bewertung und Dokumentation von Gefährdungen sowie zur Festlegung, Umsetzung und Wirksamkeitskontrolle von Schutzmaßnahmen.

Grundsätze des Zero-Accident-Forums

Der DB-Konzern ist seit November 2019 Mitglied im Zero-Accident-Forum des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und verpflichtet sich zur kontinuierlichen Verbesserung des Arbeitsschutzes sowie zur Einhaltung der Forumspolitik und -grundsätze. Dazu gehören u. a. die Überzeugung, dass jeder Unfall vermeidbar ist, Unfälle nicht zufällig geschehen und Lernen der Schlüssel zum Erfolg ist. Erfolgreiche Arbeitsschutzpraktiken werden mit anderen Mitgliedern geteilt und es erfolgt eine systematische Kooperation zwischen Mitarbeitenden und Führungskräften zur stetigen Verbesserung des Arbeitsschutzes.

EINBINDUNG DER EIGENEN BELEGSCHAFT UND DER ARBEITNEHMERVERTRETER, KANÄLE ZUR ÄUSSERUNG VON BEDENKEN ODER BEDÜRFNISSEN UND ANSÄTZE ZUR ABHILFE

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen (S1-2)

Der DB-Konzern verfügt über strukturierte Verfahren zur systematischen Einbeziehung der Mitarbeitenden und ihrer Interessenvertretungen in sämtliche Prozesse zur Identifikation, Bewertung und Steuerung von Auswirkungen im Arbeitsschutz. Die Beteiligungsmechanismen basieren auf einem mehrstufig aufgebauten Mitbestimmungsmodell mit Konzernbetriebsrat auf Konzernebene, Gesamtbetriebsräten auf Geschäftsfeldebene sowie Betriebsräten der Konzerngesellschaften bzw. Wahlbetriebe. Die Schwerbehindertenvertretung ist als fester Bestandteil des Betriebsrats ebenfalls in diese Beteiligungsmechanismen eingebunden. Diese Struktur stellt sicher, dass Rückmeldungen der Mitarbeitenden zu Auswirkungen ihrer Tätigkeit sowohl zentral aggregiert als auch dezentral adressiert werden.

Auf Geschäftsfeld- bzw. Betriebsebene wird der Arbeitsschutzausschuss (ASA) als formales Beteiligungsgremium eingesetzt. Der ASA bindet Arbeitgebervertreter:innen, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzt:innen sowie die zuständigen Arbeitnehmendenvertretungen in die Entscheidungsprozesse ein. Er ist für die systematische Beratung und Überwachung von Maßnahmen des betrieblichen Arbeitsschutzes und der Dokumentation der daraus abgeleiteten Handlungsbedarfe zuständig.

Die Arbeitnehmendenvertretungen werden gem. den einschlägigen Mitbestimmungsrechten frühzeitig und strukturiert in wesentliche Prozesse einbezogen, insbesondere in

- die Planung und Veränderung von Arbeitsstätten,
- die Gestaltung von Arbeitsverfahren und organisatorischen Abläufen,
- die Beschaffung und Einführung von Arbeitsmitteln sowie Gefahrstoffen,
- die Ableitung von Maßnahmen aus Gefährdungsbeurteilungen.

Diese Beteiligung wird in den jeweiligen Prozessstandards dokumentiert und ist integraler Bestandteil des Arbeitsschutzmanagements.

Ergänzend stellt der DB-Konzern mit dem Ideenmanagement ein konzernweit verfügbares Instrument zur Verfügung, über das Mitarbeitende Verbesserungsvorschläge zum Arbeitsschutz einreichen können. Die eingereichten Vorschläge werden anhand definierter Bewertungskriterien geprüft und fließen nach positiver Bewertung in die kontinuierliche Verbesserung des Arbeitsschutzes ein.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)

Unseren Mitarbeitenden stehen sichere und – auf Wunsch – anonyme Meldekanäle zur Verfügung, über die sie arbeitsschutzrelevante Meldungen vornehmen können.

Zentrale Meldewege bilden insbesondere das konzernweite, mehrsprachige und anonym nutzbare elektronische Hinweissystem 206f. sowie telefonische und schriftliche Kontaktmöglichkeiten. Die Meldungen werden ausschließlich von geschulten, zur Vertraulichkeit verpflichteten Mitarbeitenden bearbeitet.

Für arbeitsschutzbezogene Ereignisse bestehen klare fachliche Zuständigkeiten innerhalb der zentralen Meldestellen mit der für den Arbeitsschutz zuständigen Meldestelle für Verstöße gegen Vorschriften der Eisenbahnbetriebs- und Arbeitssicherheit.

Nach Eingang einer Meldung erfolgt eine strukturierte Schlüssigkeits- und Plausibilitätsprüfung. Bei ausreichenden Anhaltspunkten werden Untersuchungs- und Abhilfemaßnahmen eingeleitet.

Die aus den Meldungen abgeleiteten Ergebnisse fließen systematisch in die Verbesserung der Arbeitsschutzorganisation ein. Dazu zählen fallbezogene Korrekturmaßnahmen, strukturelle Anpassungen von Prozessen sowie präventive Maßnahmen zur weiteren Reduzierung arbeitsschutzrelevanter Risiken. Das Meldesystem ist damit ein integraler Bestandteil des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses im Arbeits- und Gesundheitsschutz.

MASSNAHMEN (S1-4)

Nachfolgend werden Arbeitsschutzmaßnahmen 2025 beschrieben, die aufgrund ihrer Reichweite, ihrer Wirksamkeit zur Unfallvermeidung sowie ihres Innovationsgrades ausgewählt wurden. In Summe leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung des Arbeitsschutzes im DB-Konzern.

- 2025 wurde ein aktualisiertes und um neue Inhalte ergänztes zweistufiges Lernkonzept zur Arbeitsschutzunterweisung konzernweit bereitgestellt. Die Unterweisungsinhalte wurden aufgrund der systematischen Auswertung des Unfallgeschehens aktualisiert, um zielgerichtet das Unfallrisiko reduzieren zu können. Die Präventionsmaßnahme kombiniert E-Learning mit einer persönlichen Unterweisung vor Ort und ist mit flexiblen Arbeitshilfen hinterlegt. Die erste Stufe ermöglicht es Mitarbeitenden, Lerninhalte orts- und zeitunabhängig zu absolvieren. Die zweite Stufe wird individuell an die jeweiligen betrieblichen Gegebenheiten sowie an die Ergebnisse von orts-/betriebsspezifischen Gefährdungsbeurteilungen angepasst. Ziel ist es, die Lernbereitschaft zu steigern, die Aufmerksamkeit für Arbeitsschutzthemen zu erhöhen und das Unfallrisiko nachhaltig zu verringern. Zudem schafft das Konzept Raum für persönliche Betreuung und das Klären individueller Fragen, ohne den betrieblichen Ablauf zu beeinträchtigen. Die Wirksamkeit der vermittelten Inhalte wird mittels einer Lernerfolgskontrolle überprüft.
- 2025 wurde die Richtlinie »Funktionsausbildung zum Selbstsicherer« finalisiert. Sie trat planmäßig zum 1. Januar 2026 in Kraft und betrifft alle Mitarbeitenden der DB InfraGO AG, die unter Selbstsicherung arbeiten. Sie soll eine einheitliche und qualitativ hochwertige Ausbildung für Selbstsicherer sicherstellen. Die Ausbildung ist als mehrtägiges Format mit mehreren Unterrichtseinheiten angelegt und wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Sie umfasst u. a. die Themen Arbeitsschutz, sicheres Verhalten im Gleisbereich, Planung von Sicherungsmaßnahmen, Abstimmung von Sperrungen sowie die Bewertung von Risiken. Zudem ist eine regelmäßige Fortbildung vorgesehen, um die Qualifikation der Teilnehmenden langfristig sicherzustellen. Die Einführung der Richtlinie erfolgte auf Grundlage von Erkenntnissen aus der systematischen Auswertung des Unfallgeschehens und soll dazu beitragen, Risiken bei Arbeiten im Gleisbereich deutlich zu reduzieren, die Handlungssicherheit bei Tätigkeiten mit Selbstsicherung zu erhöhen, die Einhaltung der relevanten Vorschriften zu gewährleisten und somit die Sicherheit der Mitarbeitenden zu verbessern. Die Wirksamkeit wird über die Dokumentation der Prüfungsleistungen und Kontrollen der Einsatzerlaubnis verfolgt und bewertet.
- Im August 2025 wurde der Roll-out der Arbeitsanweisung »Willensunabhängiger Personennotruf (WUPN)« bei der DB InfraGO AG abgeschlossen. WUPN ist ein Personennotruf, der bei Bewegungslosigkeit automatisch auslöst. Durch die verpflichtende Nutzung eines WUPN-fähigen Betriebsfunkgeräts bei gefährlicher Alleinarbeit soll die Rettungskette sichergestellt und so das Risiko tödlicher Unfälle reduziert werden. Die Einführung umfasst verbindliche Vorgaben für Tätigkeiten mit Nutzungsvoraussetzung WUPN (z. B. Weichenreinigung, Inspektionen), die Bereitstellung entsprechender Funkgeräte sowie eine Unterweisungspflicht vor der ersten Nutzung. Die Wirksamkeit wird über das Chefaufsichtstool (CA-Tool) sowie durch regelmäßig durchgeführte Funktionstests überprüft. Das CA-Tool dient der digitalen Erfassung, Dokumentation und Überwachung von Führungs- und Unternehmerpflichten u. a. im Arbeitsschutz. Die Nutzung ist für alle Führungskräfte verpflichtend. Im Zusammenhang mit WUPN dokumentiert die Führungskraft jährlich, dass die relevanten Tätigkeiten ihrer Mitarbeitenden nur unter Nutzung von WUPN in Alleinarbeit durchgeführt wurden.
- 2025 wurde damit begonnen, für alle Mitarbeitenden im operativen Betrieb der DB Cargo AG eine neue persönliche Schutzausrüstung zu beschaffen, die auf die jeweiligen Tätigkeiten und die zu erwartenden Klimaveränderungen ausgerichtet ist, z. B. durch höheren UV-Schutz, Hitze- und Wärmeaustausch bei steigenden Temperaturen, Schutz vor Kälte. Ziel ist es, die Gesundheit und den Arbeitsschutz der Mitarbeitenden zu erhöhen. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und wird voraussichtlich Ende 2026 abgeschlossen sein.

– 2025 wurde ein Lehrvideo für Triebfahrzeugführer :innen zur Steigerung der Awareness für SRS-Unfälle (Unfälle durch Stolpern, Rutschen und Stürzen) bei der DB Regio-Netz Verkehrs GmbH erstellt. Das Ziel dieser Maßnahme ist die Reduzierung von SRS-Unfällen, da diese Unfälle einen Unfallschwerpunkt im DB-Konzern bilden. Die Maßnahme wurde umgesetzt, um die Mitarbeitenden für die Gefahren im Arbeitsalltag zu sensibilisieren und das Bewusstsein für Präventionsmaßnahmen zu stärken. Die Wirksamkeit wird über ein Monitoring verfolgt und bewertet.

Maßnahmenpläne 2026

2026 soll das bestehende Arbeitsschutzmanagementsystem weiterentwickelt und der Anwendungsbereich ausgeweitet werden, um eine umfassendere Abdeckung der Mitarbeitenden sicherzustellen und Rechtssicherheit zu gewährleisten. Parallel dazu soll die digitale Arbeitsschutzunterweisung aktualisiert und inhaltlich erweitert werden, um relevante Risiken zielgruppengerecht zu adressieren und präventives Verhalten zu fördern. Ergänzend sollen weitere präventive und korrektive Maßnahmen zur Vermeidung von SRS-Unfällen identifiziert, bewertet und umgesetzt werden.

ZIELE (S1-5)

Der DB-Konzern verfolgt das Ziel, die Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden kontinuierlich zu stärken und das arbeitsbedingte Unfallrisiko nachhaltig zu reduzieren. Zur Steuerung dieses Ziels wird konzernweit der LTIF (Lost Time Injury Frequency) verwendet. Der LTIF im DB-Konzern ist definiert als Anzahl der Arbeitsunfälle ab einem Kalendertag Arbeitsausfall (LTI) pro eine Million geleisteter Arbeitsstunden.

Für 2025 wurde der LTIF-Zielwert für Mitarbeitende des DB-Konzerns auf 22,0 festgelegt, für 2026 beträgt der LTIF-Zielwert 22,5.

Die Festlegung des jährlichen LTIF-Zielwerts erfolgt nach einem standardisierten, konzernweit verbindlichen Verfahren. Grundlage hierfür sind die von allen Konzerngesellschaften gemeldeten versicherten Arbeitsstunden sowie die Anzahl der LTI. Auf Basis dieser Daten werden sowohl der durchschnittliche LTIF der Konzerngesellschaften als auch der Ist-LTIF des DB-Konzerns berechnet. Die Analyse umfasst darüber hinaus eine mehrjährige Trendbetrachtung, um strukturelle Entwicklungen, Veränderungen im Risikoprofil sowie die Wirksamkeit bestehender Präventionsmaßnahmen beurteilen zu können. Die Daten werden überwiegend über die konzernweite IT-Plattform SAP EH&S bereitgestellt, die den betriebsärztlichen Dienst, den Arbeitsschutz, das Unfallmanagement sowie das Gefahrstoffmanagement verbindet. Einzelne Konzerngesellschaften, die nicht über die IT-Plattform angebunden sind, berichten die Daten direkt an die auswertende Stelle.

Die Ableitung des Zielwerts erfolgt durch die konzernweite Arbeitsgruppe Arbeitsschutz unter Beteiligung des Konzernbetriebsrats. Dieses Vorgehen stellt sicher, dass die Zieldefinition sowohl fachlich fundiert als auch sozialpartnerschaftlich abgestimmt erfolgt. Der Zielwert wird so gesetzt, dass er erreichbar ist und zugleich eine ambitionierte Weiterentwicklung im Arbeitsschutz unterstützt.

KENNZAHLEN

Gesundheitsschutz und Sicherheit (S1-14)

Kennzahlen Gesundheitsschutz und Sicherheit	2025	2024	2023
Anteil durch das Arbeitsschutzmanagement abgedeckte Personen [1] in %	87,5	/[2]	/[2]
Tödliche Arbeitsunfälle [3]	10	/[2]	/[2]
DB-Mitarbeitende und Zeitarbeitnehmende	5	0	4
Fremdfirmenmitarbeitende und Selbstständige	5	/[2]	/[2]
Meldepflichtige Arbeitsunfälle [4]	5.690[5]	5.698[6]	/[2]
Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle [7]	17,2[5]	17,0[6]	/[2]
LTIF [8]	22,7[1]	21,9[9]	22,7[9]
Ausfalltage [10]	125.708[5]	130.739[6]	/[2]
Todesfälle infolge arbeitsbedingter Erkrankungen [1, 11]	0	/[2]	/[2]

Sofern nicht anders ausgewiesen, beinhalten alle Kennzahlen DB-Mitarbeitende und Zeitarbeitnehmende.

[1] Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98% der Mitarbeitenden).
[2] Kein Wert verfügbar.
[3] DB-Konzern (Konzerngesellschaften mit rund 98% der Mitarbeitenden).
[4] Meldepflichtiger Arbeitsunfall = Arbeitsunfall, der zu einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen oder zum Tod des Arbeitnehmenden führt.
[5] Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 93% der Mitarbeitenden).
[6] Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 92% der Mitarbeitenden).
[7] Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle = meldepflichtige Arbeitsunfälle *1.000.000/Arbeitsstunden.
[8] Lost Time Injury Frequency (LTIF) = LTI (Arbeitsunfälle ab einem Kalendertag Abwesenheit) *1.000.000/Arbeitsstunden.
[9] Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 97% der Mitarbeitenden).
[10] Ausfalltage = Anzahl der Ausfalltage durch meldepflichtige Arbeitsunfälle.
[11] Als Todesfälle infolge arbeitsbedingter Erkrankungen gelten ausschließlich solche Fälle, in denen ein Arbeits- oder Sozialgericht nach Durchführung eines offiziellen Feststellungsverfahrens rechtskräftig festgestellt hat, dass die Arbeitsbedingungen in ursächlichem Zusammenhang mit dem Todesfall stehen und das Unternehmen entsprechend verantwortlich gemacht wurde. Fälle, in denen keine gerichtliche Feststellung oder abschließende Verurteilung vorliegt, werden nicht berücksichtigt – auch dann nicht, wenn ein innerbetrieblicher Verdacht oder eine vermutete Kausalität besteht. Diese Definition stellt sicher, dass ausschließlich objektiv, rechtlich gesicherte und nachvollziehbare Fälle in die Berichterstattung einfließen. Die Entscheidungshoheit liegt dabei bewusst bei unabhängigen, staatlichen Instanzen.

– **Abdeckung Managementsystem:** Im DB-Konzern in Deutschland liegt die Quote der Abdeckung durch ein zertifiziertes bzw. nach anerkannten Standards eingeführtes Sicherheits-, Gesundheits-, Arbeitsschutz-(SGA-) Managementsystem bezogen auf die Mitarbeitenden bei 87,5%. Betriebsbereiche, die bislang kein SGA-Managementsystem nach anerkannten Standards implementiert haben, werden schrittweise in das bestehende System integriert, um die konzernweite Abdeckung systematisch zu erhöhen und die Wirksamkeit des Arbeitsschutzes weiter zu stärken.
– **Tödliche Arbeitsunfälle:** 2025 kam es wieder zu einem Anstieg tödlicher Arbeitsunfälle bei DB-Mitarbeitenden sowie bei Mitarbeitenden beauftragter Fremdfirmen. Jeder dieser Vorfälle verdeutlicht die besondere Verantwortung,

die der DB-Konzern für die Sicherheit aller für ihn tätigen Personen trägt. Bei tödlichen Arbeitsunfällen treten im DB-Konzern unverzüglich verbindliche interne Prozesse zur Unfalluntersuchung in Kraft. Dazu gehören klar definierte Meldewege sowie die unmittelbare Einbindung von spezialisierten Fachkräften, die auf Grundlage der verfügbaren Informationen umfassende Unfallanalysen vornehmen. Die daraus entstehenden Untersuchungsberichte bilden die Grundlage dafür, Ursachen gewissenhaft und sorgfältig aufzuklären und zielgerichtete Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Vorfälle abzuleiten und umzusetzen. Die Untersuchung eines tödlichen Arbeitsunfalls ist stets ein Prozess, der mit besonderer Sorgfalt, Sensibilität und Verantwortung durchgeführt wird. Neben der technischen und organisatorischen Analyse steht dabei auch das Ziel im Mittelpunkt, Lerneffekte zu identifizieren und den Arbeitsschutz kontinuierlich weiterzuentwickeln. Der DB-Konzern arbeitet fortlaufend daran, seine präventiven Arbeitsschutzmaßnahmen zu verbessern und Risiken systematisch zu reduzieren. Die Sicherheit aller Mitarbeitenden – einschließlich der Fremdfirmenmitarbeitenden, die an unseren Standorten tätig sind – hat dabei höchste Priorität.

- **Meldepflichtige Arbeitsunfälle:** Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle von DB-Mitarbeitenden in Deutschland lag auf Vorjahresniveau. Die Meldung von meldepflichtigen Arbeitsunfällen erfolgt gem. den gesetzlichen Vorgaben in Deutschland an die gesetzliche Unfallversicherung innerhalb von drei Kalendertagen nach Bekanntwerden des Unfalls. Trotz unterschiedlicher Tätigkeitsprofile und einer zunehmend komplexen Arbeitsumgebung zeigt sich somit eine weitgehend stabile Entwicklung. Diese Entwicklung macht deutlich, dass die konzernweiten Maßnahmen zur Prävention und zur Stärkung der Sicherheitskultur grundsätzlich wirken, jedoch angesichts der steigenden Komplexität weiter ausgebaut werden müssen. Die kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen ist ein zentraler Bestandteil der Zero-Accident-Strategie.
- **Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle:** Die Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle ist als ergänzende Monitoringkennzahl zum LTIF verankert. Sie dient der sachlichen Einordnung des meldepflichtigen Unfallgeschehens der eigenen Mitarbeitenden. In Abgrenzung zum LTIF, der als zentrale Steuerungskennzahl Arbeitsunfälle mit Ausfallzeit ab einem Kalendertag einschließlich tödlicher Arbeitsunfälle abbildet, erfasst die Quote meldepflichtiger Arbeitsunfälle ausschließlich meldepflichtige Ereignisse gem. der gesetzlichen Definition (Arbeitsunfälle mit einer Ausfallzeit von mehr als drei Kalendertagen sowie tödliche Arbeitsunfälle).
- **LTIF:** Der LTIF stieg 2025 für DB-Mitarbeitende in Deutschland. Obwohl das Unfallgeschehen insgesamt stabil blieb, ist der Anstieg auf zwei Entwicklungen zurückzuführen:
  - In einzelnen Geschäftsfeldern traten vermehrt Unfälle aufgrund erhöhter Risikoprofile auf, während andere Geschäftsfelder ihr Niveau halten oder sogar verbessern konnten.
  - Strukturelle Anpassungen führten in der Aufbauorganisation 2025 zu einer Reduzierung der versicherten Arbeitsstunden, was die Kennzahl rechnerisch erhöht. Die langfristige Senkung des LTIF bleibt ein zentrales Ziel der Arbeitsschutzstrategie. Präventive Maßnahmen, technologische Innovationen und die Stärkung der Arbeitsschutz- und Führungskultur sollen dazu beitragen, die Kennzahl wieder in Richtung des Zielwerts zu entwickeln.
- **Ausfalltage:** Die Zahl der Ausfalltage von Mitarbeitenden des DB-Konzerns in Deutschland war 2025 rückläufig. Der positive Trend deutet auf eine geringere durchschnittliche Schwere der meldepflichtigen Arbeitsunfälle hin. Diese Entwicklung unterstreicht die Wirksamkeit der umgesetzten Arbeitsschutzmaßnahmen.

ZUSÄTZLICHE INHALTE

Der DB-Konzern berichtet zusätzlich zu den nach den ESRS erforderlichen Angaben auch über weitere Themen, um u. a. darüber hinausgehende Anforderungen von Stakeholdern zu erfüllen.

Gesundheitsmanagement

Der DB-Konzern bekennt sich zu einem ganzheitlichen Gesundheitsmanagement, das körperliche, mentale und soziale Gesundheit durch betriebsärztliche und arbeitspsychologische Betreuung umfasst. Gesundheitsschutz und Gesundheitsförderung sind verbindlich in den Konzernrichtlinien »Gesundheitsmanagement und Gesundheitsförderung« sowie »Medizinische und psychologische Eignung« verankert.

- Mit der Rahmenrichtlinie zur medizinischen und psychologischen Eignung werden entsprechende Regelungen mit dem Ziel definiert, Bewerber:innen und Mitarbeitende entsprechend den tätigkeitsspezifischen gesundheitlichen Anforderungen einzusetzen und damit die Sicherheit des Betriebs sowie Dritter zu gewährleisten.
- Eine weitere Rahmenrichtlinie konkretisiert die Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge, die unseren arbeitsmedizinischen Diensten als Grundlage für ihre beratende Tätigkeit dient. Die Aufgaben unserer arbeitsmedizinischen Dienste ergeben sich aus gesetzlichen Vorgaben (z. B. Arbeitssicherheitsgesetz, Arbeitsmedizinische Vorsorgeverordnung) und internen Rahmenrichtlinien. Damit werden die Schwerpunkte Prävention arbeitsbedingter

Erkrankungen und Unfälle, Gesundheitsförderung und Wiedereingliederung sichergestellt. Regelmäßige Schulungen, digitale Terminvereinbarung und Ergebnismitteilung zu Eignungsuntersuchungen der Mitarbeitenden über SAP EHS sowie die konkreten fachlichen Anforderungen an das medizinische Personal der arbeitsmedizinischen Dienste sollen eine stabil hohe Qualität gewährleisten.

- Das Gesundheitsmanagement umfasst alle klassischen Präventionsbereiche wie Stressbewältigung, Bewegung, Ernährung sowie professionelle Unterstützung bei psychischen Erkrankungen. Mitarbeitende können sich mit individuellen Bedarfen in der betrieblichen Gesundheitsförderung formlos an ihre Führungskraft wenden. Führungskräfte werden mit gezielten Schulungen zu gesundheitsorientierter Führung unterstützt.
- Das Produktportfolio des betrieblichen Gesundheitsmanagements berücksichtigt die Handlungsfelder betriebsärztlicher Dienst, gesunde Arbeitsbedingungen, Gesundheitsförderung und Prävention, soziale und Krisenunterstützung sowie betriebliche Eingliederung und Inklusion. Insgesamt bieten wir mehr als 100 unterschiedliche Angebote an, die sich an den Bedarfen der Mitarbeitenden orientieren und auf Basis regelmäßiger Befragungen weiterentwickelt werden. Alle Produkte der Gesundheitsförderung werden in einem standardisierten Prozess aktiv gesteuert und bei Bedarf angepasst und ergänzt. Der Fokus liegt dabei auf dem Ausbau digitaler Gesundheitsangebote (Plattformen, Apps, Webinare). Ergänzend werden Post- und Long-Covid-Programme in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern bereitgestellt.
- Der DB-Konzern setzt auf ein umfassendes betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM), das auf gesetzlichen Grundlagen basiert und durch eine konzernweit gültige Rahmenrichtlinie erweitert wurde. Das präventive Eingliederungsmanagement wird digital unterstützt, was Prozesse vereinfacht und standardisiert. Das BEM zur Integration und das Verfahren zur befristeten Nichteignung regeln die Weiterbeschäftigung von dauerhaft bzw. befristet leistungseingeschränkten Mitarbeitenden.

Krankenstand auf Basis Stunden / in %	**2025**	2024	2023
DB-Konzern	6,2	6,3	6,4
DB Fernverkehr	7,1	7,0	7,0
DB Regio	7,2	7,4	7,7
DB Cargo	7,5	7,7	7,5
DB InfraGO [1)]	5,4	5,3	5,4
DB Energie	4,1	3,9	3,9
Sonstige [1)]	6,0	6,1	6,2

Deutschland (Konzerngesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden).
[1)] Werte per 31. Dezember 2024 und per 31. Dezember 2023 wegen der **Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH** 108 angepasst.

Datenschutz

WESENTLICHES IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Datenschutz	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Die Missachtung der gesetzlich geregelten Rechte zur informationellen Selbstbestimmung sowie von Datenschutz zu personenbezogenen Daten kann die Zufriedenheit von beeinträchtigten Mitarbeitenden und ihre Persönlichkeitsrechte schädigen.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (S1-1)

Der Schutz personenbezogener Daten von Mitarbeitenden, Kund:innen und Geschäftspartner:innen ist für uns essenziell, denn Datenschutz ist ein Grundrecht und bildet eine der Grundlagen für verantwortungsvolles und rechtskonformes Handeln.

Der Begriff Mitarbeitende ist hier i. S. d. datenschutzrechtlichen Begriffs der »Beschäftigten« zu verstehen, sodass u. a. auch Bewerber umfasst sind, da bereits die Datenerhebung ab Bewerbung datenschutzrelevant ist.

Die Datenschutzrichtlinien des DB-Konzerns legen konzernweit verbindliche Mindeststandards für die Verarbeitung personenbezogener Daten fest. Sie gelten für Mitarbeitende sowie für Kund:innen und Geschäftspartner und sollen die Wahrung der Persönlichkeitsrechte Betroffener gewährleisten. Weitere Informationen zu den Datenschutzrichtlinien im Abschnitt Policies (S4-1) 236f. des Kapitels »S4 Verbraucher und Endnutzer«. Ergänzend regeln spezifische Vereinbarungen den Umgang mit Daten von Mitarbeitenden.

Die abgestimmten Richtlinien und Vereinbarungen gewährleisten einen rechtskonformen, transparenten und sicheren Umgang mit Mitarbeitendendaten im gesamten DB-Konzern.

- **KBV Beschäftigtendatenschutz:** Diese KBV legt Grundsätze für die Verarbeitung personenbezogener Daten von Mitarbeitenden fest – etwa aus HR-Systemen, Dienstplanung oder Lohnabrechnung – und definiert Vorgaben zu Transparenz, Berechtigungsmanagement und Datensicherheit. Für die Umsetzung der KBV ist jeweils die oberste Ebene einer Konzerngesellschaft verantwortlich.
- **Konzernsprecherausschussvereinbarung (KSprAuV BDS):** Für leitende Angestellte gilt zusätzlich die KSprAuV BDS. Sie soll sicherstellen, dass ihre personenbezogenen Daten nur zu klar definierten, legitimen Zwecken verarbeitet werden, die Mitbestimmung des Konzernsprecherausschusses der leitenden Angestellten gestärkt wird und dass ein verbindlicher Rahmen für den Schutz dieser Daten geschaffen wird. Für die Umsetzung der KSprAuV BDS ist jeweils die oberste Ebene in der Organisation einer Konzerngesellschaft verantwortlich.

– **Rahmenkonzernbetriebsvereinbarung über Einführung und Betrieb von Verfahren zur Verarbeitung personenbezogener Beschäftigtendaten (RKBV Beschäftigten-DV):** Diese RKBV legt den konzernweiten Genehmigungsprozess für neue oder geänderte Verfahren fest. Eine Besonderheit im DB-Konzern ist dabei die Einbindung von Datenausschüssen: Der Konzerndatenausschuss verantwortet unternehmensübergreifende Verfahren mit konzernweiter Relevanz, während Unternehmensdatenausschüsse die Abstimmung auf Ebene der Konzerngesellschaften sicherstellen.

EINBINDUNG DER EIGENEN BELEGSCHAFT UND DER ARBEITNEHMERVERTRETER, KANÄLE ZUR ÄUSSERUNG VON BEDENKEN ODER BEDÜRFNISSEN UND ANSÄTZE ZUR ABHILFE

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen (S1-2)

Mitarbeitende können Datenschutzanliegen oder Fragen zu Betroffenenrechten über das konzernweite Eingabemanagement einbringen. Eine »Eingabe« umfasst jedes über die vorgesehenen Kommunikationskanäle (E-Mail, Post) an den DB-Konzern gerichtete datenschutzbezogene Anliegen, unabhängig davon, ob es sich um eine Anfrage, Beschwerde, einen Hinweis oder die Geltendmachung von Betroffenenrechten handelt. Beim konzernweiten Eingabemanagement gehen alle Anfragen über die genannten Kanäle ein. Es dient als zentrale erste Anlaufstelle für Kund:innen und Beschäftigte bei Datenschutzanliegen wie Auskunftsersuchen, Beschwerden oder Löschanfragen. Die Datenschutzorganisation erfasst und bewertet Eingaben systematisch und leitet daraus Maßnahmen zur Prozessoptimierung ab.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können (S1-3)

Datenschutzvorfälle werden zentral erfasst und geprüft sowie systematisch von den jeweiligen Fachabteilungen mit technischen und organisatorischen Maßnahmen behoben und, sofern sie der Meldepflicht unterliegen, an die jeweils zuständige Aufsichtsbehörde gemeldet. Mitarbeitende können ihre Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Widerspruch nach standardisierten Verfahren geltend machen. Zusätzlich steht ein interner Kommunikationskanal für datenschutzbezogene Anliegen zur Verfügung. Alle Meldungen werden vertraulich behandelt. Risiken oder Verbesserungspotenziale fließen in die kontinuierliche Optimierung der Datenschutzprozesse ein.

MASSNAHMEN (S1-4)

Die Fünf-Jahres-Datenschutzstrategie 245 f. mit Schwerpunkt auf der Umsetzung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und Digitalisierung gilt gleichermaßen für Kunden- wie für Mitarbeitendendaten. 2025 unterstützte die Datenschutzorganisation Fachbereiche bei der Umsetzung der Anforderungen des EU AI Acts und beim Aufbau von Governancestrukturen für künstliche Intelligenz (KI). Dies gilt auch im Hinblick auf die datenschutzkonforme Umsetzung von KI-Anwendungen, um die Rechte der Mitarbeitenden bei digitalen Innovationen zu wahren.

Zur Stärkung des internen Wissensmanagements wurde 2025 ein digitales Fachportal für die Datenschutzorganisation aufgebaut. Es bündelt Prozesse, Dokumentationen und Fachwissen zur Unterstützung der Datenschutzberatung von Fachbereichen. Parallel entstand ein zentrales Datenschutz-Wiki für alle Mitarbeitenden, das künftig über einen internen KI-Assistenten zugänglich ist. Dadurch wird der Zugriff auf Datenschutzwissen erleichtert und das Bewusstsein für datenschutzkonformes Handeln gestärkt. Zudem wurde 2025 ein neues E-Learning-Modul für Führungskräfte entwickelt, das Datenschutzpflichten praxisnah vermittelt und Anfang 2026 konzernweit eingeführt wurde. Diese Maßnahme soll die Datenschutzkompetenz stärken und die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben unterstützen.

Maßnahmenpläne 2026

Die beschriebenen Maßnahmen werden 2026 fortgeführt.

ZIELE (S1-5)

2025 gab es keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS in Bezug auf Datenschutz. Ziel der Datenschutzorganisation ist die Umsetzung und Sicherstellung datenschutzrechtlicher Rahmenbedingungen. Der Ansatz ist grundsätzlich strategisch angelegt und basiert primär auf rechtlichen Verpflichtungen.

Die Wirksamkeit der Datenschutzmaßnahmen wird dennoch regelmäßig überprüft, insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung der DSGVO. Dazu zählen u. a. einheitliche und verbindliche Datenschutzregelungen, unser Verarbeitungsverzeichnis als eine dokumentierte Übersicht aller Verarbeitungstätigkeiten personenbezogener Daten gem. Art. 30 DSGVO und unser Eingabe- und Beschwerdemanagement.

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)

Wesentliches IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Gesundheitsschutz und Sicherheit	Negative Auswirkung	Potenziell	Bei Missachtung geltender Pflichten des Arbeitsschutzes nach dem Recht des Beschäftigungsortes kann sich die Gefahr von Unfällen bei der Arbeit oder arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren (z. B. durch Feinstaub oder den Umgang mit chemischen Stoffen) für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (z. B. in der Kupfer-, Aluminium- und Stahlindustrie, Gesteinsabbruch und -verarbeitung für Schotter) erhöhen.	Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Policies (S2-1)

Als ein Konzern mit vielfältigen, teils internationalen Liefer- und Leistungsbeziehungen sehen wir den Schutz von Gesundheit und Sicherheit von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette als ein für uns wesentliches menschenrechtliches Thema an. Zur Umsetzung der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) hat der DB-Konzern umfassende Strukturen, Richtlinien und Prozesse etabliert. Diese sind darauf ausgerichtet, dass menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten im eigenen Geschäftsbereich sowie entlang der Lieferkette umgesetzt werden.

Zur Überwachung der Umsetzung der gesetzlichen Sorgfaltspflichten hat der Vorstand eine Konzern-LkSG-Beauftragte benannt. Die Konzern-LkSG-Beauftragte ist in die kontinuierliche Weiterentwicklung des LkSG-Risikomanagementsystems eingebunden und führt risikobasierte Kontrollmaßnahmen durch, um die Einhaltung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Pflichten zu überprüfen. Die verpflichteten Konzerngesellschaften haben ebenfalls jeweils eine:n LkSG-Beauftragte:n benannt, die:der die Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtungen überwacht. Darüber hinaus wurde in den verpflichteten Konzerngesellschaften jeweils ein:e sog. LkSG-Koordinator:in bestimmt, die:der die Umsetzung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten auf operativer Ebene steuert.

Die Grundsatzerklärung zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte des DB-Konzerns und die Konzernrichtlinie »Risikominimierung« gelten konzernweit. Beide beziehen sich auf die Sorgfaltspflichten nach dem LkSG und erfassen damit den gesamten Anwendungsbereich des Gesetzes. Der Begriff »Lieferkette« umfasst hierbei alle Produkte und Dienstleistungen eines Unternehmens sowie alle hierfür erforderlichen Herstellungs- und Leistungserbringungsstufen im In- und Ausland. Grundsätzlich gilt damit der volle Anwendungsbereich des LkSG, einschließlich der Tätigkeiten im eigenen Geschäftsbereich, bei unmittelbaren Zulieferern und teilweise bei mittelbaren Zulieferern.

Unsere Grundsatzerklärung zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte umfasst auch die Themen Kinderarbeit, Zwangsarbeit (z. B. infolge von Menschenhandel) und Sklaverei. Diese Themen sind auch vom LkSG erfasst. Der DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner nimmt ebenfalls Bezug auf diese Risikogebiete. Dementsprechend sollen alle Geschäftspartner des DB-Konzerns Kinderarbeit strikt ablehnen, die relevanten ILO-Bestimmungen einhalten und das Wohl der Kinder in den Mittelpunkt ihres Handelns stellen. Zudem dürfen sie keinerlei Form von Sklavenarbeit, Zwangs- oder Pflichtarbeit, Schuldknechtschaft, Leibeigenschaft, Menschenhandel oder unfreiwilliger Arbeit anwenden oder tolerieren.

Der Vorstand hat die nachfolgend beschriebenen Policies (Konzernrichtlinie »Risikominimierung«, den DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner sowie die Grundsatzerklärung gem. dem LkSG) beschlossen. Die Überwachung und Überarbeitung der Konzernrichtlinie »Risikominimierung«, der Grundsatzerklärung sowie des Verhaltenskodexes liegen in der Verantwortung des Vorstands.

GRUNDSATZERKLÄRUNG ZU MENSCHENRECHTEN

In der Grundsatzerklärung des DB-Konzerns zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte bekennen wir uns zu einer nachhaltigen und verantwortungsvollen Unternehmensführung. Die Erklärung wird jährlich und anlassbezogen (sofern sich die Risikolage des DB-Konzerns ändert) aktualisiert. Sie legt dar, wie die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten gem. den Anforderungen des LkSG umgesetzt und regelmäßig überprüft werden. Hierzu gehören das im LkSG verankerte Verbot, die Gesundheit und Sicherheit von Arbeitskräften in der Lieferkette zu gefährden, und das Gebot, menschenwürdige Arbeitsbedingungen sicherzustellen. In der letzten Grundsatzerklärung aus dem Dezember 2025 wird das Risiko »Missachtung von Arbeitsschutz und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren« im Zuliefererbereich erneut priorisiert.

Die Grundsatzerklärung enthält zudem das Bekenntnis zur Einhaltung international anerkannter Menschen- und Umweltrechtsstandards. Dazu zählen die Internationale Menschenrechtscharta mit der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen (AEMR), der Zivilpakt (ICCPR) und der Sozialpakt (ICESCR) der Vereinten Nationen, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGP) sowie die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Darüber hinaus bekennt sich der DB-Konzern zu den zehn Prinzipien des UN Global Compact (UNGC) und zu den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung. Für 2025 lagen keine Meldungen über Verstöße gegen die vorgenannten Leitprinzipien vor.

Erkennt der DB-Konzern menschenrechtliche oder umweltbezogene Risiken oder Verstöße, werden unverzüglich geeignete Präventions- bzw. Abhilfemaßnahmen (PAM) ergriffen. Bestehende PAM werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Zu den wichtigsten Abhilfemaßnahmen gehört die risikobasierte Entwicklung konkreter Maßnahmenpläne gemeinsam mit Lieferanten und dem betroffenen Bereich bei erkannten Risiken oder Verstößen. Außerdem besteht ein umfassender Katalog für Präventions- und Abhilfemaßnahmen, der auch die Themen Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit umfasst. Insbesondere bei schwerwiegenden Verstößen behält sich der DB-Konzern vor, angemessene Sanktionen zu verhängen oder als letztes Mittel Verträge oder Geschäftsbeziehungen zu beenden.

Die Grundsatzerklärung ist u. a. auf der Internetseite des DB-Konzerns abrufbar.

KONZERNRICHTLINIE RISIKOMINIMIERUNG

Mit der Konzernrichtlinie »Risikominimierung« legt der DB-Konzern konzernweite Mindeststandards zur Identifizierung und Minimierung von Risiken und klare Verantwortlichkeiten fest. Sie umfasst u. a. die Umsetzung der Sorgfaltspflichten gem. LkSG. Zur Erfüllung dieser Sorgfaltspflichten betreibt der DB-Konzern ein angemessenes und wirksames LkSG-Risikomanagement. Ziel ist es, menschenrechtliche oder umweltbezogene Risiken sowohl im eigenen Geschäftsbereich als auch entlang der Lieferkette frühzeitig zu erkennen, ihnen vorzubeugen oder sie zu minimieren. Hierzu zählt auch, die Gesundheit und Sicherheit von Arbeitskräften in der Lieferkette zu schützen und menschenwürdige Arbeitsbedingungen sicherzustellen. Umweltbezogene Risiken werden im Rahmen des LkSG-Risikomanagements ebenfalls erfasst, soweit sie die Gesundheit oder Lebensgrundlagen von Menschen beeinträchtigen können. Für bereits eingetretene Menschenrechtsverstöße oder Umweltbeeinträchtigungen werden Maßnahmen zur Abhilfe geschaffen.

Die Konzernrichtlinie »Risikominimierung« ist in der Konzernregelwerksdatenbank abrufbar. Für die strategische Steuerung der Umsetzung sind die LkSG-Koordinator:innen auf Konzern- und Tochtergesellschaftsebene verantwortlich. Für die operative Umsetzung der Sorgfaltsprozesse sind die relevanten Fachbereiche, insbesondere die Beschaffung, verantwortlich und werden dabei von weiteren Fachbereichen unterstützt.

DB VERHALTENSKODEX FÜR GESCHÄFTSPARTNER

Der DB-Konzern bekennt sich im DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner zu nachhaltigem Handeln. Er legt Erwartungen an unsere Geschäftspartner fest und erfüllt damit eine zentrale Anforderung des LkSG. Der Kodex spiegelt die in der Grundsatzerklärung festgelegten Menschen- und Umweltrechtsstandards wider und verpflichtet die Geschäftspartner, diese in ihren eigenen Lieferketten umzusetzen. Von den Geschäftspartnern wird dabei erwartet, dass sie mit dem DB-Konzern zusammenarbeiten und die notwendigen Informationen bereitstellen, um zu zeigen, dass sie die genannten Prinzipien einhalten und in ihrer eigenen Lieferkette fördern. Der DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner verweist auf international anerkannte Standards, namentlich die AEMR, die ICCPR sowie die ICESCR und die grundlegenden Arbeitsnormen der ILO. Geschäftspartner sind alle nicht zum DB-Konzern gehörenden Unternehmen, von denen der DB-Konzern Lieferungen und Leistungen bezieht. Dies können bspw. Lieferanten, Berater, Vertreter oder sonstige Anbieter von Waren und Dienstleistungen sein. Sie sind verantwortlich, die im Verhaltenskodex aufgeführten international anerkannten Standards in allen Geschäftsbereichen weltweit sowie in ihrer Lieferkette umzusetzen und einzuhalten.

Der DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner legt fest, dass Gesundheitsschutz und Sicherheit oberste Priorität haben und zu den zentralen Werten aller Geschäftspartner gehören müssen. Von ihnen wird erwartet, dass sie ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld schaffen, das den Zugang zu ausreichend Trinkwasser, sauberen sanitären Einrichtungen sowie sicherheitsrelevanten Schulungsmaßnahmen gewährleistet. Ebenso haben sie die Sicherheit ihrer Mitarbeitenden

mindestens entsprechend nationalen Standards sicherzustellen und ihre Leistungen im Arbeitsschutz kontinuierlich zu verbessern.

Geschäftspartner mit mehr als 250 Mitarbeitenden werden angehalten, ein Arbeitsschutzmanagementsystem einzuführen, das auf den Grundsätzen der ISO 45001 oder einer vergleichbaren Norm basiert. Darüber hinaus sollen alle potenziellen Gefahrenquellen im Arbeitsumfeld, soweit möglich, minimiert oder beseitigt werden. Die betroffenen Fachbereiche des DB-Konzerns werden bei jeder Aktualisierung des Verhaltenskodexes einbezogen.

Der DB-Konzern kann selbst oder durch beauftragte Auditierungsunternehmen Maßnahmen durchführen, um die Einhaltung dieser Prinzipien zu überprüfen. Dazu werden u. a. Fragebögen, Vor-Ort-Audits bei begründeten Anlässen, die Auswertung verfügbarer Informationen oder andere geeignete Kontrollmaßnahmen genutzt.

Der DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner ist auf der Internetseite des DB-Konzerns veröffentlicht.

RAHMENRICHTLINIEN ZUM EINSATZ VON FREMDFIRMEN

Um Risiken für Fremdfirmenmitarbeitende zu reduzieren und Schnittstellen zwischen mehreren Fremdfirmen sicher zu steuern, verfügt der DB-Konzern über verbindliche Arbeitsschutzrichtlinien mit klar definierten Verantwortlichkeiten und Prozessen.

Zentrale Grundlagen sind die Rahmenrichtlinie »Arbeitsschutz beim Einsatz von Fremdfirmen und Leiharbeitnehmern« sowie die Rahmenrichtlinie »Koordination der Gefährdungen bei Arbeiten mehrerer Unternehmen«. Diese Rahmenrichtlinien definieren die Verantwortung, Organisation und Prozesse zur Sicherstellung eines rechtssicheren, sicheren und gesundheitsgerechten Arbeitsschutzes für alle Fremdfirmenmitarbeitenden, die im Auftrag des DB-Konzerns tätig werden oder auf Betriebsstätten arbeiten. Ziel der Richtlinien ist die Minimierung von Risiken durch systematische Planung, Koordination und Kontrolle. Zu den verbindlichen Mindestanforderungen zählen die Durchführung von Gefährdungsbeurteilungen, die Umsetzung von Schutzmaßnahmen, Pflichtunterweisungen sowie die Dokumentation aller relevanten Prozesse. Ein besonderer Fokus liegt auf der Identifikation und Steuerung von Schnittstellenrisiken bei Tätigkeiten mehrerer Unternehmen. Die Aktualität und Wirksamkeit der Richtlinien wird jährlich durch die Fachautoren in Abstimmung mit den Konzerngesellschaften im Rahmen der konzernweiten Arbeitsgruppe Arbeitsschutz überprüft. Die Regelungen gelten für alle Konzerngesellschaften in Deutschland. Für ausländische Konzerngesellschaften dienen sie als Leitfaden unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Gesetzgebung.

Einbindung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette, Kanäle zur Äußerung von Bedenken oder Bedürfnissen und Ansätze zur Abhilfe

VERFAHREN ZUR EINBEZIEHUNG DER ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE IN BEZUG AUF AUSWIRKUNGEN (S2-2)

Der DB-Konzern will die Bedürfnisse und Betroffenheiten der Arbeitskräfte entlang der Wertschöpfungskette in die Gestaltung von Maßnahmen zur menschenrechtlichen Sorgfalt einfließen lassen.

Ein Konzept zur Einbeziehung von Rechteinhabenden gem. LkSG wurde 2025 erarbeitet. Ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts ist der Einbezug von deren Interessen in die Sorgfaltsprozesse je nach Risiko, z. B. bei der Überprüfung von Risikoursachen und der Entwicklung möglicher Maßnahmen. Die Pilotierung des Konzepts soll 2026 erfolgen.

Derzeit liegt der Schwerpunkt unserer Stakeholder-Einbindung auf direkten Lieferanten, die wir gezielt in Fragen der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten einbeziehen. Die Lieferantenauswahl für die Lieferantengespräche erfolgt nach einem risikobasierten Prüfprozess oder anlassbezogen analog zu den Anforderungen des LkSG. In diesen Gesprächen werden Erwartungen, Maßnahmen zur Risikominimierung, Festlegung von Maßnahmen sowie die Beurteilung ihrer Wirksamkeit gemeinsam erörtert. Weitere Informationen zu Lieferantengesprächen im Abschnitt Maßnahmen (S2-4) 231 ff.

Der DB-Konzern stellt sowohl im Rahmen des Beschwerdeverfahrens als auch bei der Entwicklung und Umsetzung von Abhilfemaßnahmen sicher, dass die Interessen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette berücksichtigt werden.

Hinweisgeber:innen haben über unser Beschwerdeverfahren 231 die Möglichkeit, Meldungen einzureichen und ihre Sichtweise darzulegen. Ihr Standpunkt wird bei der Entwicklung von Abhilfemaßnahmen zur Beendigung, Minimierung oder Verhinderung von Verletzungen einbezogen. Eine direkte, anlassbezogene Einbindung findet im Rahmen von Gesprächen mit unmittelbaren Lieferanten im Zusammenhang mit Beschwerden statt. Treten externe Akteure, wie z. B. Nichtregierungsorganisationen (NGOs), an den DB-Konzern heran, kann er diese im Einzelfall in das Verfahren einbeziehen.

Ergänzend nutzt der DB-Konzern externe Austauschformate und Initiativen wie econsense, UN Global Compact und Railsponsible, um bewährte Verfahren und Stakeholder-Erwartungen in das eigene Handeln einzubeziehen. Zudem findet ein fachlicher Austausch bei Veranstaltungen zu menschenrechtlicher Sorgfalt und Lieferkettenverantwortung statt, z. B. mit dem Helpdesk Wirtschaft und Menschenrechte der Bundesregierung.

Als Teil der Umsetzung der Sorgfaltspflichten des DB-Konzerns gem. LkSG liegt die operative Verantwortung für die Einbeziehung der Sichtweisen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette bei den Konzerngesellschaften. Die Konzernfunktion »Nachhaltigkeit und Umwelt« übernimmt dabei eine Governance-Funktion und steuert die Umsetzung in Zusammenarbeit mit den Konzernfunktionen »Compliance«, »Personalstrategie«, »Recht« und »Beschaffung«. Erkenntnisse aus dem Austausch mit Lieferanten, Geschäftspartnern sowie externen Fachstellen, Netzwerken und zivilgesellschaftlichen Organisationen fließen punktuell in die Weiterentwicklung der Prozesse und Maßnahmen zur Erfüllung der gesetzlichen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG ein. Um die Expertise kontinuierlich zu erweitern, werden die verantwortlichen Mitarbeitenden in LkSG-relevanten Themengebieten geschult.

VERFAHREN ZUR VERBESSERUNG NEGATIVER AUSWIRKUNGEN UND KANÄLE, ÜBER DIE DIE ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE BEDENKEN ÄUSSERN KÖNNEN (S2-3)

Der DB-Konzern hat ein Beschwerdeverfahren eingerichtet, über das Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sowie alle Mitarbeitenden, Kund:innen, Lieferanten und weitere potenziell Betroffene Meldungen zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken sowie möglichen Pflichtverletzungen einreichen können. Dies ist unabhängig davon, ob diese in der Lieferkette oder im eigenen Geschäftsbereich auftreten. Dafür stehen verschiedene Meldekanäle zur Verfügung, darunter das elektronische Hinweissystem und der postalische Weg.

Das elektronische Hinweissystem steht auf internetfähigen Geräten zur Verfügung, kann anonym genutzt werden und ist in zwölf Sprachen verfügbar. Zudem ist es barrierefrei gestaltet, z. B. für blinde und sehbehinderte Personen. Hinweisgeber:innen sind gem. der Verfahrensordnung vor Repressalien geschützt. Auf Wunsch kann eine ausführliche Erörterung des Sachverhalts mit der meldenden Person erfolgen.

Unabhängig davon, auf welchem Weg Hinweise im DB-Konzern eingehen, werden diese unverzüglich und nach einem einheitlichen Verfahren weiterbearbeitet. Im DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner ist festgelegt, dass Geschäftspartner ihre Mitarbeitenden und die für sie tätigen Personen darüber informieren, dass und wie Verstöße gegen den Kodex gemeldet werden können. Hierfür können sie das Hinweissystem des DB-Konzerns oder gleichwertige interne oder externe Beschwerdewege (z. B. Vertrauensanwält:innen oder branchenspezifische Beschwerdemechanismen) nutzen.

Alle Meldungen werden von ausgewählten und speziell geschulten Mitarbeitenden bearbeitet, die unparteiisch, unabhängig und zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Im Rahmen des Beschwerdeverfahrens dokumentieren die bearbeitenden Mitarbeitenden die geplanten oder ergriffenen Maßnahmen in einem standardisierten Formular. Die Maßnahmen werden gemeinsam mit den zuständigen Mitarbeitenden der betroffenen Konzerngesellschaften festgelegt und orientieren sich an den Empfehlungen eines konzernweit entwickelten Maßnahmenkatalogs zur Adressierung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken und Verletzungen i. S. d. LkSG. Eingegangene Beschwerden aus der Lieferkette zeigen, dass das Beschwerdeverfahren den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette bekannt ist, genutzt wird und Vertrauen genießt.

Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird einmal jährlich sowie anlassbezogen systematisch geprüft. Grundlage der Bewertung sind die Wirksamkeitskriterien der Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (Leitprinzip 31). Ergänzend überwacht die Konzern-LkSG-Beauftragte das Beschwerdeverfahren kontinuierlich, um die ordnungsgemäße Umsetzung sicherzustellen.

Weitere Informationen zum Schutz von Hinweisgeber:innen vor Benachteiligung oder Bestrafung im Kapitel Unternehmenspolitik (G1) im Abschnitt Schutz von Hinweisgeber:innen 252f.

Maßnahmen (S2-4)

Der DB-Konzern ergreift gezielte Maßnahmen, um menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken in der Lieferkette zu minimieren. Dabei werden Lieferanten sensibilisiert, überprüft und kontinuierlich in nachhaltige Prozesse eingebunden.

2025 wurden Verstöße bei Lieferanten gegen das Verbot der Missachtung von Arbeitsschutzpflichten im niedrigen einstelligen Bereich festgestellt, die Abhilfemaßnahmen erforderlich machten. Schwerwiegende Probleme oder Vorfälle wurden nicht bekannt. Bei den betroffenen Lieferanten wurden sog. Maßnahmenpläne vereinbart, in denen konkrete Schritte zur Behebung der festgestellten Verstöße festgelegt

wurden. Diese Vorgehensweise kommt immer dann zum Einsatz, wenn Risiken oder tatsächliche Verletzungen identifiziert werden, bspw. im Bereich Gesundheitsschutz und Sicherheit. Die LkSG-Koordinator:innen halten die Durchführung und Wirksamkeit von Maßnahmen in der Lieferkette, einschließlich Maßnahmen zu Gesundheitsschutz und Sicherheit, nach, die die Lieferanten eigenverantwortlich umsetzen. Die LkSG-Koordinator:innen stehen den Lieferanten als fachliche Ansprechpersonen unterstützend zur Verfügung.

Die Wirksamkeit von mit Lieferanten vereinbarten Präventions- und Abhilfemaßnahmen wird auf Basis eines Leitfadens sowie eines zugehörigen Templates bewertet. Dabei wird festgehalten, welches konkrete Risiko durch die Maßnahme verringert werden soll, bis wann die Zielerreichung vorgesehen ist und welche Nachweise hierfür erbracht werden sollen. Bei der Überprüfung der Wirksamkeit einer Maßnahme werden die erzielten Ergebnisse, die erreichten Veränderungen sowie die langfristigen Auswirkungen bewertet, bevor die Gesamtwirkung der Maßnahme beurteilt wird.

Ergänzend wird die Wirksamkeit des LkSG-Risikomanagements als Gesamtsystem einmal jährlich sowie anlassbezogen überprüft. Hierbei werden die Effektivitätskriterien der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie die Vorgaben der ISO 31000 für Risikomanagement berücksichtigt. Die Ergebnisse der Überprüfungen fließen in die Weiterentwicklung sowohl der einzelnen Maßnahmen als auch der übergreifenden Prozesse ein.

LIEFERANTENGESPRÄCHE

Ein zentraler Baustein unserer Maßnahmen zu Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sind risikobasierte oder anlassbezogene Lieferantengespräche, die der Sensibilisierung für prioritäre Risikofelder und der gemeinsamen Erarbeitung von Verbesserungsmaßnahmen dienen. Dabei unterstützt der DB-Konzern seine Lieferanten mit fachlichen Hinweisen und Maßnahmenvorschlägen, u. a. in den Risikobereichen Gesundheitsschutz und Sicherheit. Zur strukturierten Durchführung wurden ein Leitfaden sowie ein Maßnahmenkatalog entwickelt. Je nach Art des festgestellten Risikos oder der Verletzung wird geprüft, welche Maßnahmen geeignet und wirksam sind. Aus den Lieferantengesprächen werden Maßnahmenpläne abgeleitet und zur systematischen Dokumentation und Nachverfolgung genutzt. So wird sichergestellt, dass Risiken adressiert und Fortschritte bei der Risikominimierung transparent nachvollzogen werden können. Die Lieferantengespräche werden jährlich auf Grundlage einer risikobasierten Priorisierung durchgeführt, die nach den Kriterien Eintrittswahrscheinlichkeit, Schwere, Einflussvermögen und Verursachungsbeitrag vorgenommen wird. 2025 wurden auf Basis der 2024 erfolgten Priorisierung insgesamt 22 Gespräche mit Lieferanten abgeschlossen.

RISIKOBASIERTE KONTROLLMASSNAHMEN

Zur Überwachung der Einhaltung menschenrechtlicher und umweltbezogener Anforderungen führt der DB-Konzern bei unmittelbaren Lieferanten anlassbezogen Vor-Ort-Audits nach dem Sedex-Members-Ethical-Trade-Audit-(SMETA-) Standard für Sozialaudits durch, sofern begründete Annahmen für ein erhöhtes Risiko bestehen. 2025 wurden fünf SMETA-Audits bei unmittelbaren Lieferanten in der vorgelagerten Lieferkette durchgeführt. Dabei wird insbesondere die Einhaltung relevanter arbeitsrechtlicher Standards, insbesondere zu Arbeitszeiten, Vergütung sowie Arbeits- und Gesundheitsschutz, überprüft.

NACHHALTIGKEITSBEWERTUNG VON LIEFERANTEN

Im Rahmen des 2023 eingeführten Stufenplans für eine nachhaltige Lieferantenlandschaft werden Auftragnehmende schrittweise verpflichtet, Nachhaltigkeitsratings vorzulegen und darin definierte Mindestanforderungen zu erfüllen. Der Stufenplan erstreckt sich schrittweise auf sämtliche Vergabeprozesse:

- **Seit 2023:** verpflichtende Abfrage in allen EU-Vergaben (ohne Mindestanforderungen).
- **Seit 2024:** verpflichtende Vorlage nach Vertragsabschluss bei Vergaben über 100.000 € (ohne Mindestanforderungen).
- **Seit 2025:** in EU-Vergaben verpflichtende Nachhaltigkeitsbewertung mit definierten Mindestanforderungen.
- **Ab 2026:** bei Vergaben über 100.000 € verpflichtende Nachhaltigkeitsbewertung mit definierten Mindestanforderungen.

Die durch die Nachhaltigkeitsratings gewonnene Transparenz über Nachhaltigkeitsleistungen reduziert Risiken und trägt zu mehr Resilienz in der Lieferkette bei. Darüber hinaus unterstützen die Bewertungen gezielt unsere LkSG-bezogene Risikoanalyse.

BESCHAFFUNGSSCHULUNGEN

Mit eigenen Beschaffungsschulungen wollen wir vermeiden, dass Beschaffungspraktiken des DB-Konzerns wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Lieferkette haben oder dazu beitragen. Sie vermitteln den am Einkaufsprozess beteiligten Mitarbeitenden, wie sie Nachhaltigkeitskriterien in der Lieferkette berücksichtigen und umsetzen können. In einer Schulung werden insbesondere die Zusammenhänge zwischen eigenen Beschaffungspraktiken und möglichen menschenrechtlichen und umweltbezogenen Auswirkungen auf den DB-Konzern, Lieferanten und die Lieferkette vermittelt. Die Schulung ist funktionsübergreifend online abrufbar und richtet sich risikobasiert an Einkäufer:innen in besonders risikobehafteten Warengruppen. Bis Ende 2025 haben alle Personen, die die Schulung verpflichtend absolvieren mussten, an dieser teilgenommen.

Zusätzlich wurde eine spezielle Schulung für den Einkauf von Transportdienstleistungen auf der Straße entwickelt, die auf die relevanten menschenrechtlichen Risiken in diesem Teil der Lieferkette eingeht und mögliche Gegenmaßnahmen aufzeigt.

LIEFERKETTENMAPPING

Ergänzend zu unserer LkSG-bezogenen Risikoanalyse, mit der wir jährlich die potenziellen und tatsächlichen Risiken des unternehmerischen Handelns für Mensch und Umwelt für unseren eigenen Geschäftsbereich sowie unsere unmittelbaren Zulieferer ermitteln und bewerten, entwickeln wir als vertiefenden Analyseschritt unser Lieferkettenmapping weiter. Ziel ist es, unsere tiefere Wertschöpfungskette transparenter zu machen und strukturelle Abhängigkeiten sowie mögliche Ursachen für die in der LkSG-bezogenen Risikoanalyse festgestellten Risikofelder – bspw. das Risikofeld »Arbeitssicherheit bei Sicherungsposten auf Gleisen« – systematisch nachzuvollziehen. Dabei wird systematisch erhoben, welche Akteure (bspw. Lieferanten, Unterlieferanten) an der Wertschöpfung beteiligt sind, wie Material- und Informationsflüsse verlaufen und wo Abhängigkeiten oder Risikoschwerpunkte liegen könnten. Dazu wird die Lieferkette mit den verfügbaren Daten von Tier-1- bis Tier-n-Lieferanten visualisiert und anschließend werden die strukturellen Ursachen für in der LkSG-Risikoanalyse erkannte Risikofelder nachvollzogen. Das Lieferkettenmapping wurde 2025 zu einem systematischen Ansatz weiterentwickelt, der 2026 in die LkSG-Prozesse Eingang finden soll.

DIALOG MIT INDUSTRIEVERBÄNDEN

Der DB-Konzern steht fortlaufend in engem Austausch mit Industrieverbänden und engagiert sich in der Brancheninitiative »Railsponsible«. Strategisch bilden der »Klimaschutz in der Lieferkette« und »Supply Chain Due Diligence« Schwerpunkte, zu denen sich der DB-Konzern in Arbeitsgruppen der Brancheninitiative einbringt. 2025 wurden in der Arbeitsgruppe »Supply Chain Due Diligence« mithilfe des Lieferkettenmappings ESG-Risiken für Züge und Schieneninfrastruktur weiter vertieft analysiert.

MASSNAHMENPLÄNE 2026

Die genannten Maßnahmen werden 2026 wie beschrieben fortgeführt.

Ziele (S2-5)

2025 gab es keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS in Bezug auf Gesundheitsschutz und Sicherheit in der Wertschöpfungskette.

Unabhängig davon wird die Wirksamkeit der im Rahmen des LkSG angewendeten Policies und der umgesetzten Maßnahmen mittels einer konzernweiten jährlichen Wirksamkeitsanalyse überprüft, um die Einhaltung der Sorgfaltspflichten sicherzustellen und unsere Prozesse kontinuierlich zu verbessern. Ziel dieser Wirksamkeitsanalyse ist es, die Wirksamkeit und Angemessenheit des LkSG-Risikomanagements zu bewerten und sicherzustellen, dass prioritäre menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken angemessen berücksichtigt werden, und strukturelle Verbesserungen abzuleiten. Die Überprüfung umfasst auch Maßnahmen im Bereich Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit.

Der Ablauf der Wirksamkeitsanalyse ist konzernweit einheitlich gestaltet. Die LkSG-Koordinator:innen bewerten den aktuellen Stand der Maßnahmenumsetzung und entwickeln bei Bedarf Vorschläge zur Verbesserung. Die Bewertung wird anschließend von den LkSG-Beauftragten der Konzerngesellschaften geprüft. Die Ergebnisse aller Konzerngesellschaften werden zentral konsolidiert und weiter ausgewertet. Abschließend informieren die LkSG-Beauftragten der jeweiligen Konzerngesellschaft ihre Geschäftsführung über die Ergebnisse der Wirksamkeitsanalyse.

Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)

Wesentliches IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Lärm	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Belastungen durch Schienenverkehrslärm können zu gesundheitlichen Belastungen bei Menschen führen.	Eigene Geschäftstätigkeit

Policies (S3-1)

Der Transport von Gütern und Menschen auf der Schiene verursacht Schallemissionen, die von Anwohner:innen an den Strecken als störender Lärm empfunden werden können. Dieser kann zu gesundheitlichen Belastungen (z. B. Schlafstörungen) bei Menschen führen. Um den Lärm zu reduzieren und damit die Akzeptanz für den Schienenverkehr zu steigern, hat sich der DB-Konzern gemeinsam mit dem Bund das Ziel gesetzt, betroffene Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm zu entlasten. Unsere strategische Ausrichtung im Handlungsfeld Lärmschutz wurde durch den Vorstand in einer Beschlussvorlage, die u. a. Ziele, Maßnahmen und Messgrößen zur Steuerung enthält, beschlossen.

Unsere Ziele sowie weitere Anforderungen und Gesetze zum Lärmschutz in Deutschland setzen wir u. a. über Richtlinien und Arbeitsanweisungen um. Diese stehen den Mitarbeitenden in unserer Konzernregelwerksdatenbank zur Verfügung. Die Nachverfolgung unserer Lärmschutzziele erfolgt über Kennzahlen 236, die in der Planung verankert sind und im Rahmen eines fortlaufenden Monitorings überwacht werden. Die Konzernfunktion Nachhaltigkeit und Umwelt verantwortet zentral die strategische Steuerung der Umsetzung. Die operative Umsetzung liegt bei den Geschäftsfeldern.

LÄRMSANIERUNGSPROGRAMM DES BUNDES

Zentrales Element unserer Lärmschutzstrategie ist das Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Gemeinsam mit dem Bund arbeiten wir seit 1999, dem Beginn des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen des Bundes, an der Sanierung unserer hochbelasteten Bestandsstrecken. Der Bund nimmt dabei auch die Rolle des Stellvertretenden für betroffene Gemeinschaften ein. Grundlage für das Lärmsanierungsprogramm ist das Gesamtkonzept Lärmsanierung des Bundes, in dem die nach der Förderrichtlinie Lärmsanierung zu sanierenden belasteten Streckenabschnitte nach dem Grad ihrer Sanierungsbedürftigkeit aufgelistet sind. Streckenabschnitte gelten dann als lärmbelastet, wenn gem. immissionsschutzrechtlicher Bewertung im Schallgutachten eine Überschreitung des Auslösewerts vorliegt. Als lärmsaniert gelten sie, wenn nach der Umsetzung von aktiven und/oder passiven Maßnahmen der Auslösewert unterschritten wird.

Einbindung betroffener Gemeinschaften, Kanäle zur Äußerung von Bedenken oder Bedürfnissen und Ansätze zur Abhilfe

VERFAHREN ZUR EINBEZIEHUNG BETROFFENER GEMEINSCHAFTEN IN BEZUG AUF AUSWIRKUNGEN (S3-2)

Grundsätzlich stehen wir mit unseren Stakeholdern und Betroffenengruppen über unsere Netzwerke und verschiedenen Dialogformate 164ff. in einem kontinuierlichen Austausch.

Die operative Verantwortung zur Einbindung betroffener Akteure im Rahmen der Umsetzung unseres Lärmschutzziels liegt bei den Geschäftsfeldern, die für die Erreichung der jeweiligen Geschäftsfeldziele verantwortlich sind. Bei unseren Bauprojekten werden die betroffenen Akteure direkt im Rahmen von Planrechtsverfahren, z. B. in Erörterungsterminen zu Neu- und Ausbauvorhaben, bei Öffentlichkeitsveranstaltungen zu Lärmsanierungsprojekten oder im Rahmen eines Beirats wie im hochbelasteten Mittelrheintal informiert und beteiligt. Die Zusammenarbeit mit betroffenen Gemeinschaften erfolgt dabei sowohl direkt als auch mit ihren rechtmäßigen Vertretenden oder glaubwürdigen Stellvertretenden. Sie ist im gesetzlich geregelten Planrechtsverfahren gem. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) geregelt. Mit dem Erhalt des abschließenden Planrechtsbeschlusses wird die Wirksamkeit der Einbindung der betroffenen Gemeinschaften bestätigt.

Beirat Leiseres Mittelrheintal

Am 2. Oktober 2025 hat ein weiteres Treffen des Beirats Leiseres Mittelrheintal stattgefunden. Neben dem Bericht des DB-Konzerns über den Stand der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen aus den Machbarkeitsuntersuchungen im Mittelrheintal berichtete das BMV über das Thema Eisenbahnverkehrsprognose 2040. Weitere aktuelle Themen waren u. a. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Korridorsanierungen der rechten Rheinstrecke in 2026 bzw. der linken Rheinstrecke in 2028 sowie ein Austausch zu weiteren

Fragestellungen der beteiligten Bürgerinitiativen. Der Beirat Leiseres Mittelrheintal setzt sich zusammen aus Bürgerinitiativen, Bundestagsabgeordneten der Region und Vertreter:innen des BMV, des EBA, der zuständigen Landesministerien aus Hessen und Rheinland-Pfalz sowie des DB-Konzerns. Er tagt jährlich in unterschiedlichen Orten im Mittelrheintal.

VERFAHREN ZUR VERBESSERUNG NEGATIVER AUSWIRKUNGEN UND KANÄLE, ÜBER DIE BETROFFENE GEMEINSCHAFTEN BEDENKEN ÄUSSERN KÖNNEN (S3-3)

Informationen zur Durchführung von Maßnahmen zur Verringerung unserer negativen Auswirkungen im Abschnitt Maßnahmen (S3-4) 235.

Informationen zu Kanälen, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können und wie diese nachverfolgt werden, befinden sich im Abschnitt Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen (S3-2) 234 Darüber hinaus können über unser zentrales Hinweissystem auch Anliegen zum Thema Lärmschutz gemeldet werden. Weitere Informationen im Abschnitt Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können (S2-3) 231.

Weitere Informationen zum Schutz von Hinweisgeber:innen vor Benachteiligung oder Bestrafung im Kapitel Unternehmenspolitik (G1) im Abschnitt Schutz von Hinweisgeber:innen 252f.

2025 sind keine Hinweise zu schwerwiegenden lärmbezogenen Vorfällen eingegangen.

Maßnahmen (S3-4)

Zur Erfüllung unseres Lärmschutzziels setzen wir auf eine Zwei-Säulen-Strategie: die Umsetzung von Maßnahmen zum einen an der Infrastruktur und zum anderen an den Fahrzeugen.

LÄRMSCHUTZ AN DER INFRASTRUKTUR

Mit Lärmschutzmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur in Deutschland entlasten wir die Anwohner:innen nachhaltig und spürbar von Schienenverkehrslärm. Konkret mindern wir durch kontinuierlich umgesetzte ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. den Bau von Schallschutzwänden an der Strecke (aktive Maßnahmen), die Ausrüstung von Wohnungen mit Schallschutzfenstern oder auch Schalldämmlüftern (passive Maßnahmen) die Lärmbelastung für die Anwohner:innen.

Neben den Projekten der freiwilligen Lärmsanierung an Bestandsstrecken und der gesetzlichen Lärmvorsorge an Neu- und Ausbaustrecken setzen wir mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt auch Sonderprogramme zum Lärmschutz um. Besonders gefördert wird zusätzlicher Lärmschutz an stark befahrenen Verbindungen wie im Inntal, Elbtal und Mittelrheintal sowie in Berlin. Besondere Schutzbedürftigkeit ergibt sich für Gebiete mit Krankenhäusern, Schulen, Kindertagesstätten, Kurheimen oder Altenheimen. Die unterschiedlichen Gebietskategorien spiegeln sich in unterschiedlichen Schutzniveaus gem. 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) bzw. der Förderrichtlinie Lärmsanierung wider.

LÄRMSCHUTZ AN FAHRZEUGEN

Unser Ziel, dass bis 2025 alle elektrischen Streckenlokomotiven von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs sind, haben wir 2024 vorzeitig erreicht. Bis 2030 wollen wir die älteren Diesellokomotiven der Baureihen 232 und 233 von DB Cargo mit lauten Grauguss-Klotzbremsen ausmustern. Lediglich Lokomotiven der Baureihe class 77 mit weniger als 2 % der Streckenleistung (in Leistungstonnenkm; Ltkm) von DB Cargo werden dann noch mit diesen Bremssystemen fahren.

MASSNAHMENPLÄNE 2026

Die genannten Maßnahmen werden 2026 wie beschrieben fortgeführt.

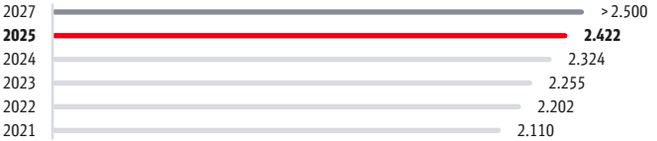
Ziele (S3-5)

Die Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene. Deshalb arbeiten wir zusammen mit dem Bund weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels:

- Bis Ende 2030 wollen wir die Hälfte aller betroffenen Anwohner:innen an belasteten Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlasten.
- Bis 2050 wollen wir alle rund 1,6 Millionen betroffenen Anwohner:innen entlastet haben.

Voraussetzung für die Zielerreichung ist die auskömmliche Mittelbereitstellung für ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen durch den Bund im Haushaltstitel Lärmsanierung.

Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. / in km



Grundlage für die Anzahl der betroffenen Anwohner:innen sind die Annahmen aus dem 2021 abgeschlossenen Projekt »Harmonisierung des Lärmsanierungsprogramms mit der Lärmaktionsplanung« des Bundes. Im Rahmen dessen wurden u. a. unter Beteiligung von Bürgerinitiativen, Verbänden und Behörden die Ziele zur Reduktion der Belastetenzahlen abgestimmt. Grundlage für die belasteten Strecken ist das Gesamtkonzept Lärmsanierung 2019.

Das Lärmschutzziel 2030 haben wir mit dem Bund abgestimmt. Der Bund repräsentiert dabei auch die betroffenen Gemeinschaften als Vertreter und Interessenträger.

Auf Basis des Umsetzungsfortschritts des Lärmsanierungsprogramms findet eine regelmäßige Überarbeitung (mindestens alle fünf Jahre) und Weiterentwicklung des Gesamtkonzepts Lärmsanierung und der Förderrichtlinie Lärmsanierung durch den Bund statt. Unser Lärmschutzziel gilt für 2050.

Kennzahlen

Lärmsanierung und -vorsorge in Deutschland	2025	2024	2023
Lärmsanierung (Bestandsnetz)			
Mittelabruf Bundeshaushalt in Mio. €	201	176	135
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	39,6	69,1	46,8
Wohnungen mit passiven Maßnahmen [1]	2.298	2.056	1.750
Lärmsanierte Strecke gesamt [2] per 31.12. in km	2.422	2.324	2.255
Durch Lärmvorsorge entlastete Lärmsanierungsbereiche gesamt per 31.12. in km	69,5	57,6	52,8
Lärmvorsorge (Neu- und Ausbaustrecken)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	61,5	15,2	40,2
Wohnungen mit passiven Maßnahmen [1]	617	581	1.060

[1] Bei Mehrfamilienhäusern wird die Anzahl der Wohnungen mit Maßnahmen gezählt. Bei der Lärmsanierung entspricht ein Einfamilienhaus zwei Wohnungen.
[2] Eine Strecke gilt als lärmsaniert, auch wenn einzelne Anwohner:innen Angebote zur Sanierung der Wohnung nicht in Anspruch nehmen.

Die Schwankungen der Werte für fertiggestellte Schallschutzwände und Wohnungen mit passiven Maßnahmen sind sowohl auf unsere sich jährlich verändernde Bauintensität als auch auf die jeweiligen, im Schallgutachten berücksichtigten, projektspezifischen Besonderheiten zurückzuführen. Dazu zählen bspw. Bebauungsdichte, Topografie, Nähe zum Gleis und zum Schienenverkehr.

Die lärmbelasteten Streckenabschnitte sind im Gesamtkonzept Lärmsanierung zusammengefasst und gem. ihrer Betroffenheit priorisiert. Die Ermittlung der Betroffenheit sowie die Dimensionierung und Umsetzung unserer Lärmschutzmaßnahmen erfolgen rechnerisch mithilfe von Schallgutachten nach deren immissionsschutzrechtlicher Bewertung. Dabei gilt, dass ein Streckenabschnitt auch dann als lärmsaniert gezählt wird, wenn einzelne Anwohner:innen Angebote zur Lärmsanierung ihrer Wohnung nicht in Anspruch genommen haben.

Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)

Reisendeninformation

WESENTLICHES IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Zugang zu (hochwertigen) Informationen	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Eine ineffiziente Informationsbereitstellung kann Kund:innen den Zugang zu (hochwertigen) Informationen verwehren.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (S4-1)

Um das Reiseerlebnis für unsere Kund:innen durch verlässlichere, konsistentere und verständlichere Informationen kontinuierlich zu verbessern, setzen wir moderne Technologien ein. Reisende erhalten umfassende Informationen entlang der gesamten Reisekette, d. h. bei der Planung, am Bahnhof durch das Servicepersonal vor Ort sowie in den Zügen. Dies wird durch Anwendungen ermöglicht, die wir diskriminierungsfrei auch allen konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Verfügung stellen.

Verbundprozess »Reisende informieren«

Die Vorgaben zum Management von Reisendeninformationen werden im Rahmen des Verbundprozesses »Reisende informieren« geschäftsfeldübergreifend entwickelt und ausgeführt. Zum Austausch, zur Weiterentwicklung und zur Betrachtung und Bewertung aktueller Entwicklungen und Herausforderungen finden monatlich Abstimmungen mit Vertreter:innen aller relevanten Geschäftsfelder statt. Die Bedürfnisse von Reisenden werden durch wiederkehrende Befragungen, Studien und Marktforschungen erfasst. Die Belange von Mitarbeitenden werden durch die Geschäftsfelder eingebracht.

Der Geltungsbereich des Verbundprozesses bezieht sich auf Deutschland und umfasst Reisende von DB Fernverkehr und DB Regio sowie Kund:innen von DB Vertrieb und DB InfraGO.

2025 berichtete die Leitung des Bereichs Reisendeninformation direkt an den Konzernbeauftragten für Betrieb& Produktion.

Die Steuerung des Ausbausteins Reisendeninformation als Teil der Strategie Starke Schiene erfolgte 2025 im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 durch den Vorstand.

Allen Mitarbeitenden stehen Informationen zum Verbundprozess »Reisende informieren« in der Konzernregelwerksdatenbank sowie Ergebnisse von Befragungen, Studien und Marktforschung im DB Analyseportal zur Verfügung.

EINBINDUNG VON VERBRAUCHERN UND ENDNUTZERN, KANÄLE ZUR ÄUSSERUNG VON BEDENKEN ODER BEDÜRFNISSEN UND ANSÄTZE ZUR ABHILFE

Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen (S4-2)

Die Maßnahmen 237 ff. zur Verbesserung der Reisendeninformation werden aus den maßgeblichen Kundenfeedbacks und -anforderungen abgeleitet. Diese werden u. a. mit Kundenvertretern wie dem DB Kundenbeirat und dem Fahrgastverband ProBahn und auf Basis regelmäßiger Kundenbefragungen, bspw. den kontinuierlichen Kundenzufriedenheitsbefragungen bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB InfraGO, identifiziert. Darüber hinaus werden während des Entwicklungsprozesses und der Umsetzung von Maßnahmen bedarfsorientiert Kundenbefragungen und Marktforschungen durchgeführt. Unsere Maßnahmen werden barrierefrei umgesetzt. Bei der Neuentwicklung oder Weiterentwicklung von Maßnahmen wird je nach Bedarf auch die Programmbegleitende Arbeitsgruppe »Mobilitätseingeschränkte Reisende« des DB-Konzerns einbezogen.

DIALOG MIT DEM DB KUNDENBEIRAT

Der DB Kundenbeirat gibt in Workshops, Umfragen und Diskussionen wichtige Impulse zu Verbesserungen von Produkten und Services. Zweimal im Jahr kommt das Gremium, das sich aus 30 Privatkund:innen zusammensetzt, zu ordentlichen Sitzungen mit Vorstandsmitgliedern und DB-Führungskräften zusammen. Daneben berät und unterstützt es in zahlreichen Projekten mit Kund:innenrelevanz. Auch 2025 fand die Einbindung in Präsenzterminen und digitalen Formaten statt. Der DB Kundenbeirat war in unterschiedliche Projekte von DB Fernverkehr, z. B. dem Test der Ersatzverkehre für die Korridorsanierung Hamburg – Berlin 98 f., von DB InfraGO, z. B. zur Weiterentwicklung der Reisendeninformationen an Bahnhöfen, und DB Regio, z. B. zur Vertestung der Modellregion SMILE24, eingebunden und brachte hier die Perspektive der Kund:innen in die Diskussionen ein.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können (S4-3)

Alle Maßnahmen 237 ff. zielen auf verfügbare Reisendeninformationen für alle Reisenden ab und zahlen darauf ein, dass keine Geschädigten auftreten und, wenn notwendig, Abhilfe geschaffen wird. Abhilfe kann dabei im Rahmen von Kundenservice (Schließen von Informationslücken) oder Fahrgastrechten (Erstattungsansprüche) geschaffen werden. Der Prozess der Fahrgastrechte ist digital über das DB Kundenkonto oder per Formular möglich. Darüber hinaus haben Reisende die Möglichkeit, Feedback zu geben, z. B. über die App DB Navigator, QR-Codes im Zug, das ICE-Portal sowie schriftlich oder telefonisch beim DB Kundendialog. Diese Stellen sind offen zugänglich, werden insbesondere in Störungssituationen proaktiv mit Reisenden geteilt und werden aktiv durch Reisende genutzt. Das Feedback wird durch die entsprechenden Kanäle aufgenommen, analysiert – u. a. mithilfe unserer KI-basierten Lösung Railmate – und bei Bedarf an die betroffenen Bereiche bei DB Fernverkehr oder DB Regio weitergegeben.

MASSNAHMEN (S4-4)

2025 lag der Fokus auf der Verbesserung der Reisendeninformation durch eine verbesserte Bereitstellung von verlässlichen, konsistenten und handlungsleitenden Informationen, insbesondere in Störungssituationen. Verlässlichkeit bezieht sich insbesondere auf die Korrektheit von Daten zu Haltausfällen, Gleiswechseln und Verspätungsprognosen in unseren Auskunftssystemen, während Konsistenz auf die Informationsabweichung zwischen den Kanälen Gleisanzeiger, DB Navigator und Zug abzielt. Handlungsleitende Informationen tragen für die Kund:innen dazu bei, Unsicherheit zu reduzieren und individuelle Problemlösungen zu ermöglichen. Dies können u. a. Informationen zur aktuellen Lage, konkrete Empfehlungen oder praktikable Alternativen sein. Die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Reisendeninformationssysteme ist ein Kernelement unserer Strategie zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und Effizienz im Betrieb.

Zentraler Bestandteil dieser Systemlandschaft ist die Reisendeninformationsplattform (RI-Plattform), die als Datenplattform für Mobilitätsdaten fungiert. Die RI-Plattform verarbeitet die Daten der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen und stellt sie den Kundenkanälen als »Single Source of Truth« zur Verfügung. Neben den Kundenkanälen fließen die Daten der RI-Plattform auch in weitere Anwendungen, darunter vielfältige API-(Application Programming

Interface-)Services für Datenaustausche, Wagenreihungsinformationen, Kartenfunktionalitäten, Anwendungen für Mitarbeitende, die KI-gestützte Berechnung von Ankunfts-, Abfahrts- und Umstiegsprognosen sowie diverse Fahrgastinformationssysteme.

Alle im Folgenden beschriebenen Maßnahmen zielen auf eine verbesserte Reisendeninformation v. a. für Reisende im Schienenverkehr in Deutschland.

2025 standen für die Umsetzung von Maßnahmen sowie die Vorbereitung weiterer Maßnahmen für 2026 und 2027 Mittel i. H. v. rund 16 Mio. € zur Verfügung. Darüber hinaus gehören personelle Ressourcen durch Mitarbeit und Zusammenarbeit mit Vertreter:innen aus allen Geschäftsfeldern dazu. Auch im Mittelfristzeitraum stehen jährlich rund 16 Mio. € für die Umsetzung der Maßnahmen 2026 und 2027 zur Verfügung.

Die Wirksamkeit und Zielerreichung der Maßnahmen wird über die quantitative Messung der Kundenzufriedenheit sowie die qualitative Überprüfung der Fertigstellung der geplanten Maßnahmen nachverfolgt und bewertet.

Die Koordination und Verfolgung der Umsetzung fand 2025 im Rahmen des Verbundprozesses »Reisende informieren« sowie des S3-Projekts Reisendeninformation statt.

Reisendeninformation in den digitalen Auskunftsmedien

2025 wurden Verbesserungen der Funktionen und Darstellungen zu Abweichungen und Alternativen in den digitalen Vertriebskanälen umgesetzt. Alle für 2025 geplanten Maßnahmen wurden umgesetzt. Dazu gehörten bspw. die Darstellung von Alternativen im Vor- und Nachlauf, die Verbesserung der Alternativensuche durch Suchoptionen, handlungsleitende und verständliche Störungskommunikation u. a. für Sollfahrplanänderungen sowie die Optimierung von Hinweistexten u. a. für Ersatzhalte und Umstiege im gleichen Bahnhof.

Reisendeninformation der Zukunft

Das Projekt »Reisendeninformation der Zukunft« von DB InfraGO mit dem Roll-out des neuen, zentralen Reisendeninformationssystem (IRIS+) wurde 2025 weiter vorangebracht. In Kombination mit der RI-Plattform werden über dieses System an rund 800 Bahnhöfen Informationen für Reisende am Bahnhof ausgespielt.

Organisatorische Weiterentwicklung

2025 wurden der zentrale Betrieb, die Betriebsvorbereitung sowie die kundenorientierte Weiterentwicklung der Reisendeninformation (RI) in einer Organisationseinheit gebündelt. Damit setzen wir ein einheitliches strategisches RI-Zielbild um, verbessern Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse, schaffen konsistente Ansprechpartner für Stakeholder und verbessern die Kundeninformation an jedem unserer Bahnhöfe.

Dynamischer Schriftanzeiger

Leistungsfähige Endgeräte bilden die Basis unserer RI. An rund 4.500 kleineren Bahnhöfen löst eine neue Generation mehrzeiliger dynamischer Schriftanzeiger (DSA+) die einzeiligen Anzeigegeräte ab. Neu ist zudem ein barrierefrei erreichbarer Taster für die zusätzliche Sprachausgabe. 2025 konnten rund 1.800 neue Endgeräte installiert werden. Insgesamt sind damit rund 2.800 DSA+ an den Bahnhöfen installiert. Bis spätestens Mitte 2028 soll der Tausch aller 7.000 Geräte abgeschlossen sein. Gleichzeitig wird der Roll-out des DAB (Digitaler Aushangfahrplan Bau) fortgesetzt. Bis Ende 2025 wurden insgesamt rund 1.950 dieser neuen Geräte bundesweit installiert.

Zug-Info-Monitore

An den Metropol-, Knoten- sowie städtischen S-Bahnhöfen werden moderne, mehrfarbige Zug-Info-Monitore (ZIM) installiert. 2025 konnten rund 1.000 ZIM installiert werden, u. a. die ersten rund 40 großformatigen LED-Zugtafeln in Empfangsgebäuden wie am Berliner Hbf. Zur besseren Lesbarkeit wurden die Anzeigen optimiert: Größere Schrift (rund + 30%) für Ziel, Abfahrtszeit und Zugnummer, überarbeitete Struktur sowie harmonisierte Piktogramme und Texte. Eine Pixelschrift verbessert Schärfe und Ruhe des Schriftbilds. Zur besseren Orientierung werden farbige Zugbezeichnungen pilotiert. Zentrale Informationen werden zweisprachig dargestellt. Die neue LED-Technik steigert die Erkennbarkeit bei Sonneneinstrahlung und reduziert den Energieverbrauch.

Kommunikation im Rahmen von Korridorsanierungen

Für den Ersatzverkehr im Rahmen der Korridorsanierungen setzt DB InfraGO auf ein durchgängiges digitales und analoges Informationskonzept. Um Reisende verlässlich, verständlich und proaktiv zu informieren, werden an stark frequentierten Standorten E-Paper-Anzeiger mit Echtzeitdaten und Vorlesefunktion eingesetzt. Zusätzlich können relevante Informationen, Live-Maps und Standortdaten der Busse per QR-Code gebündelt abgerufen werden. Vor Ort sorgen konsistente, mehrsprachige und barrierefreie analoge Hinweise für Orientierung. Der Mobilitätsservice unterstützt gezielt bei individuellen Bedarfen und steht im Austausch mit dem Busunternehmen.

Ablösung EVU-Dispositionssysteme

2025 wurde die Vorbereitung der Ablösung der bisherigen DB-EVU-Dispositionssysteme durch verbesserte Systeme weiter vorangetrieben. Diese sollen die Eingabe von Reisendeninformationen effizienter ermöglichen und Disponent:innen bei der fokussierten und effizienten Abarbeitung notwendiger fahrtbezogener Anpassungen unterstützen und so die Rechtzeitigkeit der Informationsverfügbarkeit erhöhen. Die Vorbereitungen sind 2025 umgesetzt worden, inkl. erster produktiver Einsätze. Die finale Ablösung erfolgt stufenweise bis 2027 und soll in 2026 beginnen.

Maßnahmenpläne 2026

Reisendeninformation ist ein Schwerpunktbereich der Anfang 2026 neu gestarteten Sofortprogramme 45. Das Maßnahmenportfolio für 2026 beinhaltet u. a.:

- Verbesserungen der Funktionen und Darstellungen in den digitalen Vertriebskanälen (bahn.de/DB Navigator) durch verständlichere und handlungsleitendere Informationen zu Abweichungen und Alternativen unter Berücksichtigung der betrieblichen Situation.
- Optimierung der Inputdaten für die Kanäle durch präzisere Verspätungsprognosen und eine schnellere Eingabe von Haltausfällen.
- Maßnahmen zur Reduzierung der technischen Laufzeiten und damit Angleichung der Zeitpunkte zur Informationsbereitstellung.

ZIELE (S4-5)

Es ist unser Ziel, dass Reisende verlässliche (d. h. rechtzeitige, vollständige und korrekte) sowie handlungsleitende Informationen erhalten, und dies konsistent über alle Kanäle hinweg. Die Verbesserung aus Reisendensicht wird gemessen über die Kund:innenzufriedenheit mit Informationen bei erlebten Unregelmäßigkeiten. Das festgelegte Zielniveau in Schulnoten für Reisendeninformation bei Unregelmäßigkeiten (z. B. Verspätungen, Zugausfall, Anschluss verpasst oder Gleiswechsel) liegt bei einer Schulnote von besser als 2,4 für 2027. Als Zwischenziel für 2026 wurde 2,6 festgelegt.

Die Schulnoten werden umgerechnet aus den Indexwerten von Kundenzufriedenheitsermittlungen im Fall von auftretenden Unregelmäßigkeiten. Das Ziel bezieht sich auf die Kundenzufriedenheit von Reisenden mit DB Fernverkehr und DB Regio (aufgeteilt in S-Bahnen und Regionalverkehr) in Deutschland.

Das Ziel wurde auf Basis aktueller Erhebungen und Studien festgelegt sowie mit dem Vorstand abgestimmt. Kundenbedürfnisse wurden durch diverse Befragungen aufgenommen und sind in die Zielwerte eingeflossen.

Die Berichterstattung zur Zielerreichung ist im konzerninternen Digital Situation Room zugänglich, wird den Geschäftsfeldern wöchentlich detailliert zur Verfügung gestellt sowie in monatlichen Performance-Dialogen diskutiert.

2025 wurde das vorgesehene Ziel zur »Kundenzufriedenheit bei Unregelmäßigkeiten« von 2,7 mit 2,8 nicht erreicht. Grund dafür ist die schlechte Pünktlichkeit, die einen signifikanten Einfluss auf die Kundenzufriedenheit hat.

Regelmäßige Kundenbefragungen, der Austausch mit dem DB-Kundenbeirat und die quartärliche Berichterstattung an den Aufsichtsrat sind relevant für die Nachverfolgung der Leistungen. Erkenntnisse und Verbesserungsmöglichkeiten werden durch vielfältige und kontinuierliche Kundenbefragungen und Marktforschungen identifiziert. Weitere Informationen im Abschnitt Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern (S4-2) 237.

Konzernsicherheit

WESENTLICHES IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Persönliche Sicherheit	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Straftaten gegenüber Kund:innen können Gesundheit und Sicherheit oder das Sicherheitsgefühl von Kund:innen beeinträchtigen.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (S4-1)

Persönliche Sicherheit (Security) ist ein elementares Bedürfnis der Menschen. Für die Kund:innen des DB-Konzerns ist der Schutz vor Straftaten (objektive Sicherheit) und das Empfinden, bei der Nutzung von Produkten und Dienstleistungen des DB-Konzerns sicher zu sein (subjektive Sicherheit), mit ein entscheidendes Kriterium für die Auswahl des Verkehrsmittels. Der Sicherheit der Mitarbeitenden, insbesondere denen, die rund um die Uhr in Zügen und Bahnhöfen unterwegs sind, ist der DB-Konzern aus der unternehmerischen Fürsorge verpflichtet. Neben dieser Verpflichtung ist uns bewusst, dass die Sicherheit der Mitarbeitenden eine wesentliche Voraussetzung für kundenorientierte Leistungen ist. Die persönliche Sicherheit unserer Kund:innen und Mitarbeitenden im Personenverkehr ist Kernaufgabe der Sicherheitsorganisation des DB-Konzerns.

Der Vorstand hat die Gesamtverantwortung für die Sicherheit im DB-Konzern an den Chief Security Officer (CSO) übertragen. Der CSO ist zugleich Leitung der Konzernsicherheit.

DB-Sicherheitskonzept

Basis aller Sicherheitsaktivitäten ist die Zusammenarbeit zwischen der zentralen Konzernsicherheit und den Geschäftsfeldern, deren Sicherheitsmanagements die Verantwortung für die geschäftsfeldspezifische Anwendung des Sicherheitskonzepts tragen. Das Sicherheitskonzept setzt sich aus konzernweiten sowie geschäftsfeldspezifischen Regelwerken zusammen. Konzernweite Regelwerke, z. B. die Rahmenrichtlinie »Corporate Security«, regeln das Security-Management für den DB-Konzern in internen, externen sowie nationalen und internationalen Situationen. Geschäftsfeldspezifische Richtlinien, z. B. die Regelwerke »Leitstellen DB Fernverkehr« und »Regionale Anweisungen DB Regio AG« setzen den Rahmen für sicherheitsrelevante Situationen im Personen- und Güterverkehr sowie beim Betrieb der Eisenbahninfrastruktur. Gesonderte Regeln gelten im Hinblick auf die Bahnkund:innen für die Sicherheit im Zug bei unvorhergesehenen Ereignissen sowie für das Störungsmanagement in Zügen und Bahnhöfen. Operative Sicherheitsdienstleistungen werden durch Dienstleister, insbesondere die DB Sicherheit, erbracht.

Die Entwicklung des Sicherheitskonzepts basiert auf Risikoanalysen, die sich aus der Bewertung von Faktoren innerhalb und außerhalb des DB-Konzerns ergeben. Grundlage dafür können statistische Auswertungen sein, z. B. Fallzahlen bestimmter Delikte zum Nachteil des DB-Konzerns, seiner Kund:innen und Mitarbeitenden, oder Erkenntnisse über bestimmte Orte oder Bahnstrecken, die hinsichtlich Sicherheitsaspekten auffällig sind. Auch die Bewertung von Ereignissen im politischen und gesellschaftlichen Umfeld im In- und Ausland fließen in das Sicherheitskonzept ein.

Bei der Weiterentwicklung unseres Sicherheitskonzepts stehen wir außerdem in kontinuierlichem Austausch mit den relevanten Akteuren. Neben den betrieblichen Interessenvertretungen wie Betriebsräten und Gewerkschaften sind dies externe Partner wie die Verkehrsministerien des Bundes und der Länder, Aufgabenträger und Verkehrsverbünde sowie Kunden– und Fahrgastverbände. Eine besondere Rolle bei der Weiterentwicklung unseres Sicherheitskonzepts nehmen auch die Mitarbeitenden ein, die wertvolle Impulse aus ihrem Arbeitsalltag einbringen.

Anpassungen und Abstimmungen des Sicherheitskonzepts erfolgen im Konzernausschuss Security, in dem neben der Konzernsicherheit die Sicherheitsbereiche der Geschäftsfelder ständig vertreten sind.

Ordnungspartnerschaft mit der Bundespolizei

Für die Gefahrenabwehr und Strafverfolgung in Zügen und Bahnhöfen des DB-Konzerns ist die Bundespolizei zuständig. Mit der Bundespolizei verbindet den DB-Konzern eine vertraglich geregelte Ordnungspartnerschaft. Im Rahmen der Zusammenarbeit bewerten DB-Konzern und Bundespolizei kontinuierlich gemeinsam die Sicherheits- und Ereignislage im In- und Ausland und stimmen Strategie und Konzepte gemeinsam ab. Neben dem polizeilichen Lagebild ist die Erfassung von securityrelevanten Ereignissen in der Corporate Security Platform (CSP) Grundlage für die Entscheidung über Sicherheitsmaßnahmen und die Fortschreibung des Sicherheitskonzepts. Ziel des DB-Konzerns und der Bundespolizei ist es, die betroffenen DB-Bereiche sowie Kund:innen, Mitarbeitende und Besucher:innen vor Straftaten und Gefahren zu schützen. Die Überwachung der Sicherheitskonzepte erfolgt durch regelmäßigen Austausch zur Lage zwischen dem DB-Konzern und der Bundespolizei. Dazu sind im Rahmen der Ordnungspartnerschaft spezialisierte Arbeitsgruppen eingerichtet.

In der Zusammenarbeit mit der Bundespolizei ergeben sich aus dem Status der Bundespolizei als Bundesbehörde besondere Anforderungen, denen die beteiligten Stellen des DB-Konzerns verpflichtet sind, z. B. für den Austausch von Informationen und Daten. In Verkehrsverträgen, die z. B. zwischen Bundesländern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des DB-Konzerns abgeschlossen werden, können ebenfalls besondere Anforderungen an Sicherheitskonzepte definiert sein. Diese fließen in das bestehende Sicherheitskonzept ein.

Kooperationen im europäischen Ausland

Im grenzüberschreitenden Verkehr gelten deutsche Gesetze sowie Verträge zur Zusammenarbeit mit deutschen Behörden i. d. R. bis zur Landesgrenze, bei entsprechender Vereinbarung mit dem Nachbarland bis zum ersten Bahnhof auf dessen Gebiet. Dort endet auch die Zuständigkeit der Bundespolizei. Mit anderen europäischen Eisenbahnen im grenzüberschreitenden Verkehr sowie auf Ebene der jeweiligen landesspezifischen Polizeibehörden bestehen Kooperationsvereinbarungen, die u. a. den regelmäßigen Austausch sowie die operative Kommunikation regeln.

EINBINDUNG VON VERBRAUCHERN UND ENDNUTZERN, KANÄLE ZUR ÄUSSERUNG VON BEDENKEN ODER BEDÜRFNISSEN UND ANSÄTZE ZUR ABHILFE

Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen (S4-2)

Der DB-Konzern steht in ständigem Dialog mit Aufgabenträgern, Verkehrsverbünden, Fahrgastverbänden und politischen Akteuren auf Landes- und Bundesebene. Impulse zur Weiterentwicklung des Sicherheitskonzepts gehen insbesondere von aktuellen Lagebewertungen aus, die kontinuierlich gemeinsam mit der Bundespolizei im Lagezentrum Bahnsicherheit vorgenommen werden. Sicherheitsrelevantes Feedback aus dem Kundendialog, den Kundenbefragungen sowie Social-Media-Kanälen des DB-Konzerns wird ebenfalls berücksichtigt. Darüber hinaus finden regelmäßig Dialoge mit Interessenvertretern und der Schlichtungsstelle Reise & Verkehr statt.

Sicherheitskräfte des DB-Konzerns sowie Beamt:innen der Bundespolizei suchen anlassbezogen den Dialog zu Kund:innen und Bahnhofsbesucher:innen, z. B. zur Vermeidung von Unfallrisiken oder zur Sensibilisierung gegenüber Straftaten wie Taschendiebstahl oder Betrugsversuchen Dritter.

Sämtliche Meldungen und das Feedback von relevanten Akteuren zu sicherheitsrelevanten Aspekten gehen geschäftsfeldübergreifend in die Planung künftiger Aktivitäten und Prozesse ein. Wesentliche Entscheidungen zum Sicherheitskonzept trifft der CSO, formale Beschlüsse trifft der Vorstand.

Die Präsenz von Polizeibeamt:innen und Sicherheitskräften in Zügen und Bahnhöfen stellt einen Beitrag zur subjektiven Sicherheit dar.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können (S4-3)

Kommt es durch nicht planbare Ereignisse, u. a. verursacht durch Dritte, zu nachteiligen Auswirkungen für Kund:innen oder Bahnhofsbesucher:innen in Verbindung mit dem Thema Sicherheit, stehen den Betroffenen verschiedene, flächendeckend kommunizierte Kanäle zur Kontaktaufnahme zur Verfügung, um Interessen und Ansprüche geltend zu machen. Dazu zählen der zentrale DB Kundendialog, die Social-Media-Kanäle des DB-Konzerns, regionale Ansprechpartner:innen sowie Mitarbeitende in Bahnhöfen und Zügen. Alle Anliegen werden zentral erfasst und ausgewertet und an die jeweils zuständigen Bereiche weitergeleitet. Unabhängig vom DB-Konzern sind das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde sowie die Schlichtungsstelle Reise&Verkehr Ansprechpartner für Anliegen von Kund:innen und Bahnhofsbesucher:innen. Die hohe Anzahl der über die verschiedenen Kanäle eingehenden Meldungen belegt, dass Kund:innen und Bahnhofsbesucher:innen diese Kanäle kennen und zur Verfolgung ihrer Interessen und Anliegen als zweckmäßig ansehen.

MASSNAHMEN (S4-4)

Sicherheitsmaßnahmen können personeller oder technischer Art sein und werden oft kombiniert eingesetzt. Die folgenden Maßnahmen wurden 2025 durchgeführt.

Ausbau personeller Präsenz in Zügen und Bahnhöfen

In Zügen und Bahnhöfen sind insgesamt bundesweit rund 6.000 Beamt:innen der Bundespolizei und rund 4.500 Sicherheitskräfte des DB-Konzerns im Einsatz. Die Präsenz erhöht das Sicherheitsempfinden der Kund:innen, zugleich werden Sicherheitsrisiken frühzeitig erkannt. Die Lagebeurteilung und die Planung von Einsätzen erfolgt stets in enger Abstimmung zwischen Bundespolizei und DB-Konzern. Auf regionaler Ebene sind die sechs Lage- und Einsatzzentralen der DB Sicherheit die entscheidende Schnittstelle. Im Lagezentrum Bahnsicherheit in Berlin erfassen und bewerten Beamt:innen der Bundespolizei und Mitarbeitende des DB-Konzerns rund um die Uhr in gemeinsamen Räumlichkeiten die für den DB-Konzern relevante Sicherheitslage im In- und Ausland.

An den 18 Metropolbahnhöfen wurde die Präsenz des Sicherheitspersonals auf zwei 24/7-Doppelstreifen erhöht. Für Reisende und Bahnhofsbesucher:innen ist so mehr Personal sichtbar und direkt ansprechbar. In und um die Hauptbahnhöfe in Hamburg, Bremen und Hannover sind seit 2025 gemeinsame Streifen mit Kräften der Bundes- und Landespolizei, von DB Sicherheit sowie von kommunalen Verkehrsunternehmen unterwegs. Das ermöglicht ein gezieltes Vorgehen für Sicherheit und Ordnung unabhängig von definierten Zuständigkeitsbereichen.

Verstärkter Einsatz von Videotechnik

Bei der Kriminalitätsbekämpfung erzielten der DB-Konzern und die Bundespolizei Fortschritte beim Ausbau und der Modernisierung von Videotechnik. Per 31. Dezember 2025 verfügten rund 1.000 Bahnhöfe des DB-Konzerns über moderne Videotechnik. Rund 11.000 Multisensor-Kameras liefern Bilder an die Bundespolizei. Besonderheit der Multisensor-Kameras ist die kontinuierliche Erfassung mehrerer Perspektiven, sodass eine Multisensor-Kamera bis zu fünf

weiteren Bahnhöfen. Zentrales Kriterium dabei ist neben der Frequenz und der Zahl bekannt gewordener Straftaten die Gefährdungseinschätzung der Bundespolizei. Zugriff auf die Videoaufzeichnungen hat ausschließlich die Bundespolizei. In unseren Nahverkehrs- und S-Bahn-Zügen sorgten per 31. Dezember 2025 knapp 60.000 Videokameras für Sicherheit (per 31. Dezember 2024: rund 52.000). Die Nahverkehrsflotte verfügt damit zu rund 90% über Videotechnik in den Fahrgasträumen. Nachdem Sicherheitskräfte bereits seit 2016 Bodycams zum Schutz vor Angriffen tragen, sind die Geräte seit 2024 auch für das Zugpersonal von DB Regio auf freiwilliger Basis verfügbar. Alle Mitarbeitenden können entscheiden, ob sie die vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellte Bodycam nach entsprechender Schulung zu technischen und rechtlichen Fragen tragen möchten. Das Angebot wird inzwischen von rund 1.400 Mitarbeitenden von DB Regio genutzt, das entspricht rund einem Drittel des Zugpersonals. Nach dem Testbetrieb im Vorjahr ist der Anteil 2025 stark gestiegen, da sich nach dem Abschluss der vorausgesetzten Schulung viele Mitarbeitende für das Tragen der Bodycam entschieden haben. Auch DB Fernverkehr hat 2025 begonnen, den Einsatz von Bodycams beim Zugpersonal zu erproben.

Einführung Video Security Cloud

Mit der Video Security Cloud (VSC) entsteht ein standardisierter, cloudbasierter Ansatz für die zentrale Speicherung und Auswertbarkeit von Videobildern. Die VSC trägt dazu bei, Videodaten einfacher und schneller bereitzustellen und die polizeilichen Folgeprozesse entsprechend zu beschleunigen. Dies zahlt positiv auf die Sicherheit der Reisenden ein. 2025 wurden u. a. wichtige Features in der Testumgebung umgesetzt und damit der Weg für eine effiziente, nutzerzentrierte Lösung geebnet. Perspektivisch soll es Erweiterungen um weitere Use Cases geben, bspw. Live-Videoübertragungen, Bodycam-Integration sowie intelligente Videoanalyse und auch die weitere Einbindung der Landespolizeien (neben der Bundespolizei) in den Metropolregionen.

Einsatz der Corporate Security Platform

Seit 2023 ist die Corporate Security Platform (CSP) schrittweise in Betrieb gegangen. Rund 140.000 Mitarbeitende (im Vorjahr: rund 128.000) haben die Möglichkeit, über mobile Endgeräte Meldungen und Ereignisse in der CSP zu erfassen. Darunter sind nahezu alle Mitarbeitenden mit Kundenkontakt sowie Mitarbeitende, die im Außendienst für Infrastrukturanlagen verantwortlich sind. Zudem besteht eine Eingabemöglichkeit für alle DB-Mitarbeitenden über mit dem DB-Netzwerk verbundene Computer.

2025 bildete die Plattform erstmals ein umfassendes Bild der Sicherheitslage ab. Entscheidend dafür war, dass Mitarbeitende Ereignisse über die CSP direkt und intuitiv über ihre dienstlichen Endgeräte (Mobiltelefone, Tablets etc.) eingeben können. Mit dieser niedrigschwelligen Eingabemöglichkeit entfallen bisherige Hürden bei der Meldung. Zuvor wurden Meldungen individuell dokumentiert oder konnten oftmals nur über Vorgesetzte in die Systeme einfließen. Insbesondere kleine Sachbeschädigungen, Hausrechtsverstöße oder Angriffe ohne Verletzungsfolge blieben so oft ungemeldet. Die CSP bietet seit 2025 auch die Möglichkeit, direkt bei der Eingabe eine Strafanzeige bei der Polizei zustellen.

Auswertungen in der CSP unter Berücksichtigung verschiedener Parameter erlauben Rückschlüsse auf z. B. Orte und Zeiten mit erhöhter Kriminalität oder wiederkehrende Phänomene, bspw. im Zusammenhang mit Fußball-Fanreisen. Die CSP erlaubt eine tagesaktuelle Auswertung einzelner Ereignisse sowie Vergleiche mit anderen Zeiträumen. Zudem lassen sich aus der CSP Berichte generieren, die wichtige Anhaltspunkte für die Bewertung der Sicherheit in Zügen und Bahnhöfen liefern und damit Schwerpunkte für die Weiterentwicklung von Sicherheitskonzept und Sicherheitsmaßnahmen setzen.

Regelmäßige Schulungen von Sicherheitskräften

Die Sicherheitskräfte des DB-Konzerns werden regelmäßig geschult. Die Schulungen umfassen je nach Einsatzgebiet und Aufgabe 6 bis 20 Tage pro Jahr. Vermittelt werden rechtliche Grundlagen aus dem Zivil- und Strafrecht. Ein besonderer Fokus liegt auf der Angemessenheit von Einsätzen und Maßnahmen etwa im Hinblick auf Grund- und Menschenrechte. Im praktischen Teil trainieren die Mitarbeitenden insbesondere die Eigensicherung, also Angriffe zu vermeiden, abzuwehren sowie Angreifende und andere Straftäter:innen sicher festzuhalten und an die Polizei zu übergeben. Für den Einsatz im Bahngelände werden zudem Kenntnisse über das sichere Verhalten im Bahnbetrieb vermittelt.

Verbesserung Schutz kritischer Infrastruktur

Für die Sicherheit von Kund:innen und Mitarbeitenden ist ein Schutz der kritischen Infrastruktur wesentlich. Zur kritischen Infrastruktur des DB-Konzerns gehören Infrastrukturanlagen wie Gleise, Bahnhöfe, Weichen, Signale, Telekommunikationsanlagen, Brücken, Tunnel oder Umschlag-, Rangier- und Abstellanlagen. Bei einem Streckennetz von rund 33.000 km Länge ist eine flächendeckende und lückenlose Überwachung nicht umsetzbar. Dennoch haben wir gemeinsam mit der Bundespolizei Konzepte entwickelt, um die Infrastruktur besser gegen Eingriffe zu schützen. So hat der DB-Konzern von 2023 bis 2025 insgesamt 280 zusätzliche Sicherheitskräfte zum Schutz von Strecken, Anlagen und Bauten eingestellt und spezifisch ausgebildet. Zusätzlich laufen seit 2023 kontinuierlich Aktivitäten, um die Infrastruktur resilienter zu machen. Dazu gehören die Installation redundanter Versorgungs- und Datenleitungen und die Entwicklung von Rückfall- und Ersatzkonzepten.

Forschungsprojekt Sicherheitsbahnhof

Im Forschungsvorhaben »Sicherheitsbahnhof« erforschen und erproben wir gemeinsam mit der Bundespolizei und wissenschaftlicher Begleitung neue Sicherheitstechnologien. Im Mittelpunkt stehen die Steigerung der Sicherheit der Bahnhofsbesucher:innen und der Schutz der kritischen Infrastruktur. Ziel ist es, Gefahren, insbesondere in zeitkritischen Situationen, zuverlässig und frühzeitig zu erkennen, um zielgerichtet intervenieren und Schäden verhindern zu können. 2025 haben wir in Praxistests Daten über die Auswirkung von Zugangsbarrieren an Bahnsteigen auf die Fahrgastströme erhoben. Die Daten werden derzeit ausgewertet.

Maßnahmenpläne 2026

Die beschriebenen Maßnahmen werden 2026 fortgeführt.

2026 will der DB-Konzern mit einem Sofortprogramm 45 für mehr Sauberkeit und Sicherheit in den Bahnhöfen spürbare Verbesserungen für die Kund:innen erzielen. Mehr Personal und mehr technische Unterstützung sollen das Sicherheitsempfinden verbessern und für ein sauberes Erscheinungsbild sorgen.

Insbesondere bei der Nutzung von Bodycams ist für 2026 eine Ausweitung geplant, wobei die Ausrüstung von Mitarbeitenden in den Zügen von DB Regio und DB Fernverkehr im Fokus steht. Bis Ende 2026 sollen – auf weiterhin freiwilliger Basis – alle Mitarbeitenden im Regional- und Fernverkehr Bodycams tragen können. Auch Mitarbeitende in den Bahnhöfen, sowohl im Bahnhofsservice als auch im Verkauf, sollen bis Ende 2026 mit Bodycams ausgestattet werden.

Ein weiterer Schwerpunkt 2026 wird die Intensivierung der Zusammenarbeit mit Polizeibehörden und kommunalen Ordnungsbehörden sein. Stärker als bisher sollen die Bahnhöfe und ihr Umfeld als Einheit betrachtet werden. Geplant sind übergreifende Sicherheitskonzepte und gemeinsame Streifen von Bundes- und Landespolizei sowie Sicherheitskräften kommunaler Verkehrsunternehmen und Ordnungsämter.

ZIELE (S4-5)

2025 gab es keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS in Bezug auf persönliche Sicherheit.

Insbesondere die subjektiv empfundene Sicherheit von Reisenden oder Bahnhofsbesucher:innen ist nicht exakt in Kennzahlen messbar. Zudem lässt sich i. d. R. auch kein eindeutig messbarer Zusammenhang von Sicherheitsmaßnahmen und deren konkreter Auswirkung darstellen.

Zur Entwicklung von Sicherheitsmaßnahmen nutzt der DB-Konzern die Corporate Security Platform (CSP) 242 in der alle bekannt gewordenen Ereignisse mit Sicherheitsrelevanz zusammengeführt und ausgewertet werden. So können gezielt Sicherheitsmaßnahmen aufgrund von Auswertungen verändert oder ergänzt werden. Dazu zählt etwa die Präsenz von Sicherheitskräften zu bestimmten Zeiten, zu denen verstärkt Ereignisse an bestimmten Punkten registriert werden.

KENNZAHLEN

Die Zahl der gewalttätigen Angriffe auf Mitarbeitende (einschließlich Versuchen) lag 2025 mit 3.264 Fällen (im Vorjahr: 3.324 Fällen) in etwa auf Vorjahresniveau. Die meistbetroffenen Berufsgruppen sind das Zugbegleitpersonal mit rund 70 % (im Vorjahr: rund 64 %) sowie die Sicherheits- und Ordnungsdienste mit rund 25 % (im Vorjahr: rund 30 %). Bei den Sicherheitskräften zeigen sich positive Effekte aufgrund von Schutzmaßnahmen wie Bodycams und personellen Dispositionen. Diese Maßnahmen sollen daher auch verstärkt im Zugbegleitdienst zum Einsatz kommen. Zumeist entsteht Gewalt gegen Zugpersonal im Zusammenhang mit nicht vorhandenen oder ungültigen Tickets oder bei der Durchsetzung der Beförderungsbedingungen. Die bisherigen Erfahrungen mit Bodycams bei DB Regio zeigen, dass Mitarbeitende mit Bodycams so gut wie nicht angegriffen werden.

Datenschutz

WESENTLICHES IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Datenschutz	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Der Verlust bzw. eine unrechtmäßige Weitergabe persönlicher Daten von Kund:innen führt zur Verletzung des Datenschutzrechts und des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (S4-1)

Datenschutz ist ein Grundrecht. Datenschutz und informationelle Selbstbestimmung bilden eine der Grundlagen unserer freien und demokratischen Gesellschaft. Deshalb gehört der Schutz der Persönlichkeitsrechte bei der Verarbeitung personenbezogener Daten von Kund:innen, Mitarbeitenden und Geschäftspartnern zu den zentralen Aufgaben des DB-Konzerns.

Der Schutz der Daten unserer Kund:innen ist in zentralen Policies geregelt. Für die Umsetzung der Datenschutzrichtlinien sind die Geschäftsleitungen der Konzerngesellschaften verantwortlich. Die Einhaltung wird durch interne Audits, regelmäßige interne Kontrollen und das Feedback Betroffener überwacht.

Bei der Ausgestaltung und Weiterentwicklung unserer Datenschutzrichtlinien werden die Perspektiven zentraler Interessenträger aktiv einbezogen, z. B. über die Analyse von Kund:innenmeldungen.

Betroffene Personen (z. B. Kund:innen) werden über zentrale Inhalte der Datenschutzrichtlinien – insbesondere zu ihren Rechten, dem Umgang mit ihren Daten und Kontaktstellen – auf der Internetseite des DB-Konzerns informiert. Externe Dienstleister und Auftragsverarbeiter erhalten die für sie relevanten Informationen zu den Datenschutzrichtlinien im Rahmen von Vertragsverhandlungen

Gemeinsam mit ergänzenden konzerninternen Regelwerken bilden die Datenschutzrichtlinien den verbindlichen Rahmen für einen einheitlichen, rechtssicheren und transparenten Datenschutz im DB-Konzern.

Globale Datenschutzrichtlinie

Die globale Datenschutzrichtlinie definiert die Mindeststandards für die Verarbeitung personenbezogener Daten innerhalb des DB-Konzerns. Sie gilt für alle Konzerngesellschaften weltweit, insbesondere dort, wo lokale Regelungen fehlen oder diese unterhalb des Mindeststandards des DB-Konzerns liegen. Die Richtlinie legt die grundlegenden Vorgaben zur Datenverarbeitung fest, benennt Verantwortlichkeiten und beschreibt interne Prozesse sowie technische Maßnahmen zur Risikominimierung.

Rahmenrichtlinie Datenschutz

Die Rahmenrichtlinie Datenschutz konkretisiert die Vorgaben der globalen Datenschutzrichtlinie für alle Konzerngesellschaften in Deutschland. Sie stellt die Umsetzung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sicher, minimiert Risiken wie Bußgelder oder Reputationsschäden und sensibilisiert Mitarbeitende für ihre datenschutzrechtlichen Pflichten. Hierfür definiert sie u. a. Ziele des Datenschutzes, Aufbau und Rolle der Datenschutzorganisation, Verantwortlichkeiten sowie interne Prozesse und technische Maßnahmen z. B. zum Umgang mit Datenschutzverstößen.

EINBINDUNG VON VERBRAUCHERN UND ENDNUTZERN, KANÄLE ZUR ÄUSSERUNG VON BEDENKEN ODER BEDÜRFNISSEN UND ANSÄTZE ZUR ABHILFE

Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen (S4-2)

Der DB-Konzern berücksichtigt die Perspektiven von Kund:innen im Bereich Datenschutz bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung interner Prozesse. Dies erfolgt über direkte Rückmeldungen unserer Kund:innen sowie indirekt über Verbraucherverbände und Datenschutzaufsichtsbehörden. Direkte Rückmeldungen unserer Kund:innen zu Datenschutzfragen erfolgen über Anhörungsverfahren, Datenschutz- und Betroffenenanfragen sowie Beschwerden, die über die vorgesehenen Kommunikationskanäle (E-Mail und Post) eingereicht werden . Darüber hinaus engagiert sich der DB-Konzern in Brancheninitiativen und Arbeitsgruppen, um praxis- und regulierungsnahe Entwicklungen in seine Entscheidungen zu integrieren.

Die Einbeziehung erfolgt fortlaufend über das Eingabemanagement sowie anlassbezogen im Austausch mit Verbraucherverbänden und Aufsichtsbehörden. Eine »Eingabe« umfasst jedes an den DB-Konzern gerichtete datenschutzbezogene Anliegen, unabhängig davon, ob es sich um eine Beschwerde, Anfrage, einen Hinweis oder die Geltendmachung von Betroffenenrechten handelt. Rechtsentwicklungen werden regelmäßig berücksichtigt, und die Mitwirkung in Brancheninitiativen erfolgt themenabhängig.

Die Datenschutzorganisation unter Leitung der Konzerndatenschutzbeauftragten wertet eingehende Anliegen aus, berichtet an den Vorstand und gewährleistet so die Wirksamkeit der Einbindung.

DATENSCHUTZ-BEIRAT

Der Datenschutz-Beirat des DB-Konzerns ist seit mehr als 15 Jahren ein etabliertes Beratungsgremium des Vorstands zu den strategischen und zentralen Fragen des Datenschutzes. Mit seiner unabhängigen, interdisziplinären Expertise leistet das Gremium einen Beitrag, dass die datenschutzrelevanten Interessen von Mitarbeitenden, Kund:innen und Geschäftspartnern in die strategische Entscheidungsfindung des Vorstands einfließen. Die Beratungen dienen dem Ziel, einen effektiven und möglichst vorbildlichen Datenschutz im DB-Konzern zu gewährleisten, der Innovationen und Fortschritt datenschutzkonform ermöglicht.

Die Beratungsschwerpunkte 2025 spiegeln die dynamischen Entwicklungen und Herausforderungen in Zeiten fortschreitender Digitalisierung und dem zunehmenden Einsatz von KI wider. Im Rahmen der Beratungen liefert das »Digital. Trend.Radar«, ein strukturierter Überblick über alle DB-relevanten digitalen Trends, als strategisches Instrument wichtige Impulse für die Beratung mit dem Vorstand, den Vertreter:innen des Konzerndatenschutzes sowie weiteren Fachabteilungen. Gegenstand der Beratungen waren Herausforderungen rund um die EU-Regulierung zu Digitalisierung und KI. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf den Themen Data and AI Governance, AI Portfolio Management sowie moderne und zukunftsweisende IT-Dienstleistungen, wie Cloud- und Quantencomputing. Zum Beratungsspektrum gehörten zudem Projekte der integrierten Alltagsmobilität (SMILE24) sowie die Entwicklungen zu autonomem Fahren (KIRA 83). Beratungsschwerpunkte waren darüber hinaus der Einsatz von Videotechnik in Eisenbahninfrastruktur und Zügen, das Forschungsprojekt Sicherheitsbahnhof Berlin Südkreuz sowie der Datenschutz im Rahmen interner Ermittlungen. Datenschutzrelevante Aspekte zahlreicher Anwendungen (u. a. DB Navigator, Microsoft Copilot und BahnGPT) rundeten die Agenda ab.

Im Rahmen der Beratungen hob das Gremium die Bedeutung des Ausbaus von Datenschutzkompetenz durch gezielte Sensibilisierungsmaßnahmen und Trainingsinitiativen hervor. Zusätzliche Herausforderungen für die Datenschutzorganisation durch Transformations- und Sanierungsprojekte im DB-Konzern wurden betont und beraten.

Die Verleihung des Datenschutz-Awards soll einen Beitrag zur Förderung einer positiven Datenschutzkultur im DB-Konzern leisten, indem innovative und mit Blick auf den Datenschutz vorbildliche Projekte im DB-Konzern gewürdigt werden. 2025 wurden sieben Beiträge nominiert. Das Projekt zum »KI-Rahmenpapier« als konzernweites Leitdokument für den verantwortungsvollen Einsatz von künstlicher Intelligenz erhielt den Datenschutz-Award 2025 in Gold. Ein Sonderpreis für »Datenschutz⁺ CyberSecurity« ging an das Projekt »CyberSecurity@DB«, das auf die Themen Datenschutz, Datensicherheit und Mitbestimmung einzahlt.

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können (S4-3)

Das konzernweite Datenschutzmanagementsystem gewährleistet die rechtssichere Umsetzung der DSGVO-Anforderungen. Es umfasst Prozesse zur Identifikation, Bearbeitung und Behebung von Datenschutzvorfällen sowie zur transparenten Erfüllung von Informations- und Auskunftspflichten.

Datenschutzvorfälle werden zentral erfasst und bewertet sowie mit geeigneten technischen und organisatorischen Maßnahmen behoben und, sofern sie der Meldepflicht unterliegen, an die jeweils zuständige Aufsichtsbehörde gemeldet. Betroffenenanfragen werden nach standardisierten Verfahren bearbeitet.

Die kontinuierliche Verbesserung unserer Datenschutzprozesse basiert auf Rückmeldungen von Kund:innen, Mitarbeitenden und Fachbereichen sowie auf Erkenntnissen aus Datenschutzvorfällen, internen Audits und Prüfungen durch Datenschutzexpert:innen. Verbraucher:innen können sich über verschiedene Kommunikationskanäle wie E-Mail und Post an den DB-Konzern wenden. Eingehende Anfragen werden vertraulich behandelt.

Schulungen und Sensibilisierungsmaßnahmen befähigen Mitarbeitende, Datenschutzanliegen sachgerecht und einheitlich zu bearbeiten.

Die Bekanntheit der Meldemöglichkeiten bei Kund:innen wird durch eine transparente Kommunikation – etwa durch Datenschutzhinweise, die vom DB-Konzern im Rahmen seiner Produkte und Dienstleistungen gegenüber Kund:innen bereitgestellt werden – sichergestellt. Dass Kund:innen die Datenschutzverfahren kennen und ihnen vertrauen, zeigt sich insbesondere in der Nutzung dieser Kanäle, in inhaltlich gezielten Anfragen sowie in Feedbacks aus der Bearbeitung von Anliegen.

MASSNAHMEN (S4-4)

Ausgehend von der Strategie Starke Schiene wurde 2023 eine Fünf-Jahres-Datenschutzstrategie mit Fokus auf DSGVO-Umsetzung und Digitalisierung erstellt. Sie adressiert insbesondere rechtliche und technologische Entwicklungen, z. B. durch Datenschutzaufsichtsbehörden und Gerichte sowie neue Technologien wie KI, und schafft damit die Grundlage für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Datenschutzes im DB-Konzern.

Umsetzung des EU AI Acts und Aufbau von KI-Governance

2025 unterstützte die Datenschutzorganisation bei der Umsetzung der Anforderungen des EU AI Act im DB-Konzern in Verbindung mit der DSGVO und beim Aufbau von Governance-Strukturen für KI. Dazu gehörte auch die datenschutzrechtliche Bewertung von KI-Anwendungsfällen im Rahmen der AI-Governance. Ein Beispiel hierfür war die Beratung zum KI-basierten Tool KIANA zur Kund:innenkommunikation bei DB Vertrieb. Ziel der Maßnahme war die Minimierung von datenschutz- und compliancebezogenen Risiken durch die standardisierte Etablierung von Governance-Strukturen für den KI-Einsatz.

Vereinheitlichung von Tracking und Analyse des Nutzungsverhaltens in Online-Produkten

2025 konnte dazu beigetragen werden, das Thema Tracking und Analyse des Nutzungsverhaltens in Online-Produkten (Web und App) für vergleichbare Fälle zu vereinheitlichen. Das Chief Information Officer (CIO)/Chief Digital Officer (CDO) Board hat beschlossen, dass eine einheitliche, konzernweite Einwilligungsebene für die Datenverarbeitung mit standardisierten und zentral geprüften Tools für neu eingeführte Anwendungen verpflichtend zu nutzen ist. Hierdurch sollen dezentrale datenschutzrechtliche Haftungsrisiken vermieden und die Governance in dem datenschutzrechtlich komplexen Themenfeld Tracking und Analyse gestärkt werden. Zudem wird so ein einheitlicher Außenauftritt für Kund:innen geschaffen, der das Vertrauen und den datenschutzrechtlichen Wiedererkennungswert stärken soll.

Datenschutzkonformer Einsatz von Videoüberwachung

2025 wurden konzernweit im Einsatz befindliche Technologien zur Videoüberwachung inventarisiert und konzernweite Standards entwickelt, die den datenschutzkonformen Einsatz dieser Technologien und die datenschutzkonforme Verarbeitung der damit erfassten personenbezogenen (Kund:innen-) Daten stärken sollen. Zu den konkreten Maßnahmen hierbei zählte neben einer tiefgehenden technischen Bewertung einzelner Technologien u. a. die Entwicklung konzerneinheitlicher Piktogramme und Datenschutzhinweise für verschiedene Einsatzszenarien.

Begleitung von Digitalisierungsinitiativen mit Kund:innenbezug

2025 wurden zahlreiche Digitalisierungsinitiativen mit Kund:innenbezug datenschutzrechtlich begleitet. Die Datenschutzorganisation stellte sicher, dass bei der Umsetzung neuer Systeme und Prozesse datenschutzrechtliche Vorgaben eingehalten und Risiken frühzeitig erkannt wurden.

Maßnahmenpläne 2026

Die beschriebenen Maßnahmen werden 2026 fortgeführt.

ZIELE (S4-5)

2025 gab es keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS in Bezug auf Datenschutz. Ziel der Datenschutzorganisation ist die Umsetzung und Sicherstellung datenschutzrechtlicher Rahmenbedingungen. Der Ansatz ist grundsätzlich strategisch angelegt und basiert primär auf rechtlichen Verpflichtungen.

Die Wirksamkeit der Datenschutzmaßnahmen wird dennoch regelmäßig überprüft, insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung der DSGVO. Wir verfolgen diese durch einheitliche und verbindliche Datenschutzregelungen, unser Verarbeitungsverzeichnis – eine dokumentierte Übersicht aller Verarbeitungstätigkeiten personenbezogener Daten gem. Art. 30 DSGVO –, eine konzernweite Datenschutzorganisation, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie unser Eingabe- und Beschwerdemanagement.

Unternehmenspolitik (ESRS G1)

Unternehmenskultur

WESENTLICHES IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Unternehmenskultur	Positive Auswirkung	Tatsächlich	Eine gute Unternehmenskultur kann die Zufriedenheit der Mitarbeitenden des DB-Konzerns fördern. Die Unternehmenskultur wird beobachtet, gemessen und stetig verbessert.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (G1-1)

Der DB-Konzern verfügt über konzernweit gültige Policies, die die Unternehmenskultur, gute Führung und Zusammenarbeit sowie die Umsetzung der Strategie Starke Schiene steuern. Sie bilden den normativen Rahmen für werteorientiertes Handeln und eine integrierte Führungskultur im DB-Konzern.

Die Konzernrichtlinie »Organisation« regelt konzernweit grundsätzliche Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung der Policies. Ziel ist die klare Zuweisung von Zuständigkeiten. Zur Sicherstellung der Einhaltung des Regelwerks nehmen die Konzernrevision und die Compliance-Funktion Prüf- und Monitoringaufgaben wahr.

Der Anwendungsbereich der im Folgenden genannten Konzerngrundsätze und -richtlinien ist grundsätzlich der DB-Konzern. Dementsprechend sind nahezu alle Mitarbeitenden des DB-Konzerns einbezogen. Hauptverantwortlich für die Umsetzung der Policies ist der Vorstand. Bei der Erstellung der genannten Konzernrichtlinien und Konzerngrundsätze wurde der Konzernbetriebsrat beteiligt.

Die Regelwerke sind über die Konzernregelwerksdatenbank allen Mitarbeitenden zugänglich. Ergänzend stehen insbesondere zu den Konzerngrundsätzen »Starkes Miteinander« umfangreiche Kommunikationsmaterialien über das DB-Intranet zur Verfügung.

- **Konzerngrundsätze »Strategie«:** Diese Konzerngrundsätze beschreiben den Ordnungsrahmen zur Umsetzung der Strategie Starke Schiene, das innere Anliegen und auch unternehmenskulturelle Aspekte.
- **Konzerngrundsätze »Starkes Miteinander«:** Diese Konzerngrundsätze beschreiben den Kompass für ein starkes Miteinander als Leitbild für die gewünschte Unternehmenskultur, gute Führung und gute Zusammenarbeit. Sie sind Grundlage zur Ausgestaltung von Strukturen, Prozessen und Instrumenten im DB-Konzern.
- **Konzernrichtlinie »Personalmanagement«:** Diese Konzernrichtlinie stellt gemeinsame, konzernweit geltende Grundsätze für das Personalmanagement auf und beschreibt gleichzeitig die einheitlichen Standards und Kernprozesse entlang der Human-Resources-(HR-)Themenbereiche.

MASSNAHMEN

Die im folgenden dargestellten Maßnahmen sollen eine werteorientierte und beteiligungsstarke Unternehmenskultur fördern und Vertrauen, Integrität und Führungskultur im DB-Konzern stärken. Die Maßnahmen sind langfristig angelegt und fester Bestandteil der Governance- und Steuerungsprozesse. Der Ressourcenaufwand umfasst interne Fachkapazitäten sowie teilweise externe Unterstützungsleistungen und ist über mehrere Jahre verbindlich eingeplant.

Mitarbeitendenbefragung

Die konzernweite Mitarbeitendenbefragung (MAB) ist das zentrale Instrument zur Erfassung der Zufriedenheit, Bindung und Identifikation der Mitarbeitenden mit dem DB-Konzern. Abgefragt werden u. a. Einschätzungen zur Organisation, zum Strategieverständnis, zu Kommunikation, Zusammenarbeit, Arbeitsbedingungen und Zukunftsoptimismus. Die Ergebnisse dienen der Ableitung gezielter Verbesserungsmaßnahmen auf Team-, Bereichs- und Konzernebene.

Die Befragung umfasst grundsätzlich alle Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Der Prozess wird zentral durch den Vorstand Personal und Recht gesteuert und durch die Geschäftsfelder operativ begleitet. Auswertungen erfolgen auf allen Hierarchieebenen, um standort- und bereichsspezifische Handlungserfordernisse abzuleiten. Die MAB wird alle zwei Jahre durchgeführt, zuletzt 2024. Mit den Ergebnissen wird sowohl auf Team- und Bereichsebene als auch strategisch auf Geschäftsfeld- und Konzernebene gearbeitet und dort wurden dann auch Maßnahmen entwickelt.

Kulturbarometer

Das Kulturbarometer ist ein ergänzendes Befragungsinstrument zur MAB. Es misst gezielt strategische und kulturelle Entwicklungen im DB-Konzern, insbesondere Strategie- und Werteverständnis, Zusammenarbeit, Aspekte der Mitarbeitendenzufriedeneit und des Mitarbeitendenengagements. Die Ergebnisse dienen der Bewertung des Fortschritts in der Trans-

formation des DB-Konzerns und der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen. Das Kulturbarometer ist eine Stichprobenbefragung unter den Mitarbeitenden in Deutschland und wird alle zwei Jahre (abwechselnd mit der MAB) durchgeführt. Weitere Informationen im Abschnitt Kennzahlen 248f.

Strategische Mitarbeitendenpartizipation

Die »Ausbausteine der Mitarbeitenden« sind ein partizipativer Strategie- und Kulturprozess, in dem sich Mitarbeitende aktiv an der Weiterentwicklung und Umsetzung der Strategie beteiligen können. Ziel ist es, Kulturwandel und Transformation gemeinsam zu gestalten. Mitarbeitende werden dabei konzernweit eingebunden, mit Schwerpunkt auf dem Schienenverkehr in Deutschland. Ergebnisse und Dokumentationen sind über das DB-Intranet konzernweit verfügbar.

Mit dem Ausbaustein »Digital arbeitsfähig« wird seit 2025 an einem für die Mitarbeitenden wichtigen Thema gearbeitet. Er stärkt die Digitalisierung in den operativen Bereichen entlang von drei Maßnahmen:

- Verbesserter Zugang zu Inter- und Intranet als Grundvoraussetzung für mehr Digitalisierung.
- Bessere Anwendungen durch mehr Beteiligung der Nutzer:innen.
- Schnell umsetzbare digitale Lösungen im Rahmen der Nutzung von Microsoft PowerPlatform.

Zudem wurde der Ausbaustein »Starke Führung. Starke Teams.« fortgesetzt, mit dem Ziel, die betrieblichen Führungskräfte (BFK) des DB-Konzerns in ihrer Führungsrolle zu stärken. Eine wichtige Maßnahme für mehr Sichtbarkeit und Wertschätzung der BFKs war der erste unternehmensweite BFK-Tag am 20. November 2025.

Maßnahmenpläne 2026

Die beschriebenen Maßnahmen werden 2026 fortgeführt. Für die Neuausrichtung des DB-Konzerns soll auch die Stimme der Mitarbeitenden einen Beitrag leisten. Daher werden die Formate der Mitarbeitendenpartizipation entlang sich verändernder Rahmenbedingungen im DB-Konzern stetig weiterentwickelt.

ZIELE

Mitarbeitendenbefragung

Unser Ziel leitet sich aus den beschriebenen Policies und den Programmen zur Stärkung der Unternehmenskultur ab. Es konkretisiert den Beitrag des DB-Konzerns zu einer werteorientierten, beteiligungsstarken und veränderungsfähigen Unternehmenskultur.

Zentrale Kennzahl ist der Mitarbeitendenzufriedenheitsindex (ZI), der im Rahmen der konzernweiten Mitarbeitendenbefragung erhoben wird. Der Index misst Zufriedenheit, Engagement und Identifikation der Mitarbeitenden mit dem DB-Konzern.

Für den DB-Konzern wurde für 2026 ein Zielwert von 3,7 ZI festgelegt. Die Festlegung der Zielwerte für den DB-Konzern erfolgt auf Grundlage der Ergebnisse der letzten Befragungen und wird unter Beratung durch den zuständigen Fachbereich und einen externen Dienstleister vom Vorstand beschlossen.

Mitarbeitendenzufriedenheit / in ZI — Ziel: ≥3,7

2022 inkl. DB Schenker und DB Arriva (nicht fortgeführte Geschäftsbereiche).
2024 inkl. DB Schenker (nicht fortgeführter Geschäftsbereich).

Langfristziel
Kurzfristziel

Der Mitarbeitendenzufriedenheitsindex gilt konzernweit. Die Steuerung obliegt dem Vorstand Personal und Recht, die Zieldefinition und Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit den Gremien der betrieblichen Mitbestimmung. Ergebnisse und Fortschritte werden über das DB-Intranet dokumentiert und an den Vorstand berichtet.

Die Zielerreichung wird alle zwei Jahre überprüft. Die nächste Befragung findet 2026 statt. Die Datenauswertung erfolgt konzernweit und auf allen Hierarchieebenen, um standort- und bereichsspezifische Handlungserfordernisse abzuleiten. Die Fortschrittsmessung erfolgt auf Basis definierter Indikatoren, die regelmäßig erhoben, konzernweit ausgewertet und durch die betriebliche Mitbestimmung begleitet werden.

KENNZAHLEN

Kulturbarometer

Im September 2025 fand zum dritten Mal das Kulturbarometer statt. Mehr als 13.000 Mitarbeitende haben teilgenommen, was rund 42 % der Eingeladenen in der Stichprobe entspricht.

Der Kompassindex wird im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung und des Kulturbarometers jährlich erhoben. Er misst die Umsetzung der Prinzipien des »Kompasses für ein Starkes Miteinander« im DB-Konzern und lag 2025 mit 46 % unter dem Wert von 2024 (52 %). Die Mitarbeitendenzufriedenheit sank um 0,1 Indexpunkte auf 3,6. Die Mitarbeitenden

blicken außerdem weniger optimistisch in die Zukunft. Nur 31 % stimmten der Frage zu, ob sie optimistisch für die Zukunft des DB-Konzerns sind. Die Ergebnisse des DB Kulturbarometers zeigen die Notwendigkeit eines Neuanfangs und fließen mit in den Neustart des DB-Konzerns sowie die dazugehörigen Maßnahmen ein.

Korruption und Bestechung

WESENTLICHES IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Korruption und Bestechung	Finanzielles Risiko	/	Schwere und/oder gehäufte Fälle von Korruption und Bestechung können das wirtschaftliche Ergebnis negativ beeinflussen.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (G1-1)

Compliance-Management-System

Für den DB-Konzern ist Compliance integraler Bestandteil der Unternehmenskultur und leitet unser Handeln bei unseren Geschäftsaktivitäten. Unser konzernweites Compliance-Management-System (CMS) wird kontinuierlich an neue Anforderungen und Entwicklungen angepasst, um die Voraussetzungen für integres und regelkonformes Verhalten im Unternehmen weiter zu fördern. Die Angemessenheit und Wirksamkeit des CMS lassen wir regelmäßig durch konzernexterne Experten prüfen. Zudem sind wesentliche Compliance-Prozesse Bestandteile des internen Kontrollsystems (IKS). Die Konzernrevision prüft das CMS in ausgewählten Konzerngesellschaften.

Unser CMS basiert auf nationalen und internationalen rechtlichen Anforderungen und etablierten Standards wie dem Wirtschaftsprüfungsstandard IDW PS 980 und der ISO 37001. Der DB-Konzern wendet zudem die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung sinngemäß an. Unsere Compliance-Organisation verfolgt einen präventiven Ansatz mit dem Schwerpunkt auf der Vermeidung von Korruption, Betrug und Untreue. Bei der Ausgestaltung wurde die Arbeitnehmervertretung beteiligt.

Aufbau- wie ablauforganisatorisch ist das Compliance-Management des DB-Konzerns durch eine Verbindung von zentralen und dezentralen Elementen gekennzeichnet. Die Compliance-Tätigkeit in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf zentrale Governance-Tätigkeiten. In den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten wird die operative Verantwortung unter Umsetzung der CMS-Mindestvorgaben der Konzernleitung wahrgenommen. Für 2026 sind Anpassungen an der strukturellen und prozessualen Ausgestaltung des CMS geplant.

Der Chief Compliance Officer (CCO) steuert die Weiterentwicklung des CMS im DB-Konzern. Der Vorstand wird regelmäßig über den weiteren Ausbau des Compliance-Programms, über wesentliche Compliance-Fälle und zu Risiken sowie zu neuen Rechtsentwicklungen informiert. Der CCO berichtet zudem einmal pro Quartal im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats zu Compliance-Themen, einschließlich konzernerheblicher sowie kritischer Themen.

Compliance-Handbuch

Das Compliance-Handbuch enthält die wichtigsten Richtlinien zum Thema Compliance. Es enthält konzernweit gültige Regelwerke wie die Rahmenrichtlinie »Zuwendungen«, die Rahmenrichtlinie »Interessenkonflikte« sowie insbesondere den Verhaltenskodex (Konzerngrundsätze Ethik) des DB-Konzerns, der zentraler Bestandteil unseres CMS ist. Der Verhaltenskodex definiert Standards und Erwartungen an das tägliche Handeln unserer Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden. Er wird über die Konzernregelwerksdatenbank und das Intranet den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt. Außerdem ist das Compliance-Regelwerk Bestandteil einer App, die auf alle zentral gemanagten dienstlichen Mobilgeräte im DB-Konzern aufgespielt wird. Der Verhaltenskodex ist außerdem seit 2018 Teil der Arbeitsverträge der Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Auf der Internetseite des DB-Konzerns ist der Verhaltenskodex ebenfalls in Deutsch und Englisch veröffentlicht.

Bei Fragestellungen zu Compliance werden Führungskräfte und Mitarbeitende durch die Compliance-Organisation des DB-Konzerns beraten, bspw. durch einen Compliance-Helpdesk, der bereits seit über zehn Jahren etabliert ist.

DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftstätigkeit ist es auch notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen und über die Werte und Mindestanforderungen des DB-Konzerns zu informieren. Eine wichtige Grundlage für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit bildet dabei der DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner, für den online ein E-Learning frei zugänglich ist. Es informiert anhand von Beispielen aus der Praxis über das Thema Integrität, einzuhaltende rechtliche Standards und ethische Fragen und formuliert klare Compliance-Anforderungen.

Verträge und Vertragspartner werden auf Compliance-Risiken geprüft. Durch in den allgemeinen Einkaufsbedingungen enthaltene Integritätsklauseln soll potenziellen Com-

pliance-Risiken entgegengesteuert werden. Risikoabhängig werden weitere Compliance-Regelungen vereinbart. Dies gilt bspw. für die Beauftragung von Intermediären.

Bei Vorliegen schwerer Verfehlungen entscheidet der Entscheiderkreis Vergabesperre (EKV) auf Basis festgelegter transparenter Kriterien über den Umgang mit Auftragnehmern oder Lieferanten. Im Falle einer Sperre kann grundsätzlich die Geschäftsbeziehung erst nach Ablauf der Sperrfrist wieder neu aufgebaut werden. Jedoch kann auf Basis einer von uns als hinreichend bewerteten Selbstreinigung auch eine vorzeitige Beendigung der Sperre durch den EKV erfolgen. 2025 wurden gegen sieben Unternehmen Vergabesperren verhängt. Keine der Vergabesperren war durch Korruptionsverstöße begründet. Darüber hinaus wurde die Vergabesperre gegen zwei weitere sanktionsgelistete Kreditoren intern verankert.

MASSNAHMEN/VERHINDERUNG UND AUFDECKUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG (G1-3)

Um unser Verständnis von Compliance nachhaltig im DB-Konzern sowie in der Zusammenarbeit mit unseren Stakeholdern zu verankern, setzen wir verschiedene Instrumente präventiv ein und entwickeln diese kontinuierlich weiter. 2025 gehörten dazu die folgenden Maßnahmen:

- **Compliance-Risikoanalysen:** Diese sind wesentlicher Bestandteil der Risikosteuerung im DB-Konzern und werden in den Geschäftsfeldern, Serviceeinheiten und Konzernleitungsfunktionen durchgeführt. So erfolgt eine systematische konzernweite Bestandsaufnahme der Compliance-Risiken gem. den Governance-Vorgaben der Konzernleitung. Das verbindliche Rahmenkonzept enthält Mindestvorgaben zu Planung, Durchführung, Berichterstattung und Nachverfolgung.

  Innerhalb eines Dreijahreszyklus sind alle Konzerngesellschaften mit operativem Geschäft auf Korruptionsrisiken hin zu prüfen. Auf Ebene der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Konzernleitungsfunktionen ist jährlich nach einem vorgegebenen Format zu einschlägigen Compliance-Risiken zu berichten.

  2025 durchgeführte Compliance-Risikoanalysen zeigten, dass die Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Konzernleitungsfunktionen auf unterschiedliche Art von Korruptionsrisiken betroffen sind. Einige Konzerngesellschaften, insbesondere aus der DB E.C.O. Group und von DB Cargo, sind in Märkten außerhalb Deutschlands mit hoher Korruptionsanfälligkeit tätig. Für Konzerngesellschaften mit Aktivitäten im Bereich der Schieneninfrastruktur ergeben sich aufgrund hoher Beschaffungsvolumina Risiken, dass Korruptions- oder Betrugshandlungen von Lieferanten oder Subunternehmern zulasten des DB-Konzerns erfolgen.

  Über die Compliance-Risiken wurde der Vorstand 2025 durch den Jahresbericht Compliance informiert. Differenziert wurden die Risikolagen der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten sowie Konzernleitungsfunktionen beschrieben sowie vorhandene risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen aufgezeigt.
- **Compliance-Sensibilisierungen und -Trainings:** Um in Compliance-Fragen beraten zu können, ist es erforderlich, dass Führungskräfte und Mitarbeitende der Compliance-Organisation über aktuelle Entwicklungen informiert sind. Zu ihrer regelmäßigen Qualifizierung steht mit der Compliance Academy ein digitaler Lernbereich als zentrales Instrument der Wissensvermittlung zur Verfügung. Das Absolvieren zentral festgelegter Kurse ist obligatorisch.

  Bei der Prägung unserer Unternehmenskultur kommt den Führungskräften eine besondere Rolle zu. Um sie zu regelkonformem Verhalten zu schulen und damit den DB-Konzern und sich vor Compliance-Risiken zu schützen, wurden verschiedene Programme implementiert. Das verpflichtende Schulungsprogramm für das Top-Management wurde 2025 um das Modul »Interessenkonflikte« erweitert. Es ergänzt das etablierte, durch die Konzernfunktionen Compliance, Revision und Recht durchgeführte Compliance-Coaching.

  Das konzernweit gültige Rahmenkonzept für Compliance-Sensibilisierungen folgt einem risiko- und bedarfsorientierten Ansatz. Auf Basis eines definierten Kriterienkatalogs werden Zielgruppen mit unterschiedlich hohem Sensibilisierungsbedarf identifiziert und der jeweilige Schulungsturnus festgelegt. Die Inhalte der Schulungen umfassen sowohl Standardwissen zu Compliance-Anforderungen als auch spezifisches Wissen, das sich für die Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Konzernleitungsfunktionen aus den jeweiligen Geschäftsmodellen ableitet. Die Vermittlung der Inhalte erfolgt für Führungskräfte und Mitarbeitende mit hohem und mittlerem Sensibilisierungsbedarf mittels Teilnahme an Präsenzveranstaltungen oder Durchführung von E-Learnings. Über einen Zeitraum von zwei bis zweieinhalb Jahren wollen wir eine nahezu vollständige Trainingsabdeckung für Mitarbeitende und Führungskräfte mit hohem und mittlerem Risiko erreichen. Führungskräfte und Mitarbeitende mit niedrigem Sensibilisierungsbedarf werden im Rahmen ihrer Arbeitsverträge und über konzernweite Medien und Kampagnen für Compliance-Themen sensibilisiert. Weitere Informationen im Abschnitt Kennzahlen 252.

- **Überprüfungen von Bewerber:innen:** Im Rahmen des Personalauswahlverfahrens wurden 2025 Überprüfungen (»Pre-Employment Checks«) von Bewerber:innen für sicherheitsrelevante Funktionen von leitenden Angestellten durchgeführt. Dies betrifft z. B. Funktionsbereiche mit Budgetverantwortung ab 500 Tsd. €, Funktionen mit Relevanz für die IT- oder Betriebssicherheit sowie Funktionen mit Relevanz für die Reputation des DB-Konzerns. Die Überprüfungen umfassen u. a. die Felder Korruption/Wirtschaftskriminalität und sicherheitsrelevante Delikte.
- **Aufbauorganisation Compliance:** 2025 wurden Vorbereitungen zur Bündelung der bislang dezentralen Compliance-Organisation in der zentralen Compliance-Organisation getroffen. Die für 2026 geplante Zentralisierung soll die Effizienz der Compliance-Arbeit im DB-Konzern steigern, eine einheitliche Auslegung und Anwendung von Compliance-Standards gewährleisten sowie den stetig steigenden regulatorischen Anforderungen gerecht werden. U. a. sollen dadurch die Anforderungen des Hinweisgeberschutzgesetzes (HinSchG) und die erweiterten externen Berichtspflichten noch effektiver und konzernweit abgestimmt umgesetzt werden können.
- **Digitalisierung:** 2025 wurden die Compliance-Tätigkeiten weiterhin hinsichtlich ihres Digitalisierungspotenzials analysiert. Dazu hat ein neues Trainingsformat in Kooperation mit der Universität Duisburg/Essen Verwendung gefunden, in dem ein Avatar Schulungsinhalte zu einem Compliance-Thema vermittelt. Dies wurde von der Zielgruppe positiv angenommen, und weitere dahin gehende Formate befinden sich in Entwicklung. Zudem wurde geprüft, in welchen Bereichen der Einsatz von Large Language Models das Compliance-Management sinnvoll unterstützen kann, um Automatisierung und Informationsvermittlung weiter zu verbessern. Darüber hinaus kommt das im Vorjahr beschaffte Governance-, Risk- and Compliance-(GRC-)Tool seit 2025 bei der Erstellung der Compliance-Jahresberichte sowie der Nachverfolgung von Maßnahmen zum Einsatz.
- **Weiterentwicklung Compliance-Richtlinien:** 2025 wurden im Hinblick auf die voraussichtlich im ersten Halbjahr 2026 in Kraft tretende angepasste Rahmenrichtlinie »Sponsoring« umfassende vorbereitende Maßnahmen ergriffen. Ziel der Überarbeitung ist es, das Anfang 2024 eingeführte Verfahren zur Compliance- und Integritätsprüfung aller potenziellen Vertragspartner im konzernweit gültigen Regelwerk zu verankern. Die Prüfung wird frühzeitig durch die zuständige Compliance-Einheit durchgeführt. Sie basiert auf einer durch den Vertragspartner auszufüllenden Compliance-Eigenerklärung und beinhaltet u. a. einen Sanktionslistencheck.

Auch vorbereitet wurde eine Änderung der Rahmenrichtlinie »Spenden« inkl. des Spendenantrags. Die Anpassung wird voraussichtlich im Juni 2026 erfolgen. Anlass ist die konzernweite Einführung von Compliance- und Integritätsprüfungen auch im Zusammenhang mit Spenden. Maßgeblich sind die in der Rahmenrichtlinie geregelten Ausschlusskriterien.

- **Geschäftspartner-Compliance-Prüfungen:** 2025 wurden die konzernweiten Compliance-Prüfungen von Geschäftspartnern weiter vorangetrieben. Aufbauend auf dem bestehenden Konzept erfolgte im Rahmen eines Interimsverfahrens eine Überprüfung von mehr als 22.000 Bestands- und neuen Lieferanten auf Korruption und andere relevante Compliance-Risiken. Bei identifizierten Auffälligkeiten wurden weiterführende Maßnahmen eingeleitet, einschließlich der Einholung von Stellungnahmen betroffener Geschäftspartner. Die Überführung in einen Regelprozess soll 2027 abgeschlossen sein. Sie ist abhängig vom Fortschritt eines IT-Konzernprojekts.

  Zudem wurden 2025 Maßnahmen zur weiteren Standardisierung von rechnungsbegründenden Unterlagen und Automatisierung der Abrechnungsprüfungen im Bereich der sicherungs- und bauaffinen Dienstleistungen unter Beteiligung der Compliance-Organisation ergriffen. Potenziellen Falschangaben soll damit frühzeitig entgegengewirkt sowie erforderliche rechtliche Schritte eingeleitet werden, um das Konzernvermögen noch besser zu schützen.
- **Bearbeitung gemeldeter Korruptionsfälle:** Um Informationen über mögliche Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften oder interne Regelungen zu erhalten, besteht ein konzernweites Hinweissystem 252f.

  An der Bearbeitung eines Hinweises sind unterschiedliche Organisationseinheiten des DB-Konzerns beteiligt. Während im Zusammenhang mit Verdachtsfällen auf Korruption die zentrale Compliance-Organisation das Hinweismanagement betreibt, ist die im Bereich Konzernsicherheit angesiedelte Abteilung »Interne Ermittlungen« für die Sachverhaltsaufklärung zuständig.

  Um einen transparenten und konsistenten Umgang mit u. a. gemeldeten Korruptionssachverhalten sicherzustellen, wurde das Compliance-Komitee eingerichtet, dem der CCO des DB-Konzerns vorsitzt. Regelmäßige Mitglieder sind die Leitungen der Bereiche »Compliance«, »Konzernrevision«, »Konzernsicherheit«, »Recht« und »Beschäftigungsbedingungen, Sozialpolitik«. Auf Basis der in

diesem Gremium behandelten Berichte werden durch das Compliance-Komitee Empfehlungen für Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Konzernleitungsfunktionen ausgesprochen. Sofern gravierendes Fehlverhalten unter Beteiligung leitender Angestellter aus dem Top-Management festgestellt wird, kommt das Disziplinarkomitee unter Beteiligung der Vorstandsvorsitzenden, des Vorstands »Personal und Recht« sowie der Leitungen der Bereiche »Compliance«, »Konzernrevision« und »Recht« zusammen und befasst sich mit der Sanktionierung. Die Aktivitäten der beiden Komitees bewirkten 2025 Verbesserungen in Abläufen und Sensibilisierung sowie, in einzelnen Fällen, vertrags- bzw. arbeitsrechtliche Konsequenzen.

Maßnahmenpläne 2026

Die genannten Maßnahmen werden wie beschrieben fortgeführt. 2026 liegt der Schwerpunkt auf der Zentralisierung der Compliance-Organisation sowie auf der weiteren systematischen Prüfung, in welchen Aufgabenbereichen Digitalisierung und KI ausgebaut werden können.

ZIELE

2025 gab es keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS in Bezug auf Korruption und Bestechung. Unser Anspruch ist, das Compliance Management im DB-Konzern auf einem hohen Niveau zu halten.

Die Wirksamkeit unseres CMS hinsichtlich Korruption und Wirtschaftskriminalität in Form von Betrug und Untreue lassen wir regelmäßig durch eine externe Prüfungs- und Beratungsgesellschaft konzernweit und unabhängig in allen Geschäftsfeldern, Serviceeinheiten sowie in der Konzernleitung untersuchen. Die letzten Wirksamkeitsprüfungen nach dem Wirtschaftsprüfungsstandard IDW PS 980 fanden 2021 bis 2023 mit einem Follow-up-Prozess bis 2025 statt und wurden mit uneingeschränkten Prüfungsurteilen abgeschlossen. Für 2026/2027 ist die nächste Überprüfung des CMS geplant.

KENNZAHLEN

Korruptions- oder Bestechungsfälle (G1-4)

2025 gingen Hinweise auf Korruptionsfälle im unteren zweistelligen Bereich ein. Sie wurden gem. den etablierten Prozessen intern und bei hinreichender Belastbarkeit auch gemeinsam mit den zuständigen Ermittlungsbehörden aufgearbeitet. 2025 gab es keine Bestätigungen von Vorwürfen von vom DB-Konzern ausgehender Korruption. Dementsprechend wurden insoweit keine arbeitsrechtlichen Maßnahmen gegenüber Mitarbeitenden ergriffen. Auch wurden keine Verurteilungen (von Mitarbeitenden oder Führungskräften des DB-Konzerns) in Zusammenhang mit Korruptionstatbeständen ausgesprochen, demnach auch keine Geldstrafen gegen Mitarbeitende oder den DB-Konzern verhängt.

Compliance-Sensibilisierungen und -Trainings

An Veranstaltungen mit Trainer:innen nahmen zum Thema Korruptionsprävention 2025 rund 27.000 Führungskräfte und Mitarbeitende (im Vorjahr: rund 28.000 Führungskräfte und Mitarbeitende) teil. Zudem wurden 2025 rund 63.000 E-Learning-Einheiten (im Vorjahr: rund 88.000) zur Korruptionsprävention absolviert.

Schutz von Hinweisgeber:innen

WESENTLICHES IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblowers)	Negative Auswirkung	Potenziell	Bei unzureichend sicheren bzw. bekannten Meldewegen, um (Verdachts-)Fälle von Wirtschaftskriminalität, Menschenrechtsverletzungen und Umweltschäden zu melden, könnten diejenigen unzureichend geschützt werden, die solche Meldungen vornehmen.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (G1-1)

Der Schutz von Hinweisgeber:innen hat im DB-Konzern einen sehr hohen Stellenwert und ist ein wesentlicher Bestandteil der konzernweiten Compliance-Strukturen. Dies zeigt sich in konzernweit verankerten Grundsätzen, verbindlichen Vereinbarungen und Richtlinien mit klar definierten Verfahren, die Vertraulichkeit gewährleisten und Hinweisgeber:innen vor Benachteiligungen schützen sollen.

- **Verhaltenskodex (Konzerngrundsätze Ethik):** Der konzernweit gültige Verhaltenskodex (Konzerngrundsätze Ethik) stellt klar, dass keine Repressalien gegen Hinweisgeber:innen sowie weitere vom Hinweisgeberschutz erfasste Personen geduldet werden.
- **KBV und KSprAV Hinweismanagement:** Der Umgang mit eingehenden Hinweisen ist in der Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) Hinweismanagement sowie in der Konzernsprecherausschussvereinbarung (KSprAV) und den darauf basierenden Prozessen detailliert geregelt. Beide Policies gelten deutschlandweit. Den Interessen der Hinweisgebenden sowie der im Hinweis genannten Personen wird durch klar definierte Anforderungen an Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Hinweises Rechnung getragen. Hinweise können über verschiedene Meldeka-

näle erfolgen, u. a. telefonisch, per Brief oder E-Mail, über das barrierefreie elektronische Hinweissystem, über Vertrauensanwält:innen, durch persönliche Zusammenkunft sowie über die Compliance-Einheiten der Geschäftsfelder und Serviceeinheiten. Vertrauensanwält:innen sind gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet. Das konzernweite elektronische Hinweissystem dient zusätzlich dem Schutz von Hinweisgeber:innen, ermöglicht die anonyme Abgabe von Hinweisen und steht Mitarbeitenden, Kund:innen, Lieferanten sowie weiteren Hinweisgeber:innen in zwölf Sprachen zur Verfügung. Auch im Anschluss an die Hinweisabgabe besteht die Möglichkeit, anonym mit den bearbeitenden Stellen des DB-Konzerns zu kommunizieren, um Rückfragen zu klären oder zusätzliche Informationen zu liefern.

- **Konzernrichtlinie »Risikominimierung«:** Die EU-Richtlinie zum besseren Schutz von Hinweisgeber:innen wurde in Deutschland 2023 mit dem Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG) in nationales Recht umgesetzt. Um dem Themenspektrum gerecht zu werden, betreibt der DB-Konzern gem. Konzernrichtlinie »Risikominimierung« zwölf unterschiedliche Meldestellen, die in ihrem jeweiligen thematischen Zuständigkeitsbereich zur Umsetzung des HinSchG verpflichtet sind. Meldungen dürfen ausschließlich durch hierfür besonders instruierte und zur Verschwiegenheit verpflichtete DB-Mitarbeitende bearbeitet werden. Sie sind vertraulich und unter Einhaltung der Vorgaben des Datenschutzes zu behandeln. Die Konzernrichtlinie »Risikominimierung« legt konzernweit fest, dass die Compliance Officer der Geschäftsfelder und Serviceeinheiten im Rahmen des Hinweismanagements unabhängig sind und Hinweisgeber:innen Anonymität zusagen können.

MASSNAHMEN

Der DB-Konzern ergreift Maßnahmen, um das hohe Schutzniveau für Hinweisgeber:innen weiter zu stärken bzw. den sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Der Hinweisgeber:innenschutz wurde 2025 im Wesentlichen durch folgende Maßnahmen weiterentwickelt:

- **Ausbau der Hinweisgeber:innenkommunikation:** Der Internetauftritt des DB-Konzerns wurde weiterentwickelt und informiert Hinweisgeber:innen umfassend zum Thema »Whistleblowing bei der DB«, u. a. über verfügbare Meldekanäle, den Ablauf nach Abgabe einer Meldung, die Vertraulichkeit der Identität von Hinweisgeber:innen sowie das Hinweismanagement, einschließlich Meldestellen. Ergänzend wurde im DB-Intranet eine zentrale Übersichtsseite mit gebündelter Darstellung aller Meldestellen und relevanten Kontaktmöglichkeiten für Mitarbeitende eingerichtet.
- **Umsetzung Meldestellenkonzept:** Im Hinblick auf die nationalen Umsetzungsgesetze zur EU-Richtlinie für einen besseren Schutz von Hinweisgeber:innen wurden weitere Anpassungen in Prozessen und Kommunikation des bestehenden Meldesystems vorgenommen. Dies geschah auch im Zusammenhang mit der Einrichtung weiterer Meldestellen.
- **Update des elektronischen Hinweissystems:** 2025 haben wir ein umfassendes Update unseres elektronischen Hinweissystems durchgeführt und damit die Systemlandschaft noch besser an gesetzliche Anforderungen, insbesondere das HinSchG, sowie an konzerninterne Prozesse und organisatorische Rahmenbedingungen angepasst. U. a. wurden die Meldegegenstände und das Berechtigungskonzept an die aktuelle Struktur der konzerninternen Meldestellen angepasst. Auch die Einstiegsseite wurde aktualisiert.
- **Datenschutz-Audit:** 2025 wurde ein umfassendes Datenschutz-Audit für unser elektronisches Hinweissystem durchgeführt, um mögliche Schwachstellen in der Verarbeitung personenbezogener Daten zu identifizieren. Das Audit wurde beanstandungsfrei abgeschlossen.

Maßnahmenpläne 2026

Die genannten Maßnahmen werden wie beschrieben fortgeführt. 2026 liegt ein Schwerpunkt auf Maßnahmen rund um die Ausschreibung zur zukünftigen Bereitstellung des Hinweissystems, basierend auf Ergebnissen der Markterkundung.

ZIELE

2025 gab es keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS in Bezug auf Hinweisgeber:innenschutz. Unser Anspruch ist, das Hinweismanagement im DB-Konzern auf einem hohen Niveau zu halten.

Für wirksamen Hinweisgeber:innenschutz bedarf es eines zuverlässigen Hinweissystems. Darum lassen wir unser Hinweissystem intern und extern prüfen. 2025 erfolgte bspw. ein Datenschutz-Audit 253 des elektronischen Hinweissystems. Die Qualität unseres Hinweissystems lassen wir uns zudem im Rahmen von CMS-Prüfungen 249 bestätigen. Für 2026/2027 ist die nächste konzernweite Überprüfung des CMS geplant.

Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten

WESENTLICHES IRO

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten	Finanzielle Chance	/	Die Interessenvertretung kann die politischen Rahmenbedingungen für den Eisenbahnverkehr in Deutschland und Europa verbessern und sich positiv auf den DB-Konzern auswirken.	Eigene Geschäftstätigkeit

POLICIES (G1-1)

Dem DB-Konzern kommt eine wichtige Rolle bei der Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele sowie der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems in Deutschland und in Europa zu. Dazu stehen wir in engem Dialog mit der gesamten Branche. Wir beziehen eigene verkehrspolitische Positionen auf nationaler und internationaler Ebene und wollen mit Daten und Fakten zur Willensbildung beitragen. Politische Entscheidungen können einen erheblichen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit und Wachstumsmöglichkeiten des Schienenverkehrs sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Branche und des DB-Konzerns haben, z. B. über die Höhe der staatlichen Finanzierung des Schienenverkehrs und der Schieneninfrastruktur oder regulatorische Vorgaben.

Vor der Ausübung werden die Interessenvertreter:innen des DB-Konzerns auf die geltenden Vorgaben und Rahmenbedingungen hingewiesen, insbesondere auf die in der Konzernregelwerksdatenbank hinterlegte Rahmenrichtlinie »Grundsätze der politischen Beziehungen.« Diese enthält als Anlage auch ein Merkblatt zur Interessenvertretung gem. Lobbyregistergesetz mit den geltenden Vorgaben und Hinweisen zur Umsetzung im DB-Konzern.

- **Rahmenrichtlinie »Grundsätze der politischen Beziehungen«:** Die Organisation der Interessenvertretung ist in der Rahmenrichtlinie »Grundsätze der politischen Beziehungen« verbindlich geregelt, die für alle Konzernunternehmen in Deutschland gilt. Das Beziehungsmanagement des DB-Konzerns gegenüber dem politischen Umfeld auf nationaler und internationaler Ebene wird durch die Leitung des Bereichs Politische Beziehungen verantwortet.
- **DB Stakeholdercharta:** Grundlage aller Dialogaktivitäten im DB-Konzern ist unsere Stakeholdercharta. Sie formuliert konzernweit gültige Prinzipien für einen verantwortungsvollen Umgang zwischen dem DB-Konzern und seinen Stakeholdern.
- **Verhaltenskodex (Konzerngrundsätze Ethik):** Für die politische Interessenvertretung haben wir uns über die Stakeholdercharta hinaus strenge interne Maßstäbe für die Mitwirkung an politischen Prozessen gesetzt, die konzernweit bindend als Verhaltenskodex (Konzerngrundsätze Ethik) 204 zusammengefasst sind. Darin ist u. a. festgelegt, dass Zuwendungen jeglicher Art an politische Parteien, deren Vertreter:innen, Politiker:innen sowie an Mandatsträger:innen und Kandidat:innen für politische Ämter grundsätzlich untersagt sind.
- **Lobbyregistergesetz:** Seit 1. Januar 2022 gilt in Deutschland außerdem das Lobbyregistergesetz. Das Lobbyregister und entsprechende Regelungen auf Landes- und EU-Ebene ermöglichen es, Strukturen der Einflussnahme durch Interessenvertreter:innen auf den politischen Willensbildungs- und Entscheidungsprozess transparent nachzuvollziehen. Im Lobbyregister auf der Internetseite des Deutschen Bundestags ist die DB AG unter der Registernummer R001662 gelistet und die DB InfraGO AG unter der Registernummer R001379. Im Transparenzregister der EU ist die DB AG unter der Nummer 4516220482-22 gelistet.

  Um die Ausübung von Interessenvertretung i. S. d. Lobbyregistergesetzes zu konkretisieren, haben der Bundestag und die Bundesregierung unter Beteiligung der Zivilgesellschaft außerdem einen Verhaltenskodex für Interessenvertreter:innen im Rahmen des Lobbyregistergesetzes verabschiedet. Mit der Eintragung einer natürlichen oder juristischen Person, Personengesellschaft oder sonstigen Organisation als Interessenvertreter:in in das Lobbyregister geht eine automatische Pflicht zur Beachtung der Vorgaben dieses Verhaltenskodex einher. Mit der Registrierung im Europäischen Transparenzregister hat der DB-Konzern ebenfalls einen entsprechenden Verhaltenskodex unterzeichnet.

MASSNAHMEN

Die Priorisierung von Vorhaben und Maßnahmen der politischen Interessenvertretung erfolgt grundsätzlich anhand der Bedeutung zur Erreichung der in der Unternehmensstrategie hinterlegten Ziele. Wesentliche Vorhaben auf nationaler und europäischer Ebene 2025 mit Bedeutung für den DB-Konzern werden im Abschnitt »Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten (G1-5)« 255 f. sowie im Zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Umfeldentwicklungen« 37 ff. beschrieben.

Die konkreten Maßnahmen der Interessenvertretung sind abhängig vom jeweiligen Vorhaben und den politischen Entscheidungsprozessen. Das Tätigkeitsprofil umfasst u. a. die Aufbereitung von relevanten Daten und Fakten sowie die Erarbeitung verkehrs-, sicherheits-, wirtschafts- und umweltpolitischer Argumentationslinien für den DB-Konzern, das Beobachten und Analysieren von Entwicklungen und Initiativen im politischen Umfeld des DB-Konzerns auf den Ebenen EU, Bund, Länder, Kommunen, Parteien, Verbände und (Verkehrs-)Wissenschaft, den Abgleich der Analyseergebnisse mit Positionen und Strategien des DB-Konzerns sowie die Interessenvertretung für den DB-Konzern gegenüber dem Europäischen Parlament, der Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag, dem Bundesrat, Parteien und parteinahen Einrichtungen. Im Zuge dessen werden Dialogveranstaltungen und Gespräche mit Regierungsmitgliedern, Abgeordneten sowie Vertreter:innen der Ministerien und Länder durchgeführt. Darüber hinaus werden Stellungnahmen und Gutachten zu konkreten Regelungsvorhaben erarbeitet und übermittelt. Auch die Arbeit in und mit Verbänden ist von zentraler Bedeutung. In mehreren Verbänden ist der DB-Konzern Mitglied. Die nachfolgenden Mitgliedschaften haben besondere Relevanz für den politischen Dialog (in alphabetischer Reihenfolge):

- Allianz pro Schiene (ApS)
- Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGVMOVE)
- Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
- Deutsches Verkehrsforum (DVF)
- Internationaler Eisenbahnverband (UIC)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Die jährlichen finanziellen Aufwendungen des DB-Konzerns im Bereich der Interessenvertretung setzen sich im Wesentlichen zusammen aus Personalaufwendungen, Aufwendungen für die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für die Tätigkeit der im Bereich der Interessenvertretung tätigen Beschäftigten, Mitgliedsbeiträgen und Repräsentationskosten. Angaben zu jährlichen Aufwendungen sind Teil der Berichterstattung im Lobbyregister bzw. europäischen Transparenzregister. Diese werden im europäischen Transparenzregister im April, im Lobbyregister bis Ende Juni aktualisiert und veröffentlicht.

Maßnahmenpläne 2026

Die beschriebenen Maßnahmen werden 2026 fortgeführt.

ZIELE

2025 gab es keine messbaren, terminierten und ergebnisorientierten Ziele i. S. d. ESRS in Bezug auf politisches Engagement und Lobbytätigkeiten. Vor dem Hintergrund der unabhängigen politischen Willensbildungs- und Entscheidungsprozesse sind messbare, terminierte und ergebnisorientierte Ziele in Bezug auf politisches Engagement und Lobbytätigkeiten grundsätzlich nicht möglich.

Unsere übergeordneten Zielsetzungen politischer Interessenvertretung leiten sich aus der Strategie ab. Im politischen Dialog wird für Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zur Stärkung des klimafreundlicheren Verkehrsträgers Schiene und des öffentlichen Verkehrs geworben. Wesentliche Elemente sind die Ausgestaltung der Finanzierung zum Erhalt sowie zum Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und die Wettbewerbsbedingungen im Schienenpersonenverkehr sowie Schienengüterverkehr. Die hierfür maßgeblichen Vorhaben, deren zeitliche Umsetzung und der Umfang der Maßnahmen sind abhängig von politischen Entscheidungen. Die inhaltlichen Schwerpunkte leiten sich im Regelfall aus Regierungsprogrammen und Parlamentsinitiativen ab, die sukzessive über Gesetzgebungsvorhaben in Umsetzung gebracht werden.

POLITISCHE EINFLUSSNAHME UND LOBBYTÄTIGKEITEN (G1-5)

Nachfolgend werden Positionierungen des DB-Konzerns zu wesentlichen Umfeldentwicklungen 37 ff. 2025 dargestellt. Diese sind auch im Lobbyregister einsehbar.

- **Bundeshaushalt:** Der DB-Konzern setzt sich für eine bedarfsgerechte Mitteldotierung der Infrastruktur ein, insbesondere für das Bestandsnetz. Zudem setzt sich der DB-Konzern für eine passfähige Trassenpreisförderung für den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr ein, um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erhalten.
- **Bürokratieabbau-Paket Schiene:** Der DB-Konzern setzt sich für die Umsetzung der schienenrelevanten Empfehlungen des Normenkontrollrats für eine Reformagenda sowie noch offene Empfehlungen des Pakts für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung und der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) sowie für weitere Vorschläge zum Bürokratieabbau ein.
- **Vereinfachung und Beschleunigung von Vergabeverfahren:** Der DB-Konzern setzt sich dafür ein, dass im Rahmen des Gesetzgebungsvorhabens das bestehende Potenzial zur Vereinfachung und Beschleunigung von Vergabeverfahren genutzt wird. Bestimmungen sollten in der Praxis einfach zu handhaben sein und keinen bürokratischen Aufwand verursachen.

- **Bundestariftreuegesetz:** Der DB-Konzern setzt sich für eine angemessene Berücksichtigung der Beschaffungsrealitäten von Sektorenauftraggebern gem. §100 Abs. 1 Nr. 2 lit. b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ein.
- **Bundespolizeigesetz:** Der DB-Konzern setzt sich für den Erhalt der Selbstkostenübernahme der Bundespolizei für die Nutzung von Liegenschaften und der zur Verfügung gestellten Anlagen des DB-Konzerns ein.
- **Deutschland-Ticket:** Der DB-Konzern setzt sich für eine Verstetigung der Finanzierung des Deutschland-Tickets und eine damit verbundene Planungssicherheit ein.
- **Neufassung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme (IVSG):** Der DB-Konzern setzt sich für den Schutz von wettbewerbsrelevanten Daten ein. Zudem dürfen keine zusätzlichen Erhebungspflichten entstehen, die über EU-rechtliche Vorgaben hinausgehen.
- **Entgeltbildung und -regulierung:** Der DB-Konzern setzt sich für einen Regulierungsrahmen ein, der ein funktionsfähiges Trassenpreissystem ermöglicht, das mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen kompatibel ist und eine faire Lastenverteilung zwischen den Verkehrsarten schafft. Dafür müssen die finanziellen und regulatorischen Grundlagen überprüft und angepasst werden.
- **Weiterentwicklung der Finanzierungssystematik für die Schieneninfrastruktur:** Der DB-Konzern setzt sich für eine Weiterentwicklung der Finanzierungssystematik ein. Nötig ist eine Leitstrategie des Bundes, Verbindlichkeit, Transparenz und Planbarkeit müssen erhöht, die Rolle des Bundes als Leistungsbesteller gestärkt und die Wechselwirkungen zwischen Nutzer- und Bundesfinanzierung austariert werden. Leitinstrument der Umsetzung soll ein gesetzlich verankerter Infraplan werden. Dieser ist überjährig und verbindlich durchzufinanzieren.
- **Stärkung kritischer Infrastrukturen:** Der DB-Konzern setzt sich dafür ein, dass ihm und dem Verkehrsträger Schiene kein Wettbewerbsnachteil durch die Vorgaben des KRITIS-Dachgesetzes und des NIS-(Network and Information Security-)2-Umsetzungsgesetzes entstehen.
- **Energie- und Klimapolitik:** Der DB-Konzern setzt sich dafür ein, dass die Stromsteuer auch für Strom im Eisenbahnverkehr auf 0,50 € pro Megawattstunde gesenkt wird.
- **EU-Kapazitätsverordnung:** Der DB-Konzern setzt sich für eine Vereinheitlichung und langfristigere Planung der Kapazitätsvergabe in Europa ein. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen systematisch in den Prozess eingebunden werden.
- **EU-Richtlinie über Maße und Gewichte:** Der DB-Konzern setzt sich dafür ein, dass eine Überarbeitung der zulässigen Maße und Gewichte für den Straßengüterverkehr nicht zu Nachteilen für den Schienenverkehr im intermodalen Wettbewerb führt.
- **Technische Spezifikationen für Interoperabilität für Telematikanwendungen:** Der DB-Konzern setzt sich dafür ein, dass der Sektorstandard Open Sales and Distribution Model (OSDM), der sich bereits mit Zieldatum 2025 in der Umsetzung befindet, in die europäische technische Regulierung (TSI TA) aufgenommen wird.
- **Vorschläge zur Stärkung der multimodalen und sektoriellen Passagierrechte:** Der DB-Konzern setzt sich dafür ein, dass für gleiche Sachverhalte einheitliche Regelungen zwischen den Verkehrsträgern angestrebt werden. Neue Bestimmungen sollten in der Praxis einfach zu handhaben sein und keinen bürokratischen Aufwand verursachen.
- **EU-Finanzrahmen:** Der DB-Konzern setzt sich für die Erhaltung und die Erhöhung des Förderinstruments Connecting Europe Facility (CEF) ein. Es sollte klargestellt werden, dass CEF auch für zentrale Digitalisierungsvorhaben wie die Digitale Automatische Kupplung (DAK) oder das Zugbeeinflussungssystem European Rail Traffic Management System (ERTMS) genutzt werden kann.
- **Single Digital Booking and Ticketing Regulation:** Der DB-Konzern setzt sich dafür ein, dass angesichts der Fortschritte des europäischen Eisenbahnsektors im Rahmen der Ticketing Roadmap des europäischen Eisenbahnverbands CER keine zusätzliche Regulierung erfolgt. Wenn, dann ist diese so auszugestalten, dass das Erreichte nicht gefährdet wird und die kommerzielle Freiheit erhalten bleibt.
- **Reform des EU-Vergaberechts:** Der DB-Konzern setzt sich dafür ein, dass die Reform zu einer deutlichen Verringerung des administrativen Aufwands für den DB-Konzern als Auftraggeber und Auftragnehmer führt.

Um sicherzustellen, dass die Pflege der politischen Beziehungen, insbesondere im Umgang mit Amtsträger:innen, stets im zulässigen Rahmen erfolgt und der Reputation des DB-Konzerns dient, stimmen sich die beteiligten Bereiche mit dem Bereich Compliance ab. Der Compliance-Bereich überwacht zudem im Auftrag des Vorstands die Einhaltung der internen Richtlinien, die die Tätigkeiten der Interessenvertretung beschreiben.

2025 wurden folgende Aufsichtsratsmitglieder neu ernannt, die in den beiden Jahren vor ihrer Ernennung eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung inne-

hatten: Dr. Claudia Stutz (Staatssekretärin im BMV), Frank Krüger (Unterabteilungsleiter im BMV) und Dr. Andreas Kerst (Unterabteilungsleiter im Bundesfinanzministerium).

Zusätzliche Inhalte

Der DB-Konzern berichtet zusätzlich zu den nach den ESRS erforderlichen Angaben auch über weitere Themen, um u. a. darüber hinausgehende Anforderungen von Stakeholdern zu erfüllen. Das umfasst die Themen »Nachhaltigkeit in der Lieferkette«, »Soziale Verantwortung«, »Zusammenarbeit mit den Bahnhofsmissionen« und »Gemeinnütziges Engagement der Deutsche Bahn Stiftung«.

NACHHALTIGKEIT IN DER LIEFERKETTE

Der DB-Konzern will durch transparente und verantwortungsvolle Lieferketten einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten. Unsere Lieferanten übernehmen mit ihren Nachhaltigkeitsleistungen und ihrer Innovationskraft eine aktive Rolle für den gemeinsamen Geschäftserfolg.

Soziale und ökologische Kriterien sind in zahlreichen Warengruppenstrategien sowie in Vergaben als Eignungs-, Leistungs- oder Wertungskriterium verankert. Grundlage hierfür bilden sowohl der DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner (Code of Conduct for Business Partners; CoC BP) als auch die DB Beschaffungspolitik, die die Anforderungen an verantwortungsvolles und nachhaltiges Handeln entlang der Lieferkette klar definieren. Der CoC BP wird im Rahmen der Lieferantenregistrierung verpflichtend anerkannt und beinhaltet u. a. die Achtung der Menschenrechte gem. den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO-Kernarbeitsnormen). Auf dieser Grundlage und gem. den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) erfolgt ein risikobasierter Prüfprozess, u. a. durch Vor-Ort-Audits nach dem Sedex Members Ethical Trade Audit (SMETA) Standard, sofern beim Lieferanten begründete Anlässe eines erhöhten Risikos vorliegen. Zusätzlich bietet unser Beschwerdeverfahren 231 die Möglichkeit, auf etwaige Missstände in unserer Lieferkette hinzuweisen.

2025 wurde erneut eine menschenrechtliche und umweltbezogene Risikoanalyse der Lieferkette durchgeführt. Die Ergebnisse flossen in Präventions- und Abhilfemaßnahmen sowie in risikoorientierte Lieferantengespräche ein. Eine IT-Lösung unterstützt die systematische Bewertung und Dokumentation dieser Risiken.

Darüber hinaus haben wir die Vorgehensweise zur Risikoabschätzung für die tiefere Lieferkette weiterentwickelt, um in spezifischen, priorisierten Lieferketten einen verbesserten Überblick über potenzielle und tatsächliche Risiken in vorgelagerten Wertschöpfungsketten zu erhalten. Erste warengruppenspezifische, risikominimierende Präventionsmaßnahmen wurden durch die betroffenen Geschäftsfelder identifiziert und auf ihre Wirksamkeit hin überprüft.

Seit 2023 setzt der DB-Konzern den Stufenplan für eine nachhaltige und transparente Lieferantenlandschaft um. Nachhaltigkeitsbewertungen werden dabei schrittweise verpflichtend eingeführt:

- **Seit 2023:** verpflichtende Abfrage in allen EU-Vergaben (ohne Mindestanforderungen).
- **Seit 2024:** verpflichtende Vorlage nach Vertragsabschluss bei Vergaben über 100.000 € (ohne Mindestanforderungen).
- **Seit 2025:** in EU-Vergaben verpflichtende Nachhaltigkeitsbewertung mit definierten Mindestanforderungen.
- **Ab 2026:** bei Vergaben über 100.000 € verpflichtende Nachhaltigkeitsbewertung mit definierten Mindestanforderungen.

Bereits mehr als 1.700 Lieferanten (im Vorjahr: mehr als 1.200 Lieferanten) haben aktuelle Bewertungen (ohne definierte Mindestanforderungen) vorgelegt, wodurch rund 80 % (im Vorjahr: rund 70 %) unseres Einkaufsvolumens abgedeckt sind. Es werden Nachhaltigkeitsbewertungen berücksichtigt, die nicht älter als zwei Jahre sind.

Zur Weiterentwicklung nachhaltiger Entscheidungs- und Leistungskriterien arbeitet der DB-Konzern eng mit Industrieverbänden und der Brancheninitiative Railsponsible zusammen. 2025 wurde dort die Risikoanalyse zu ESG-Risiken in der Zug- und Schieneninfrastrukturlieferkette weiter vertieft.

Relevante Themen 2025

- **Dialog mit der Bau- und Bahnindustrie:** 2025 haben wir unseren intensiven Dialog mit der Bau- und Bahnindustrie auf mehreren Ebenen konsequent fortgeführt und weiter ausgebaut. Ziel ist es, gemeinsam tragfähige und nachhaltige Lösungen für den Hochlauf von Infrastrukturprojekten – insbesondere im Kontext der umfassenden Modernisierung des Schienennetzes – und für die Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland zu entwickeln. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei weiterhin auf den Hochleistungskorridoren. Ergänzend werden infrastrukturelle Maßnahmen berücksichtigt, die zur Sicherstellung und Weiterentwicklung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes im Personen- und Güterverkehr beitragen.

— **Railway Forum 2025:** Das Railway Forum 2025 bot dem DB-Konzern eine wichtige Plattform, um den Dialog mit der Bahnindustrie weiter zu vertiefen und Impulse für die Umsetzung der Strategie zu setzen. Die Veranstaltung ermöglichte es, Perspektiven aus Industrie, Forschung und Beschaffung zusammenzuführen und gemeinsame Herausforderungen im Hochlauf der Infrastrukturprojekte zu beleuchten.

Digitalisierung und Innovation in der Beschaffung

Die Weiterentwicklung der Beschaffung ist stark mit der Digitalisierung und (Teil-)Automatisierung von Prozessen verknüpft, die auf einer modernen, vernetzten IT-Infrastruktur basieren. Ziel ist es, vollständig geführte, benutzerfreundliche und digitalisierte End-to-End-Prozesse mit hoher Nutzer:innenorientierung zu etablieren. Der Fokus lag 2025 auf der Erprobung erster KI/GenAI-Anwendungsfälle. Zu den Nutzer:innengruppen zählen Bedarfsträger:innen aus allen Konzerngesellschaften, Lieferanten des DB-Konzerns sowie strategisch und operativ Einkaufende.

Nationale und internationale Aktivitäten

Der Fokus unserer Beschaffungsaktivitäten liegt unverändert in Europa. Aus wettbewerblichen Gründen und zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit arbeiten wir auch mit Lieferanten außerhalb der EU zusammen. Dort liegt der Schwerpunkt in Asien, insbesondere China und Indien. Unser International Procurement Office Asia in Shanghai/China, hat seit seiner Eröffnung rund 1.000 Lieferanten für uns identifiziert und deren Entwicklung sowie Beteiligung in Vergaben entsprechend den geltenden Prozessen begleitet. Darüber hinaus identifiziert das International Procurement Office Asia im asiatischen Markt Innovationen für den DB-Konzern, etwa in den Bereichen Nachhaltigkeit und Digitalisierung.

2025 haben wir unseren Fokus noch einmal deutlicher nach Indien verschoben, um passende Lieferanten für die Absicherung der erhöhten Bedarfe, insbesondere im Bereich Infrastruktur und Instandhaltung zu finden. Außerdem tragen wir so zur Risikominimierung in den Lieferketten bei und reduzieren Abhängigkeiten von einzelnen Märkten.

Der Standort Shanghai managt den gesamten asiatischen Raum inkl. Indien zentral, um partnerschaftlich mit etablierten Lieferanten in China wie auch neuen Lieferanten in der erweiterten Region zusammenzuarbeiten. DB-Qualitätsmitarbeitende überwachen laufend die Produktion.

Die zuverlässige Versorgung mit Produkten durch unsere internationalen Lieferanten hat trotz der schwierigen geopolitischen Bedingungen einen wertvollen Beitrag zum stabilen Betrieb unserer Flotte geleistet.

SOZIALE VERANTWORTUNG

Mit allein in Deutschland rund 209.000 Mitarbeitenden, Millionen von Kund:innen und zahlreichen Geschäftspartnern nimmt der DB-Konzern einen zentralen Platz in der Gesellschaft ein. Neben ökologischen und ökonomischen Aspekten ist auch das Engagement für soziale Themen integraler Bestandteil unseres ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatzes. Das soziale Engagement des DB-Konzerns wird dabei von vier Haltungen geprägt, die uns und unseren Stakeholdern Orientierung bieten. Sie entsprechen unseren Grundüberzeugungen und unserem sozialen Wertekompass als DB-Konzern.

— **Förderung eines guten Miteinanders:** Der DB-Konzern prägt das tägliche Leben und Arbeiten vieler Menschen in Deutschland. Wir wollen ein gutes Miteinander fördern und im Umgang mit anderen verantwortungsbewusst handeln. Wir achten auf ein wertschätzendes Arbeitsumfeld für unsere Mitarbeitenden, auf eine attraktive Gestaltung des Sozialraums Bahnhof sowie auf integre Beziehungen zu unseren Kund:innen und Geschäftspartnern.
— **Wahrnehmung gesellschaftlichen Engagements:** Der DB-Konzern nimmt eine wichtige Rolle in der Gesellschaft ein und will auch selbst einen Beitrag zum Funktionieren dieser Gesellschaft leisten. Wir unterstützen Menschen in Not, die von Naturkatastrophen, Wohnungslosigkeit und anderen schweren Schicksalen betroffen sind. Außerdem engagieren wir uns für Forschung, Wissenschaft und den Nachwuchssport.
— **Stärkung von Vielfalt:** Ein positives Verständnis von gesellschaftlicher Vielfalt ist fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur. Wir wollen ein wertschätzendes und diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld schaffen, in dem alle Menschen die gleichen Möglichkeiten haben, zum Erfolg des DB-Konzerns beizutragen. Auch das Angebot für die Kund:innen soll inklusiv sein. Zudem setzt der DB-Konzern mit verschiedenen Initiativen klare Zeichen für Toleranz und Vielfalt.
— **Verantwortung für die eigene Geschichte:** Wir sind uns auch unserer Unternehmensgeschichte bewusst. Sie bringt eine Verantwortung mit sich, die Erinnerung an die Vergangenheit – auch an die Geschichte der Deutschen Reichsbahn zu Zeiten des Nationalsozialismus – zu bewahren. Dabei wollen wir v. a. für nachfolgende Generationen einen Bildungsauftrag wahrnehmen. Zudem sichern wir das kulturelle Erbe des Schienenverkehrs in Deutschland und pflegen unsere Unternehmensgeschichte.

Hinter den vier Haltungen zur sozialen Verantwortung des DB-Konzerns stehen verschiedene Schwerpunkte mit zahlreichen Aktivitäten und Initiativen. Sie machen unser soziales Wirken konkret und greifbar. Neben dem DB-Konzern übernehmen auch weitere unternehmensnahe Akteure durch ihr eigenständiges Engagement soziale Verantwortung. Dazu zählen insbesondere die gemeinnützige Deutsche Bahn Stiftung 259f. und das Netzwerk der DBplus Partner, darunter v. a. die Stiftungsfamilie BSW&EWH.

ZUSAMMENARBEIT MIT DEN BAHNHOFSMISSIONEN

Die Bahnhofsmission ist mit rund 100 Standorten ein wichtiger Partner im Sozialraum Bahnhof. In diesem Rahmen stellt DB InfraGO der gemeinnützigen Organisation die DB-Räumlichkeiten mietkostenfrei zur Verfügung und übernimmt u. a. die anfallenden Instandhaltungen der Räume sowie von Heizungs-, Toiletten- und elektrischen Anlagen. Zur verstärkten und koordinierten Unterstützung der Bahnhofsmission ist durch DB InfraGO im April 2024 der Aktionskreis »Starke Bahnhofsmission« ins Leben gerufen worden. So wird bspw. auf Werbeflächen in Bahnhöfen seit November 2024 auf Spenden und die Ausübung des Ehrenamts hingewiesen, in Hannover wird die Rolle der Bahnhofsläufer:innen pilotiert, die angesiedelt in der Bahnhofsmission Nutzungskonflikten niedrigschwellig und deeskalierend vorbeugen und sie lösen soll. Zudem ist im Juni 2025 das Förderprojekt »Sozialraum Bahnhof« von Caritas und Stiftung Mercator gestartet, das bis 2028 an 13 Standorten Maßnahmen im und um den Bahnhof entwickelt.

GEMEINNÜTZIGES ENGAGEMENT DER DEUTSCHE BAHN STIFTUNG

Die Deutsche Bahn Stiftung wurde 2013 als gemeinnützige GmbH von der DB AG gegründet und ist deutschlandweit in den Schwerpunkten Bildung, Integration und Ehrenamt aktiv. Mit dem DB Museum gehört zudem das weltweit älteste Eisenbahnmuseum zur Stiftung. Mit seinem umfangreichen Angebot und einer Vielzahl an Exponaten bewahrt es das historische Erbe der Eisenbahn in Deutschland und stärkt den Bildungsschwerpunkt der Stiftung.

Die Deutsche Bahn Stiftung fördert nur als gemeinnützig anerkannte Organisationen. Nicht gefördert werden Einzelpersonen, politische Parteien, religiöse Gemeinschaften und Organisationen, die bzw. deren Mitglieder nicht nach Recht und Gesetz handeln, mit terroristischen Aktivitäten in Verbindung gebracht werden können oder auf einer Sanktionsliste geführt werden.

Deutsche Bahn Stiftung	**2025**	2024	2023
Gemeinnützige Projekte	23 [1)]	21	27
Aufwendungen für gemeinnützige Projekte in Tsd. €	3.220 [1)]	2.778	3.154

[1)] Vorläufiger Wert.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung Spenden aus dem schwerpunktübergreifenden Reaktionsbudget geleistet.

Spenden / in Tsd. €	**2025**	2024	2023
Deutsche Bahn Stiftung	215 [1)]	264	206

[1)] Vorläufiger Wert.

DB Museum / in Mio. €	**2025**	2024	2023
Aufwendungen für das DB Museum	6,6 [1)]	6,6	7,0

[1)] Vorläufiger Wert.

Bildung

Innerhalb des Schwerpunkts Bildung wurden 2025 verschiedene Projekte für Kinder und Jugendliche fortgesetzt. Neu zum Projektportfolio hinzugekommen ist der Partner Digitale Helden. Ziel der gemeinsamen Arbeit ist die Vermittlung von Kompetenzen zum mündigen Umgang mit digitalen Informations- und Kommunikationskanälen sowie die Aufklärung zu Themen und Regeln rund um Klassenchat, Fake News, Hate Speech und Cybermobbing. Dies wird durch ein schuljahrbegleitendes Peer-to-Peer-Medienbildungskonzept erreicht. Teilnehmende Schüler:innen der 8./9. Klassen erwerben im Rahmen eines Online-Kurses Kompetenzen zum verantwortungsvollen Umgang mit digitalen Informations- und Kommunikationskanälen. Als Digitale Helden organisieren sie Klassenbesuche für jüngere Schüler:innen (5./6. Klasse) und geben ihr erlerntes Wissen weiter.

Weiterer Schwerpunkt im Bereich der Bildung bleibt auch die Persönlichkeitsstärkung für Kinder und Jugendliche. Mit ihrem Projektpartner Balu und Du unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung die Durchführung und Ausweitung eines Programms im außerschulischen Bereich, bei dem Grundschulkinder (6 – 10 Jahre), die davon besonders profitieren, mindestens ein Jahr lang von einem/einer Mentor:in (16 – 30 Jahre) auf ihrem Lebensweg begleitet werden. Ziel ist es, das Selbstvertrauen von Kindern zu stärken und ihr Durchhaltevermögen, ihre Resilienz sowie ihre Fähigkeit, aufeinander Rücksicht zu nehmen, zu fördern.

Auch die Stärkung grundlegender fachlicher Kompetenzen, insbesondere der Lese- und Sprachförderung, bleibt in der Arbeit der Deutsche Bahn Stiftung wichtig. Zusammen mit der Stiftung Lesen wurde der 22. Bundesweite Vorlesetag veranstaltet.

Das Thema der Förderausschreibung 2025 lautete »Dialog fördern – Demokratie stärken«. Sie hatte zum Ziel, gleichberechtigten Dialog zwischen Menschen mit unterschiedlichen politischen Meinungen und Erfahrungen zu stärken. Aus 485 Bewerbungen wurden 13 Förderprojekte ausgewählt.

Integration

Mit direkten Hilfsangeboten für Menschen in existenziellen oder psychosozialen Notlagen leistet die Deutsche Bahn Stiftung unkomplizierte und schnelle Unterstützung. Sie arbeitet eng mit dem Verein Bahnhofsmission Deutschland und den rund 100 Bahnhofsmissionen zusammen, um neben der kurzfristigen Zusammenarbeit in Krisensituationen nachhaltige Projekte für hilfsbedürftige Menschen im Bahnhofsumfeld durchzuführen. Gleichzeitig will sie auch ein öffentliches Bewusstsein für gesellschaftliche Themen wie Obdachlosigkeit schaffen und zur Entstigmatisierung psychischer Erkrankungen beitragen.

Mit den Mutmacher:innen am Bahnhof, der Kältehilfe oder der Ambulanz der Berliner Stadtmission wurden erneut bundesweit verschiedene Projekte im Bahnhofsumfeld umgesetzt. Für die Ambulanz der Berliner Stadtmission wurde zusätzlich eine Einmalspende für die Ausstattung des Pflegezimmers, insbesondere für die Beschaffung von Pflegebetten, geleistet. Zudem wurde für die Anschaffung eines neuen Kältebusses gespendet.

Auch die Zusammenarbeit mit der bundesweit tätigen Off Road Kids Stiftung wurde weitergeführt. Mithilfe der Deutsche Bahn Stiftung wurde u. a. wieder die Produktion neuer Online-Erklärvideos ermöglicht, die relevante Themen für von Obdachlosigkeit bedrohte Jugendliche vermitteln.

Mit der Stiftung Deutsche Depressionshilfe und Suizidprävention (SDD) verbindet die Deutsche Bahn Stiftung eine lange und enge Partnerschaft. #morethansad hieß eine von der Deutsche Bahn Stiftung geförderte Ausstellung des Jugendbeirats der SDD. Neben diesem förderte die Deutsche Bahn Stiftung viele weitere Projekte, u. a. die ganzjährige Verfügbarkeit des Info-Telefons Depression, das Netzwerk »Regionale Bündnisse gegen Depression« und das Deutschlandbarometer Depression. 2025 war das Schwerpunktthema der Studie »Depression&Social Media«.

Auch im Bereich der humanitären Hilfe war die Deutsche Bahn Stiftung weiter aktiv. In Afghanistan unterstützte sie zusammen mit dem Bündnis Entwicklung hilft, dem Bündnismitglied DAHW Deutsche Lepra- und Tuberkulosehilfe e. V. sowie der lokal tätigen Partnerorganisation Afghanischer Frauenverein e. V. Schulbildung für Mädchen. Hinzu kam ein weiteres Projekt, das, zusammen mit dem Bündnis Entwicklung hilft sowie Oxfam, Mädchen und junge Frauen im ländlichen Raum in Malawi und Simbabwe dabei unterstützt, einen Schulabschluss zu erlangen, und ihnen allgemeine Lebenskompetenzen sowie handwerkliche Fähigkeiten für eine Berufstätigkeit als Lebensgrundlage vermittelt.

Ehrenamt

Sich ehrenamtlich zu engagieren ist vielen Menschen ein persönliches Anliegen und von Bedeutung für den Zusammenhalt sowie die Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen. Die Deutsche Bahn Stiftung will das Ehrenamt fördern, ehrenamtliches Engagement sichtbar machen und Anerkennung für die Leistungen von Ehrenamtlichen schaffen. Das Programm »Ehrensache« feierte 2025 sein zehnjähriges Jubiläum. Insgesamt bewarben sich rund 800 Mitarbeitende um eine Förderung, rund ein Drittel wurde gefördert.

Die Weihnachtsaktion »Wunscherfüller:in« richtet sich an Mitarbeitende. Gemeinsam konnten auch 2025 zahlreiche Wünsche bedürftiger Menschen durch Mitarbeitende erfüllt werden. Zudem konnten Mitarbeitende einfach und schnell die vielen Bahnhofsmissionen bundesweit mit einem Geldbetrag unterstützen.

DB Museum

Die Deutsche Bahn Stiftung betreibt das DB Museum mit seinen Standorten in Nürnberg, Koblenz und Halle (Saale), die auch von ehrenamtlichen Mitarbeitenden unterstützt werden. Das 1882 gegründete Museum verfolgt den Zweck, die Geschichte des Eisenbahnwesens in Deutschland zu erschließen, zu sammeln, darzustellen und zu vermitteln. Dazu pflegt es eine der weltweit größten Fahrzeugsammlungen mit rund 600 Lokomotiven und Wagen sowie die wohl ältesten und umfangreichsten Sammlungen an Archivalien, Objekten, Film- und Fotobeständen zur deutschen Eisenbahngeschichte.

Die Besuchszahlen lagen 2025 mit mehr als 235.000 Gästen standortübergreifend deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: rund 220.000 Gäste). Mit Veranstaltungen rund um das hundertjährige Jubiläum des Nürnberger Museumsgebäudes, einer Wanderausstellung des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt, Draisinentagen sowie mehreren Sommerfesten und Modellbahnwochenenden bot das Museum ein vielfältiges Angebot.

DB-spezifische Themen

Infrastrukturentwicklung (DB-1)

INFRASTRUKTURMODERNISIERUNG

Wesentliche IROs

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Infrastrukturmodernisierung	Positive Auswirkung	Potenziell	Durch die Infrastrukturmodernisierung leistet der DB-Konzern einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene in Deutschland, die durch die Reduktion von CO_2e-Emissionen zum Klimaschutz beiträgt.	Eigene Geschäftstätigkeit
Infrastrukturmodernisierung	Finanzielle Chance	/	Durch die Infrastrukturmodernisierung des DB-Konzerns kann sich die Auszahlung zusätzlicher Fördergelder ergeben.	Eigene Geschäftstätigkeit
Infrastrukturmodernisierung	Finanzielle Chance	/	Durch die Infrastrukturmodernisierung des DB-Konzerns kann die Kund:innenzahl gesteigert (verstärkte Nutzung durch bestehende Kund:innen und neue Kund:innen) und dadurch höhere Umsätze erzielt werden.	Eigene Geschäftstätigkeit
Infrastrukturmodernisierung	Finanzielles Risiko	/	Durch die Infrastrukturmodernisierung des DB-Konzerns entstehen erhöhte Aufwendungen.	Eigene Geschäftstätigkeit

Policies

Die Modernisierung der Schieneninfrastruktur ist für den DB-Konzern ein zentrales Handlungsfeld im Rahmen der nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Die bestehende Infrastruktur weist aktuell einen erheblichen Modernisierungsbedarf auf und erfüllt in vielerlei Hinsicht nicht mehr die Anforderungen an eine zukunftsfähige, leistungsstarke und ressourceneffiziente Mobilität. Insbesondere die Zuverlässigkeit und Kapazität sind durch den Zustand des Streckennetzes beeinträchtigt.

Um dem schlechten Zustand der Schieneninfrastruktur wirkungsvoll entgegenzuwirken, richtet sich die Infrastrukturentwicklung des DB-Konzerns gezielt auf die Stabilisierung des Betriebs und die Modernisierung des Bestandsnetzes, insbesondere in den hochbelasteten Streckenabschnitten. Der Schwerpunkt liegt darauf, bestehende Engpässe zu beseitigen, die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Infrastruktur zu erhöhen und damit die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr zu schaffen.

Im Rahmen der 2025 aktualisierten Geschäftsfeldstrategie von DB InfraGO 97f. wurde dieser Fokus nochmals geschärft: Die strategischen Prioritäten liegen auf der Stabilisierung des Betriebs, der umfassenden Modernisierung des Bestandsnetzes sowie der Weiterentwicklung der Zukunftsbahnhöfe.

Grundlage für die strategische Ausrichtung von DB InfraGO ist das Infrastrukturprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe, das 2023 vom Bund und dem DB-Konzern vorgelegt wurde. Ziel ist es, den Zugverkehr nachhaltig pünktlicher zu machen und die Voraussetzungen zu schaffen, um die verkehrspolitischen Ziele im Personen- und Güterverkehr zu erreichen.

Im Rahmen der Bewertung der Wirksamkeit ihrer strategischen Maßnahmen bindet DB InfraGO wesentliche Stakeholdergruppen systematisch ein. Zentrales Format hierfür ist der Sektorbeirat als unabhängiges Fachgremium, das die gemeinwohlorientierte Tätigkeit von DB InfraGO mit Fach- und Praxisexpertise begleitet und mit über 20 Mitgliedern aus Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), SPNV-Aufgabenträgern und Verbänden die Breite der Bahnbranche repräsentiert.

2025 wurden dem Sektorbeirat im Themenfeld Infrastrukturmodernisierung u. a. Streckenlayouts, Maßnahmen der Korridorsanierung sowie die Netzzustandsnote vorgestellt und im Hinblick auf ihre Wirksamkeit fachlich erörtert. Ergänzend führt DB InfraGO regelmäßig Kundenveranstaltungen durch, in deren Rahmen EVU als Geschäftspartner über modernisierungsbezogene Infrastrukturthemen informiert und in den Dialog zu Planung, Umsetzung und Wirkungen der Maßnahmen einbezogen werden.

DER NORMATIVE RAHMEN

Die Geschäftsfeldstrategie und das Infrastrukturprogramm von DB InfraGO setzen die verkehrs- und infrastrukturellen Zielvorgaben des Bundes im Rahmen der geltenden gesetzlichen und planerischen Vorgaben um. Maßgebliche Leitlinien hierfür ergeben sich aus dem normativen Rahmen des Bundes, der die langfristige Entwicklung, Finanzierung und Priorisierung der Schieneninfrastruktur festlegt. Die nachfolgend dargestellten wesentlichen Normen und Planungsinstrumente bilden die Grundlage für die strategische Ausrichtung.

Nach Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz gewährleistet die Bundesrepublik Deutschland, »dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes […] Rechnung getragen wird«. Der Bund kommt diesem Infrastrukturauftrag nach, indem er Investitionsmittel zur Verfügung stellt. Wesentliche Basis dafür sind das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) und –

als spezielles Instrument unterhalb des BSWAG – die LuFV. Weitere Investitionszuschüsse werden u. a. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) gewährt. Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die EU Zuschüsse aus dem Programm Connecting-Europe-Fazilität (CEF).

Die Mittel werden i. d. R. als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse (BUZ) gewährt. Zudem investieren wir in erheblichem Umfang Eigenmittel. In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt.

Neben den Investitionszuschüssen erhält der DB-Konzern auch ertragswirksame Zuschüsse, die ebenfalls im Wesentlichen auf die Infrastruktur entfallen. Mit der am 9. Juli 2024 in Kraft getretenen Novellierung des BSWAG hat der Gesetzgeber die Möglichkeit für den Bund, neben Investitionen auch Aufwandstatbestände zu fördern, deutlich ausgeweitet. Zur Nutzung der Förderoptionen sind Vereinbarungen zwischen Bund und DB-Konzern abzuschließen. Dies ist im Rahmen von Nachträgen zur bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III für die Jahre bis 2026 erfolgt.

ALLGEMEINES EISENBAHNGESETZ UND RIL (EU) 2016/798 SICHERHEITSGENEHMIGUNG

Betreiber von Schienenwegen benötigen für den Betrieb von Eisenbahninfrastruktur zwingend eine Sicherheitsgenehmigung. Diese wird vom Eisenbahnbundesamt (EBA) erteilt. Die entsprechenden Anforderungen sind über §7c Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie über Richtlinie (EU) 2016/798 zur Eisenbahnsicherheit geregelt und schlagen sich in der internen Fortführung und Umsetzung daraus resultierender Anforderungen nieder.

Im Fokus steht dabei der Nachweis, dass seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet ist, das den auf EU-Ebene formulierten Anforderungen entspricht. Weiter umfasst die Sicherheitsgenehmigung den Nachweis, dass nationale Anforderungen in Bezug auf Instandhaltung, Betrieb, Steuerungs- und Sicherungssysteme erfüllt sind.

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße.

Kernanliegen des BVWP 2030 sind der Erhalt der Bestandsnetze und die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten. Vom Gesamtvolumen des Plans von rund 269,6 Mrd. € fließen allein bis 2030 rund 141,6 Mrd. € in den Erhalt der Bestandsnetze. Für Aus- und Neubauprojekte sind rund 98,3 Mrd. € vorgesehen.

Der im BVWP 2030 vorgesehene Aus- und Neubau im Bereich des Schienennetzes orientiert sich erstmals am Ziel eines Deutschland-Takts und bildet die infrastrukturelle Grundlage für seine Einführung. Der Deutschland-Takt hat das Ziel, mit einem netzweit abgestimmten Taktangebot im Schienenpersonenverkehr die Wegekette im System Bahn für eine große Anzahl von Personen attraktiver zu gestalten. Gem. dem aktuellen Stand vom August 2025 ist dafür ein Gesamtmittelbedarf für die Bundesschienenwege i. H. v. rund 243 Mrd. € notwendig.

BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZ

Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Im Zentrum steht dabei § 8 BSWAG, über den die klassischen Bundeszuschüsse für Investitionen in den Neu- oder Ausbau von Strecken und für Ersatzinvestitionen an den bestehenden Bundesschienenwegen geregelt sind. In der Anlage zu §1 BSWAG sind die in den »Bedarfsplan für die Bundesschienenwege« zur Durchführung aufgenommenen Einzelvorhaben enthalten.

Präzisierungen sowie weitere, optionale Fördertatbestände sind in §11 BSWAG geregelt.

Zur Konkretisierung der nach den Regelungen des BSWAG gewährleisteten Bundesfinanzierung haben Bund und DB AG verschiedene mehrjährige Finanzierungsvereinbarungen getroffen.

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG

Gegenstand der LuFV zwischen Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sind die Erhaltung der Schienenwege und deren Finanzierung. Die sog. LuFV I hatte Gültigkeit für den Zeitraum 2009 bis 2014 und wurde zum 1. Januar 2015 durch LuFV II abgelöst. Zum 1. Januar 2020 folgte die LuFV III mit einer Laufzeit von zehn Jahren bis 2029. Seitdem wurden insgesamt drei Nachträge abgeschlossen, ins-

besondere, um inflationsbedingte Preissteigerungen abzufedern und die neuen Fördermöglichkeiten aus der BSWAG-Novellierung 2024 umzusetzen. In diesem Kontext waren die Förderung von Instandhaltungsleistungen, die Umsetzung von Korridorsanierungen und Verbesserungen im Bereich der Bahnhofsinfrastruktur ein inhaltlicher Fokus. Der Bund leistet auf Basis dieser Vereinbarung zweckgebundene Zahlungen zur Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege (§11 Abs. 1, § 8 Abs. 1 BSWAG), ein sog. Infrastrukturbeitrag, sowie zusätzlich Zuschüsse für Instandhaltungsleistungen und die Bahnhofsinfrastruktur.

Die LuFV III setzt dabei auf umfassende Transparenz und Kontrolle. Das EBA überwacht, wie die Vereinbarung umgesetzt wird. Es wurden in der LuFV III spezifische Kriterien vereinbart, um den Erfolg der Vereinbarung zu messen. Verfehlt der DB-Konzern bestimmte vertragliche Vorgaben, werden Strafzahlungen fällig.

Im Zusammenhang mit der Gründung der DB InfraGO AG als gemeinwohlorientiertem EIU soll auch die Finanzierungsarchitektur weiterentwickelt werden. Es wird angestrebt, die LuFV III ab 2027 durch eine weiterentwickelte Vereinbarung (Leistungsvereinbarung InfraGO) abzulösen, die aktuell von Bund und DB-Konzern vorbereitet wird.

BEDARFSPLANUMSETZUNGSVEREINBARUNG

Zur Beschleunigung der Realisierung der Projekte des Bedarfsplans trat zum 1. Januar 2018 die zwischen der DB Netz AG (heute: DB InfraGO AG) und dem damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) getroffene Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) in Kraft. Statt der bisherigen Planungskostenpauschale fördert der Bund seitdem die Projektgesamtkosten, an denen sich der DB-Konzern in Höhe der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Projektportfolios beteiligt. Die Planungsbegleitung durch das EBA wurde intensiviert und die Nichteinhaltung von Inbetriebnahmeterminen pönalisiert.

GEMEINDEVERKEHRSFINANZIERUNGSGESETZ

Zuschüsse nach dem GVFG betreffen Zuwendungen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Damit kann auch der Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) – je nach Fördertatbestand in Höhe von 60 % bis 90 % der zuwendungsfähigen Kosten – gefördert werden. Zu den förderfähigen Vorhaben zählen u. a. Investitionen zur Kapazitätserhöhung, zur Reaktivierung oder zur Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe. Aktuell befristet bis 2030 förderfähig ist ferner der Bau und Ausbau von Bahnhöfen.

KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030

Die Bundesregierung verfolgt mit dem Klimaschutzprogramm 2030 einen Ansatz, mit einem breiten Maßnahmenbündel aus Innovationen, Förderung, gesetzlichen Standards und Anforderungen sowie mit einer Bepreisung von Treibhausgasen die vorgegebenen Klimaschutzziele zu erreichen. Das Programm umfasst auch eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs. In diesem Rahmen stellt der Bund zur Stärkung der Schiene und Erreichung der Klimaschutzziele des Bundes im Klimaschutzpaket seit 2020 zusätzliche Mittel i. H. v. insgesamt 11 Mrd. € bis 2030 zur Verfügung. Diese Mittel fließen vollständig in die Eisenbahninfrastruktur und werden je zur Hälfte in Form von Eigenkapitalerhöhungen (bis 2024) für die EIU des Bundes und als Zuschüsse (ab 2025) ausgezahlt.

Maßnahmen

Die strategische Ausrichtung von DB InfraGO 97 f. ist in acht Handlungsfeldern formuliert und konzentriert sich darauf, die Eisenbahninfrastruktur hochverfügbar und digital verdichtet bereitzustellen. Die Modernisierung des Bestandsnetzes hat dabei höchste Priorität. Folgende Maßnahmen standen 2025 im Fokus:

VERFÜGBARKEIT UND BETRIEB

Das Handlungsfeld Verfügbarkeit und Betrieb ist darauf ausgerichtet, die Anlagenverfügbarkeit nachhaltig zu stabilisieren und die betriebliche Qualität kontinuierlich zu verbessern. Ziel ist es, infrastrukturbedingte Verspätungen spürbar zu verringern und Langsamfahrstellen zeitnah zu beseitigen.

»Bauen im Takt«

Seit 2024 ist das System »Bauen im Takt« eingeführt. Dieses Konzept mit verbindlichen und vorausgeplanten Sperrzeiten ermöglicht eine frühzeitige Kommunikation der Bauphasen an die EVU. Gleichzeitig soll durch diese fokussierte Modernisierung der Anlagenzustand verbessert und durch feste Instandhaltungsintervalle stabil gehalten werden. Durch eine gewerkeübergreifende Bündelung von Maßnahmen wird eine höhere Instandhaltungsmenge pro Sperrstunde erreicht. Gleichzeitig schaffen instandhaltungsfreie Zeiträume eine verbesserte Streckenverfügbarkeit und tragen damit zur Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit des Schienennetzes bei.

Für investive Bautätigkeiten und Modernisierungen werden künftig ergänzend »Invest-Container« eingeführt. Aufgrund der erforderlichen Vorlauffristen kommen diese erstmals ab 2027 planmäßig zur Anwendung. Der angelaufene Planungsprozess zeigt, dass etwa 70 % der vorgesehenen Baumaßnahmen innerhalb der definierten Container realisiert werden können. Die Integration der »Invest-Container« in den Netzfahrplan wird die Zahl unterjähriger Fahrplananpassungen deutlich reduzieren und so die Verfügbarkeit des Netzes weiter erhöhen. Nicht genutzte Instandhaltungs-Container werden mit einem Vorlauf von sieben Tagen für den Gelegenheitsverkehr freigegeben. Dadurch wird eine flexible und effiziente Kapazitätsnutzung im Betriebsablauf ermöglicht.

Die Konzeptionsphase für »Bauen im Takt« in der Instandhaltung wurde 2024 abgeschlossen. Seitdem finden die Instandhaltungsarbeiten im Vierwochentakt in bisher rund 3.500 Containern statt (Stand per 31. Dezember 2025). Die Instandhaltungsstrecken befinden sich in den Netzsegmenten mit hoher und sehr hoher Auslastung sowie auf ausgewählten Strecken des übrigen Netzes, die für baubedingte Umleitungen überregionaler Verkehre im Personen- und Güterverkehr wichtig sind. Bei »Bauen im Takt« handelt es sich um eine Regelmaßnahme mit unbegrenzter Gültigkeit.

Für die Umsetzung von »Bauen im Takt« wurde eine interdisziplinäre Programmstruktur geschaffen, die u. a. aus einem Sounding Board, einer Programmleitung, einer Programmsteuerung sowie dem Programm-Kernteam besteht.

HOCHLEISTUNGSNETZ

Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist die Transformation des hochbelasteten Netzes in ein Hochleistungsnetz. Für den Zeitraum bis 2030 ist eine Umsetzung auf rund 2.500 km vorgesehen. Bis 2036 sind derzeit etwa 4.200 km im Rahmen unserer Infrastrukturprogramme geplant.

Korridorsanierungen

Im Juni 2022 haben Bund und DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Verbesserung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Die Pläne zielen darauf, durch umfassende Korridorsanierungen und eine Hochleistungsinstandhaltung der zentralen Schienenkorridore stabile und leistungsfähige Strukturen für das System Schiene zu schaffen. Die umfassende Erneuerung stark belasteter Korridore soll die Qualität und Verfügbarkeit des Netzes erhöhen, infrastrukturbedingte Verspätungsursachen reduzieren und die Grundlage für eine verlässliche Angebotsausweitung im Personen- und Güterverkehr schaffen.

Ein Instrument auf dem Weg zum Hochleistungsnetz sind Korridorsanierungen, bei denen im Rahmen einer mehrmonatigen Totalsperrung alle Anlagen ersetzt, die Leistungsfähigkeit der Anlagen u. a. durch erhöhte technische Standards gesteigert, Bahnhöfe ganzheitlich gestaltet werden und so im sanierten Abschnitt Baumaßnahmen für mehrere Jahre vermieden werden sollen.

Den Auftakt bildete von August bis Dezember 2024 die Korridorsanierung der Riedbahn. In 2025 folgten die Korridorsanierung Emmerich—Oberhausen sowie der Beginn der Korridorsanierung Hamburg—Berlin im August 2025. Die Reihung der Korridorsanierungen wurde mit dem Bund zusammen festgelegt und veröffentlicht. Die Sanierung der 41 Korridore soll bis 2036 abgeschlossen sein.

Weitere Informationen zu den Korridorsanierungen im Zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt Transformation in ein Hochleistungsnetz 98f.

Hochleistungsinstandhaltung

Mit der Hochleistungsinstandhaltung entwickelt DB InfraGO seine Instandhaltungsstrategie weiter, um das korridorsanierte Hochleistungsnetz robuster und zuverlässiger zu machen. Der Ansatz basiert auf drei zentralen Säulen: nachhaltige Prävention, digitale Instandhaltung und schnelle Entstörung.

Weitere Informationen zur Hochleistungsinstandhaltung im Zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt Transformation in ein Hochleistungsnetz 98f.

BAHNHÖFE

Zukunftsbahnhöfe

Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld der Strategie von DB InfraGO in Bezug auf Infrastrukturmodernisierung sind die Zukunftsbahnhöfe, die als leistungsstarker und attraktiver Zugang zum System Schiene weiterentwickelt werden. Im Mittelpunkt steht die ganzheitliche Modernisierung der Bahnhöfe zur Steigerung ihrer Attraktivität und Leistungsfähigkeit.

Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) und dem EBA hat DB InfraGO ein abgestimmtes Zielbild entwickelt, nach dem Bahnhöfe ganzheitlich entlang klarer Standards modernisiert werden sollen. Dieses Zielbild ist im Handbuch Zukunftsbahnhöfe festgehalten und mit der Ausführungsvorschrift des EBA am 28. November 2024 in Kraft getreten.

Bahnhöfe sollen im gesamten Netz zu attraktiven Zukunftsbahnhöfen ausgebaut werden. Dabei werden feste Bau- und Ausstattungsstandards umgesetzt, die nicht nur die Infrastruktur selbst, sondern auch die Erreichbarkeit und das Bahnhofsumfeld berücksichtigen. Die Standards sind im Handbuch Zukunftsbahnhöfe definiert und orientieren sich an den jeweiligen Bahnhofskategorien bzw. Produktlinien.

Übergeordnete Ziele sind außerdem die Steigerung der Kund:innenzufriedenheit und die Erhöhung der barrierefreien Zugänglichkeit für alle Reisenden.

MASSNAHMENPLÄNE 2026

Die genannten Maßnahmen werden 2026 wie beschrieben fortgeführt.

Ziele

Die Festlegung der Jahresziele erfolgt in jährlichen Planungsrunden auf Basis der im Vorjahr erreichten Ist-Werte und orientiert sich an den langfristig in der Strategie hinterlegten Zielvorgaben. Aufbauend auf diesen Referenzwerten, werden unter Berücksichtigung relevanter Rahmenbedingungen – insbesondere betrieblicher, finanzieller und umweltbezogener Einflussfaktoren – konkrete Zielwerte definiert, die einen angemessenen Managementanspruch widerspiegeln.

Die Zieldefinition erfolgt in strukturierten Managementrunden, in denen fachliche Expertisen zusammengeführt, Annahmen abgestimmt und Zielkonflikte bewertet werden. Dabei wird insbesondere im Themenfeld Infrastrukturmodernisierung der Zielkonflikt zwischen laufendem Bahnbetrieb (Fahren) und der Umsetzung von Bau- und Modernisierungsmaßnahmen (Bauen) berücksichtigt. Zielwerte zur Intensivierung von Modernisierungsaktivitäten werden unter der Annahme festgelegt, dass sie Auswirkungen auf die Verfügbarkeit der Infrastruktur und auf infrastrukturbedingte Verspätungen haben können. Diese Wechselwirkungen fließen in die Bewertung der Zielhöhe und der zeitlichen Umsetzung ein.

Die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur erfolgt im Rahmen einer integrierten Strategie, die auf die nachhaltige Leistungsfähigkeit und Resilienz des Schienennetzes ausgerichtet ist. Zentrale Handlungsfelder sind die Stabilisierung des Betriebs, die Transformation in ein Hochleistungsnetz sowie die Entwicklung von zukunftsfähigen Bahnhöfen.

Kennzahlen

Kennzahlen zur Infrastrukturmodernisierung	2025 (Plan)	2025 (Ist)
Verfügbarkeit und Betrieb		
Eingehaltene Instandhaltungs-(IH-)Sperrpausen in %	80	83,3
Ersatz alter Stellwerke in Anzahl per 31.12.	50	64
Hochleistungsnetz		
Generalsanierte Streckenkilometer per 31.12. in km	73	73
Bahnhöfe		
Zukunftsbahnhöfe insgesamt per 31.12.	100	124

VERFÜGBARKEIT UND BETRIEB

Eingehaltene Instandhaltungs-(IH-)Sperrpausen

Mit dem Einsatz der IH-Container im Rahmen von »Bauen im Takt« verfolgen wir das Ziel, die Planbarkeit und Effizienz von Sperrpausen für IH-Maßnahmen zu erhöhen und den Anteil kurzfristig angesetzter Sperrpausen signifikant zu reduzieren. Die Kennzahl wird auch als IH-Taktkonformität bezeichnet. Bis 2030 streben wir an, 80 % der geplanten Sperrpausen termingerecht und im vorgesehenen Zeitfenster einzuhalten. Dadurch sollen Bauaktivitäten ohne kurzfristige Fahrplanänderungen und im Rahmen des standardisierten Zeitfensters durchgeführt werden können. 2025 wurde der angestrebte Zielwert bereits übertroffen. Das Bewirtschaftungssystem »Bauen im Takt« trägt maßgeblich zur Stabilisierung der Bauabläufe und zur Steigerung der Planungsqualität bei.

Ersatz alter Stellwerke

Die Kennzahl zeigt, wie viele Altstellwerke innerhalb eines Jahres im Rahmen von Erneuerungsprojekten ersetzt wurden. Die Zählung erfolgt, wenn das neue Stellwerk in Betrieb gegangen ist.

HOCHLEISTUNGSNETZ

Im Rahmen der Transformation in ein Hochleistungsnetz liegt der Fokus auf einer hohen Umsetzungsleistung bei Korridorsanierungen. Ziel ist es, bis 2036 rund 2.500 Streckenkilometer zu erneuern.

Insgesamt umfasst die Korridorsanierung 41 Korridore, die in §11c BSWAG einzeln ausgewiesen sind. Ursprünglich war die Fertigstellung aller Korridore bis 2030 vorgesehen. In enger Abstimmung mit der Branche und dem Bund wurden die Reihenfolge der Korridorsanierungen sowie der Zeitplan 2025 angepasst und auf 2036 gestreckt, sodass nun maximal vier Korridorsanierungen pro Jahr eingeplant sind.

Das BMV hat dem von DB InfraGO gemeinsam mit EVUs, Verbänden und Ländern überarbeiteten Zeitplan im September 2025 zugestimmt. Damit setzt DB InfraGO die in der Koalitionsvereinbarung vorgesehene Anpassung der Sanierungszeiträume an die Laufzeit des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität 38 um. Zudem wurden die Rückmeldungen der Branche, u. a. zur Stabilität von Umleitungsverkehren, sowie die Ressourcen der Bahn- und Bauindustrie berücksichtigt.

Generalsanierte Streckenkilometer

Die Kennzahl zeigt die Gesamtanzahl der Streckenkilometer, die nach dem Ansatz der Korridorsanierung insgesamt überarbeitet und in Betrieb genommen wurden.

BAHNHÖFE

Zukunftsbahnhöfe

Mit dem Konzept der Zukunftsbahnhöfe verfolgen wir das Ziel, bis 2030 rund 910 Bahnhöfe nach einheitlichen Ausstattungsstandards zu modernisieren und damit die Aufenthaltsqualität sowie die Barrierefreiheit für Reisende weiter zu verbessern. Die Kennzahl zeigt die Anzahl zukunftsfähig ausgerüsteter und betriebener Bahnhöfe nach definierten Standards.

Kundennutzen und Produktqualität (DB-2)

PÜNKTLICHKEIT

Wesentliche IROs

Thema	IRO-Art	Eintritt	Beschreibung	Ort
Pünktlichkeit	Negative Auswirkung	Tatsächlich	Schlechte Pünktlichkeitswerte können Reise- und Transportketten beeinträchtigen und negative Auswirkungen für Geschäfts- und Privatkund:innen haben.	Eigene Geschäftstätigkeit
Pünktlichkeit	Finanzielles Risiko	/	Schlechte Pünktlichkeitswerte und damit die Verfehlung der DB-Pünktlichkeitsziele können zu Reputationsverlusten und einem Kund:innenrückgang führen und somit einen negativen Einfluss auf das finanzielle Ergebnis haben.	Eigene Geschäftstätigkeit
Pünktlichkeit	Finanzielles Risiko	/	Schlechte Pünktlichkeitswerte können dazu führen, dass Pönalen im bestellten Personennahverkehr, Entschädigungen über Fahrgastrechte im Personenfernverkehr sowie Vertragsstrafen gegenüber Geschäftspartnern gezahlt werden müssen.	Eigene Geschäftstätigkeit

Policies

Pünktlichkeit ist die wichtigste Qualitätskennzahl der Verbundproduktion auf der Schiene. Sie ist sowohl Bestandteil der Agenda des BMV als auch der Strategie und der operativen Grundsätze des DB-Konzerns. Die »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« 38 des BMV sieht verbindliche und klar priorisierte Ziele für die Pünktlichkeit vor, um eine spürbare Zuverlässigkeit im Schienenverkehr des DB-Konzerns zu erreichen.

Die »Konzerngrundsätze Strategie« stellen verbindliche Leitplanken für die Formulierung von Konzern-, Geschäftsfeld- und Funktionalstrategien dar. Darin wird die aktuell schlechte Betriebsqualität als Risiko für die Umsetzung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele sowie die wirtschaftliche Tragfähigkeit des DB-Konzerns identifiziert und deshalb auf eine Verbesserung der Pünktlichkeit abgezielt.

Die für die operative Durchführung des Betriebs auf der Schiene essenzielle »Fahrdienstvorschrift« und die Richtlinie »Betriebsleitstellen für die Disposition des Zugbetriebs bei plötzlich eintretenden Ereignissen« sehen Pünktlichkeit als primäres Ziel vor. Alle operativ am Betrieb beteiligten Mitarbeitenden müssen danach in erster Linie für Sicherheit, dann für Pünktlichkeit des Bahnbetriebs sorgen, vorrangig vor allen anderen Tätigkeiten, die ihnen sonst noch übertragen sind. Bei Planabweichungen und vorübergehend eingeschränkter Nutzbarkeit der Schieneninfrastruktur sollen die Betriebsleitstellen von DB InfraGO in enger Zusammenarbeit mit den transportleitenden Stellen der EVU betriebliche Entscheidungen zur Weiterführung des Betriebs treffen, die zu einer bestmöglichen Einhaltung des Fahrplans führen.

Maßnahmen

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit waren 2025 im Sanierungsprogramm S3 44 gebündelt. Für die Stabilisierung der Pünktlichkeit 2026 gibt es fünf Maßnahmenpakete:

KNOTENMASSNAHMEN

Viele Verspätungen entstehen derzeit in den hochbelasteten Knoten. Um die Knoten zu entlasten, sind u. a. planmäßige Zugstarts und die Neutralisierung von Verspätungswirkungen aus den Knoten von hoher Bedeutung. Hier rücken der Bereitstellungsprozess und die Steigerung der Beginnplanmäßigkeit als Treiber für die Gesamtpünktlichkeit in den Fokus. Dies erfolgt durch ein gezieltes Maßnahmenpaket. Dazu zählen u. a. flexible Wendekonzepte und die Einführung von Flex-Abfahrten mit vorgezogener Kundenabfahrtszeit, die einen Resilienzpuffer in den Knoten schaffen. Die Knotenmaßnahmen wirken auf den gesamten Schienensektor.

Effekt auf die Pünktlichkeit / in Prozentpunkten	**2025 (Plan)**	**2025 (Ist)**	2026
DB Fernverkehr	+ 2,0	+ 2,0	+ 1,1
DB Regio Schiene	kein Effekt	kein Effekt	kein Effekt
DB Cargo	kein Effekt	kein Effekt	kein Effekt

Die Knotenmaßnahmen sind im Bereich von DB InfraGO als Linientätigkeit verortet. Es gibt ein überregionales sowie mehrere regionale Verbundzentren, die jeweils aus Teams verschiedener Geschäftsfelder bestehen.

LINIENMASSNAHMEN

Die Linienmaßnahmen sollen Überlastung im System verringern und zur betrieblichen Stabilität beitragen. Dies erfolgt durch dispositive und fahrplanerische Maßnahmen. Dazu zählen v. a. die Einführung einer Pufferminute, die Anhebung der Maximalgeschwindigkeit auf alten Schnellfahrstrecken in der ersten Stufe von 250 km/h auf 280 km/h sowie die Weiterentwicklung der Engpassdisposition und reisendenzentrierte Steuerung. Die Linienmaßnahmen wirken auf den gesamten Schienensektor.

Folgende positive Pünktlichkeitseffekte werden hierbei erwartet:

Effekt auf die Pünktlichkeit / in Prozentpunkten	**2025 (Plan)**	**2025 (Ist)**	2026
DB Fernverkehr	+ 1,5	+ 1,0	+ 1,5
DB Regio Schiene	kein Effekt	kein Effekt	kein Effekt
DB Cargo	kein Effekt	kein Effekt	kein Effekt

Die Linienmaßnahmen werden interdisziplinär zwischen der Konzernleitung und den Geschäftsfeldern im Rahmen der jeweiligen Linienorganisation umgesetzt. Die erwartete Verbesserung durch die Linienmaßnahmen konnte 2025 aufgrund gegenläufiger Effekte v. a. aus Anlagenstörungen und den Auswirkungen des Bauaufkommens nicht vollständig erzielt werden.

FAHRZEUGQUALITÄT FERNVERKEHR

Durch eine Verjüngung und Modernisierung der Flotte sowie den Ausbau von Instandhaltungswerken sollen die pünktlichkeitsrelevanten Fahrzeugstörungen reduziert und damit die Fahrzeugverfügbarkeit erhöht werden. Im Einzelnen soll das durch Digitalisierungs- und Fahrzeugprojekte sowie Maßnahmen in Flotten und Werken erzielt werden. Ein Großteil der Pünktlichkeitseffekte wird durch die Projekte StratoFER (Strategische Angebotsoptimierung: Flächennetz, Ergänzungsnetz, Resilienz) und Nova-VL (Disposition der Zukunft in den Verkehrsleitungen) erzielt. Mit StratoFER soll u. a. die Widerstandsfähigkeit des Fernverkehrsangebots gegenüber Störfaktoren erhöht und das Angebotskonzept im gesamten Netz vereinfacht werden. Bei Nova-VL wird die Grundlage für die Disposition der Zukunft im Sinne einer End-to-End-Steuerung der Reisenden gelegt. Dazu wird die Arbeitsmethodik und Steuerungslogik der Verkehrsleitung neu aufgestellt, um bessere Dispositionsentscheidungen für die Mehrheit der Reisenden treffen zu können und diese konsequent zu steuern und zu informieren. Die Verbesserung der Fahrzeugqualität wirkt auf DB Fernverkehr. Folgende Pünktlichkeitseffekte werden hierbei erwartet:

Effekt auf die Pünktlichkeit / in Prozentpunkten	**2025 (Plan)**	**2025 (Ist)**	2026
DB Fernverkehr	+ 0,5	+ 1,0	+ 2,0
DB Regio Schiene	kein Effekt	kein Effekt	kein Effekt
DB Cargo	kein Effekt	kein Effekt	kein Effekt

Bei DB Fernverkehr konnten 2025 u. a. Fahrzeugstörungen stärker als ursprünglich erwartet reduziert werden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch Betrieb und Fahrplan im Rahmen der Linienorganisation von DB Fernverkehr.

»BAUEN IM TAKT«

Ein Treiber für Unpünktlichkeit sind kurzfristige Baustellen und folglich spät erstellte Fahrplandokumente, die einen planbaren und pünktlichen Bahnbetrieb erschweren. Mit »Bauen im Takt« soll sichergestellt werden, dass die Modernisierung der Schieneninfrastruktur mit einem stabilen Betrieb einhergehen kann. Dies erfolgt durch im Fahrplan standardisierte Sperrzeiten für Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen. Die Maßnahme wird im Abschnitt »Bauen im Takt« 263 f. detailliert beschrieben.

Folgende Pünktlichkeitseffekte werden hieraus erwartet:

Effekt auf die Pünktlichkeit / in Prozentpunkten	**2025 (Plan)**	**2025 (Ist)**	2026
DB Fernverkehr	+ 1,0	+ 1,0	+ 0,3
DB Regio Schiene	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1
DB Cargo	kein Effekt	kein Effekt	kein Effekt

KORRIDORSANIERUNGEN UND INSTANDHALTUNG

Durch die schrittweise Durchführung von Korridorsanierungen auf dem Hochleistungsnetz soll die Infrastruktur leistungsfähiger, zuverlässiger und planbarer werden, wodurch sich auch unsere Pünktlichkeitswerte verbessern sollen. Folgende Pünktlichkeitseffekte werden hierbei erwartet:

Effekt auf die Pünktlichkeit / in Prozentpunkten	2025 (Plan)	2025 (Ist)	2026
DB Fernverkehr	+ 2,0	+ 1,0	+ 0,9
DB Regio Schiene	+ 0,3	+ 0,2	+ 0,2
DB Cargo	+ 0,4	+ 0,2	+ 0,2

Die erste Korridorsanierung wurde Ende 2024 abgeschlossen, jedoch wirkten sich anfängliche Störungen im Zuge der Wiederinbetriebnahme der Riedbahn sowie gegenläufige Effekte aus vermehrten Infrastrukturstörungen negativ auf die Maßnahmenwirkung aus. Weitere Informationen zu den Korridorsanierungen im Zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt Transformation des hochbelasteten Netzes in ein Hochleistungsnetz 98f.

MASSNAHMENPLÄNE 2026

Die beschriebenen Maßnahmen werden 2026 fortgeführt.

Ziele

Die Verbesserung der Pünktlichkeit ist eines der zentralen Ziele des DB-Konzerns. Die Festlegung von Qualitätszielen erfolgt in enger Abstimmung mit den relevanten Geschäftsfeldern. Qualitätsziele werden generell für ein Kalenderjahr und zumeist für die Folgejahre (z. B. im Rahmen der Mittelfristplanung) festgelegt. Die Planung, Abstimmung und der Beschluss von Zielen findet im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses statt, wobei die Zielbeschlüsse durch den Vorstand erfolgen und vom Aufsichtsrat bestätigt werden.

BETRIEBLICHE PÜNKTLICHKEIT

Pünktlichkeitsziele werden jährlich für den Mittelfristzeitraum von fünf Jahren festgelegt. Im Rahmen der Planungsrunde werden die Pünktlichkeitsziele für die folgenden Produkte festgelegt:

- Schienenpersonenfernverkehr (DB Fernverkehr),
- Schienenpersonennahverkehr (DB Regio Schiene auf Basis der Produkte Regionalverkehr, S-Bahnen Wechselstrom, S-Bahnen Gleichstrom) sowie
- Schienengüterverkehr in Deutschland (DB Cargo)

Daraus ergeben sich rechnerisch außerdem folgende Pünktlichkeitswerte:

- Pünktlichkeit DB Schienenpersonenverkehr in Deutschland und
- Pünktlichkeit Schiene in Deutschland.

Als Absprungbasis für die Jahreszielwerte gilt das jeweils aktuelle Jahr (Vorschau-/Prognosewerte). Bei der jährlichen Zielwertbildung werden Prämissen aus der jeweils gültigen Strategie sowie Vorgaben des Bundes berücksichtigt, und die Überleitung von Basis- zu Zielwert erfolgt auf Grundlage der festgelegten Qualitätsmaßnahmen sowie gegenläufiger Effekte (z. B. Anlagenalterung, Baugeschehen).

Die festgelegten Jahreszielwerte werden zur besseren Steuerung der Pünktlichkeit auf Quartals-, Monats- und Wochenziele saisonalisiert. Die Saisonalisierung erfolgt auf Basis historischer Jahresverläufe und der Maßnahmenwirkung.

Mit der vom BMV neu geschaffenen »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« 38 wurden zudem insbesondere mittel- und langfristige Pünktlichkeitsziele für den Fern- und Nahverkehr festgelegt.

Betriebliche Pünktlichkeit / in %	2025	2026	2027–2028 [1]	2029 [2]	mittelfristig [2]	langfristig [2]
DB Fernverkehr	60,1	60	–	≥ 70	80	90
DB Regio Schiene (haltegewichtet)	88,7	~ 89	–	dauerhaft > 90		
DB Cargo	67,7	~ 68	–	–	–	–

[1] Aufgrund der Veränderungen im Vorstand und der vom BMV neu geschaffenen »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« wurde in der Planungsrunde 2025 nur das Folgejahr 2026 geplant.
[2] Festgelegtes Ziel des BMV.

Kennzahlen

Die für die Pünktlichkeit auf der Schiene im DB-Konzern aktuell gültigen Regeln sind seit vielen Jahren konstant, um historische und produktübergreifende Vergleichbarkeiten zu sichern.

Übergreifende Darstellung sowie Verteilung der zentralen Qualitätskennzahlen zur Verwendung in Dashboards, Berichten und Gremien auf Konzernebene sowie nach extern erfolgen über das interne Kennzahlen-Dashboard Digital Situation Room. Dies stellt die einheitliche Anwendung und übereinstimmende Werte der Kennzahlen auf Konzernebene sicher.

Die zu verwendenden Daten, Datenbereitstellung und Berechnung der Werte werden über Steckbriefe mit fachlich verantwortlichen Ansprechpartner:innen aus den Geschäftsfeldern abgestimmt und dokumentiert.

Die Erhebung der verschiedenen Pünktlichkeitskennzahlen wird im Kapitel Strategie 44ff. sowie Geschäftsfeld DB Fernverkehr 77 des Zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Appendix: EU-Taxonomie

EU-Taxonomie

Als eines der zentralen Elemente des European Green Deal wurde im Juli 2020 die Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-VO) verabschiedet. Die Taxonomie ist ein einheitliches Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten auf Grundlage der sechs EU-Umweltziele. Gem. Art. 9 der Taxonomie-VO lauten die sechs Umweltziele der EU:

- Klimaschutz (Climate Change Mitigation; CCM)
- Anpassung an den Klimawandel (Climate Change Adaptation; CCA)
- Wasser- und Meeresressourcen (Water and Marine Resources; WMR)
- Kreislaufwirtschaft (Circular Economy; CE)
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (Pollution Prevention and Control; PPC)
- Biologische Vielfalt und Ökosysteme (Biodiversity and Ecosystems; BIO)

Gem. EU-Taxonomie-Verordnung sind

- im ersten Schritt die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten eines Unternehmens zu ermitteln. Dies sind Aktivitäten, die durch die EU-Taxonomie abgedeckt werden und damit potenziell einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der EU-Umweltziele leisten. Die Bewertung der Wirtschaftsaktivitäten im DB-Konzern umfasst sowohl diejenigen Tätigkeiten, die gem. Delegierter Verordnung (EU) 2021/2139 und nach der ergänzenden Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 den ersten beiden Umweltzielen (»Klimaschutz« und »Anpassung an den Klimawandel«) zugeordnet werden können, als auch diejenigen Aktivitäten, die im Einklang mit der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 in Verbindung mit den verbleibenden Umweltzielen stehen.
- Im zweiten Schritt sind die ermittelten Wirtschaftsaktivitäten auf ihre Taxonomiekonformität zu prüfen. Eine Aktivität gilt dann als taxonomiekonform, wenn sie die technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem EU-Umweltziel erfüllt. Zugleich darf sie keines der übrigen EU-Umweltziele wesentlich beeinträchtigen und muss den in der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 festgelegten sozialen Mindeststandards (sog. Mindestschutz) genügen. Diese fordern insbesondere die Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten. Die Analyse der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten im DB-Konzern erfolgte auf Grundlage der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 sowie unter Anwendung der ergänzenden Delegierten Verordnungen (EU) 2023/2485, (EU) 2023/2486 und (EU) 2026/73.

Die Berichterstattung zu den finanziellen Taxonomiekennzahlen erfolgt sowohl auf Konzernebene als auch auf Ebene einzelner Wirtschaftsaktivitäten.

Die Prüfung der Do-No-Significant-Harm-Kriterien (DNSH-Kriterien) wurde konzernübergreifend durchgeführt und um geschäftsfeldspezifische Aspekte ergänzt. Die Überprüfung der Anforderungen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des EU-Umweltziels »Anpassung an den Klimawandel« fand mithilfe einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse statt. Die Einhaltung der DNSH-Kriterien zu »Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft« wird im Wesentlichen über Umweltmanagementsysteme bzw. Prozesse zur Abfallbewirtschaftung sichergestellt. Die Einhaltung der Vorgaben im Rahmen der Minimum Safeguards wurde durch eine konzernübergreifende Informationsabfrage validiert. Diese Abfrage bestand aus einer eingehenden Prüfung aller relevanten internen Richtlinien, Prozessvorgaben und Abhilfemaßnahmen in den Kernbereichen der menschenrechtsbezogenen Sorgfaltspflichten (einschließlich Arbeitnehmerrechten), des konzernweiten Compliance-Management-Systems (Bekämpfung von Korruption, Betrug und Untreue), des fairen Wettbewerbs sowie der steuerlichen Pflichterfüllung.

Die folgenden Wirtschaftstätigkeiten des DB-Konzern wurden als einschlägig eingestuft:

- 6.1 Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr
- 6.2 Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr
- 6.3 Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- 6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen
- 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr
- 6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur
- 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Diese Wirtschaftsaktivitäten lassen sich vollständig dem EU-Umweltziel »Klimaschutz« (CCM) zuordnen.

Das Geschäftsmodell des DB-Konzerns umfasst eine Vielzahl von Wirtschaftsaktivitäten, denen im Rahmen der Taxonomie-VO jeweils eigene Kriteriensets mit spezifischen Konformitätsvorgaben zugeordnet werden. Soweit auf Aktivitäten innerhalb eines EU-Umweltziels mehrere Wirtschaftstätigkeiten zutreffen, findet die Zuordnung auf Basis der Zieltätigkeit aus dem Kerngeschäft und somit der umsatzrelevanten Tätigkeit statt. Nur in Fällen, in denen eine solche Zuordnung nicht möglich war, erfolgte die Zuordnung der Aktivitäten nach den Kriterien der weiteren Wirtschaftstätigkeiten (insbesondere CCM 7.7). Um bei der Taxonomieprüfung eine angemessene

Verhältnismäßigkeit zu wahren, wurde sowohl bei der Herleitung der Kennzahlen als auch bei der Betrachtung einzelner Wirtschaftsaktivitäten eine finanzielle Wesentlichkeitsschwelle definiert:

- Für den Abdeckungsgrad der jeweiligen Bemessungsgrundlage auf Konzernebene (Umsatz, Investitionen, Betriebsausgaben) wurde für die einzelnen Taxonomiekennzahlen ein Schwellenwert von ≥95 % definiert. Die Taxonomieprüfung deckt für alle Kennzahlen daher mindestens 95 % der auszuwertenden Grundgesamtheit des DB-Konzerns ab.
- Die Wesentlichkeitsschwelle für einzelne Wirtschaftsaktivitäten wurde bei < 0,1 % der jeweiligen Bemessungsgrundlage auf Konzernebene (Umsatz, Investitionen, Betriebsausgaben) festgelegt. Falls diese Schwelle für einzelne Aktivitäten unterschritten wird, werden diese Tätigkeiten nicht separat analysiert. Dies betrifft im Vergleich zum Vorjahr insbesondere CCM 7.7.

TAXONOMIEKENNZAHLEN

Nach der Analyse aller taxonomierelevanten Wirtschaftsaktivitäten des DB-Konzerns wurden im Einklang mit Art. 8 der Verordnung (EU) 2020/852 jeweils die »ökologisch nachhaltigen« Umsatzerlöse, Investitionen (Capital Expenditures; Capex) und Betriebsausgaben (Operational Expenditures; Opex) ermittelt. Die Herleitung der finanziellen Kennzahlen basiert auf den Definitionen in Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178. Die Änderungen aus der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 werden, insbesondere hinsichtlich der tabellarischen Darstellungen der Taxonomiefähigkeit und -konformität sowie des Wegfalls des Meldebogens gem. Anhang XII der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 im Vergleich zum Vorjahr, berücksichtigt.

Durch das Vorgehen bei der Berechnung der Taxonomiekennzahlen wurde sichergestellt, dass es zu keinen Doppelzählungen bei der Zuordnung der Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben zu einzelnen Wirtschaftsaktivitäten gekommen ist. Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben wurden, soweit möglich, ausschließlich der jeweils umsatzrelevanten Tätigkeit zugeordnet.

Taxonomiekennzahlen / in %	**2025**	2024
Taxonomiefähige Anteile		
Umsatz	90,6	90,3
Investitionen (Capex)	94,6	94,5
Betriebsausgaben (Opex)	78,7	78,4
Taxonomiekonforme Anteile		
Umsatz	66,8	67,2
Investitionen (Capex)	79,7	70,1
Betriebsausgaben (Opex)	63,2	62,5

Umsatz

Die Herleitung des taxonomiefähigen und -konformen Umsatzes erfolgte auf Basis des Umsatzes des DB-Konzerns. In Relation dazu wurde dann der Anteil des Umsatzes ermittelt, der mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist.

Die Differenz zwischen Taxonomiefähigkeit und -konformität ist zu überwiegenden Teilen auf nicht taxonomiekonforme Aktivitäten von DB Regio und DB Cargo zurückzuführen (z. B. Betrieb dieselbetriebener Züge).

Der Großteil der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten des DB-Konzerns ist den Kriteriensets CCM 6.1 (Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr), CCM 6.2 (Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr) und CCM 6.14 (Schienenverkehrsinfrastruktur) zuzuordnen. Die taxonomiefähigen Umsatzerlöse können in den meisten Geschäftsfeldern mithilfe des Umsatzkontenplans ermittelt werden. Zur Herleitung der taxonomiekonformen Umsätze wurden Schlüsselungsansätze entwickelt, um Umsatzerlöse zu klassifizieren und zuzuordnen:

- Bei den Schienenverkehrsaktivitäten (CCM 6.1 und 6.2) kam eine Schlüsselungsmethodik auf Basis der elektrifizierten Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometern bei DB Fernverkehr zur Ermittlung der Umsatzerlöse aus elektrifiziertem Personentransport, der Fahrzeugeinheitenkilometer bei DB Regio zur Differenzierung zwischen Traktionsarten und der Stromäquivalente bei DB Cargo zur Zuteilung aller Aktivitäten nach Traktionsarten im Anschluss an die vorherige Reduzierung um den Umsatzanteil aus dem Transport fossiler Brennstoffe) zum Einsatz.
- Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (CCM 6.3) bilden die anteiligen Nutzkilometerleistungen der Busse mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb die Grundlage für die Ermittlung der taxonomiekonformen Umsatzerlöse. Anders als im Vorjahr wird unter CCM 6.3 keine Taxonomiekonformität ausgewiesen, da die Anforderungen an die Reifen der höchsten Klasse an das externe Rollgeräusch bzw. die Anforderungen der beiden höchsten Klassen an den Rollwiderstandskoeffizienten des DNSH-Kriteriums hinsichtlich der Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung 2025 nicht erfüllt wurden. Dies gilt neben den Umsatzerlösen auch für die Investitionen und Betriebsausgaben.
- Für Aktivitäten im Bereich der Schieneninfrastruktur (CCM 6.14) wurden Umsatzerlöse anhand der zentralen Streckenmerkmalsliste elektrifizierten und nicht elektrifizierten Netzteilen und Trassenabschnitten innerhalb und außerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zuge-

ordnet. Mithilfe dieser Liste konnte ein Konformitätsgrad ermittelt werden, der die elektrifizierten Netzbestandteile und – unter dem hier einschlägigen Übergangskriterium bis 2030 – die nicht elektrifizierten Netzabschnitte außerhalb des TEN-V-Netzes (abzüglich der Hauptbahnstrecken) berücksichtigt.

Investitionen (Capex)

Die Herleitung der taxonomiefähigen und -konformen Investitionen erfolgte auf Basis aller Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten vor Abschreibungen und Neubewertungen (einschließlich Zugängen aus Unternehmenszusammenschlüssen) sowie abzüglich von Investitionszuschüssen. Die Investitionen umfassen ebenfalls Zugänge aus Leasingverträgen. In Relation dazu wurde dann der Anteil der Investitionen ermittelt, der als taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform einzustufen ist.

Die Differenz zwischen Taxonomiefähigkeit und -konformität ist zu überwiegenden Teilen auf DB InfraGO (z. B. Investitionen in nicht taxonomiekonforme Netzbestandteile) und den Bereich Beteiligungen/Sonstige zurückzuführen.

Der weit überwiegende Anteil der taxonomiekonformen Investitionen des DB-Konzerns ist den Kriteriensets CCM 6.1 (Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr), CCM 6.2 (Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr) sowie CCM 6.14 (Schienenverkehrsinfrastruktur) zuzuordnen. Die Kategorisierung einzelner Investitionen nach Taxonomiefähigkeit und -konformität erfolgte grundsätzlich auf Einzelpostenbasis. Falls mit dieser Methodik keine vollständige Zuordnung möglich war, kamen geeignete Schlüsselungsverfahren zum Einsatz:

- Investitionen in Werke und operative Produktionsstätten (CCM 6.1 und 6.2) sowie andere betrieblich notwendige Investitionsaufwendungen wurden größtenteils mithilfe der Fertigungsstunden geschlüsselt, die für Schienenfahrzeuge anfielen. Investitionen in Verbindung mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Zweikraftlokomotiven wurden dabei als taxonomiekonform eingestuft.
- Anlagenzugänge im Bereich der Personenwagen (CCM 6.1) und Güterwagen (CCM 6.2) wurden mithilfe eines Schlüssels zur Berücksichtigung der anteiligen Nutzung von elektrischen Antrieben als teilweise taxonomiekonform eingestuft. Im SPNV (CCM 6.1) können Investitionen in Fahrzeuge über die Baureihe oder das befahrene Teilnetz der verwendeten Traktionsart zugeordnet werden.
- Investitionen in die Schieneninfrastruktur (CCM 6.14) wurden analog zum Umsatz mithilfe eines Konformitätsgrads geschlüsselt, in dessen Berechnung die jeweiligen Anteile elektrifizierter Netzabschnitte und nicht elektrifizierter Netzsegmente außerhalb des TEN-V-Netzes (abzüglich der Hauptbahnstrecken) einfließen.
- Bei Investitionen in Personenkraftwagen (CCM 6.5) wurde außerdem ein Schlüsselungsverfahren verwendet, um die Bereifung der Fahrzeuge in die Ermittlung des Anteils taxonomiekonformer Investitionen einfließen zu lassen.

Betriebsausgaben (Opex)

Die Herleitung der taxonomiefähigen und -konformen Betriebsausgaben erfolgte auf Basis aller direkten und nicht aktivierten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing und für Wartung und Reparatur sowie direkter Ausgaben für die Wartung und Instandhaltung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens, die zur Gewährleistung einer kontinuierlichen und effektiven Betriebsbereitschaft erforderlich sind. Außerdem wurde der Teil des Personalaufwands einbezogen, der in direktem Zusammenhang mit der Wartung und Instandhaltung von Vermögenswerten des DB-Konzerns steht. In Relation dazu wurde dann der Anteil der Betriebsausgaben ermittelt, der mit taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist.

Die Differenz zwischen Taxonomiefähigkeit und -konformität ist zu überwiegenden Teilen auf Aktivitäten von DB Regio und DB Cargo zurückzuführen (z. B. Wartung und Instandhaltung dieselbetriebener Züge).

Der Großteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben des DB-Konzerns steht in Verbindung mit den Kriteriensets CCM 6.1 (Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr), CCM 6.2 (Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr) sowie CCM 6.14 (Schienenverkehrsinfrastruktur).

Die Zuordnung taxonomierelevanter Betriebsausgaben nach den technischen Bewertungskriterien erfolgt überwiegend mithilfe einer geeigneten Schlüsselungsmethodik:

- Personalaufwendungen in mehreren Geschäftsfeldern und relevanten DB-Gesellschaften wurden anhand des Anteils der Fertigungsstunden zugeteilt, die unmittelbar in Verbindung mit der Wartung und Instandhaltung von elektrischen Fahrzeugen stehen. Taxonomiefähige Aufwendungen für die Wartung und Instandhaltung der Schienenfahrzeuge mit Dieseltraktion wurden grundsätzlich als nicht taxonomiekonform klassifiziert.
- Im Bereich der Energieinfrastruktur und -versorgung konnte eine Auswertung der relevanten Instandhaltungs- und Personalaufwendungen für die Wartung von Vermögenswerten des DB-Konzerns mithilfe des Anteils der erfassten Leistungsstunden vorgenommen werden, die in den Bereichen Bahnstrom, stationäre Energie und S-Bahn-

Netze anfielen. Diese Betriebsausgaben sind vollständig taxonomiekonform, weil sie den störungsfreien Betrieb des Energieversorgungssystems der DB-Schieneninfrastruktur gewährleisten.

— Für die Schieneninfrastruktur wurde – analog zur Herleitung des taxonomiekonformen Umsatzes und der taxonomiekonformen Investitionen – ein Konformitätsschlüssel hergeleitet, der die elektrifizierten Anteile des Trassennetzes und – im Rahmen des Übergangskriteriums bis 2030 – die nicht elektrifizierten Netzabschnitte außerhalb des TEN-V-Netzes (abzüglich der Hauptbahnstrecken) einschließt.

Weitere relevante Aufwendungen konnten größtenteils direkt einzelnen Wirtschaftsaktivitäten zugeordnet werden.

GESCHÄFTSJAHR 2025

					Kriterien wesentlicher Beitrag										
KPI (1)	**Insgesamt, GJ 2025 (2)**	**Anteil taxonomiefähiger Tätigkeiten, GJ 2025 (3)**	**Taxonomiekonforme Tätigkeiten, GJ 2025 (4)**	**Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten, GJ 2025 (5)**	**Klimaschutz (6)**	**Anpassung an den Klimawandel (7)**	**Wasser- und Meeresressourcen (8)**	**Kreislaufwirtschaft (9)**	**Umweltverschmutzung (10)**	**Biologische Vielfalt und Ökosysteme (11)**	**Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten (12)**	**Anteil der Übergangstätigkeiten (13)**	**Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten (14)**	**Taxonomiekonforme Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr, GJ 2024 (15)**	**Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr, GJ 2024 (16)**
	in Mio. €	**in %**	**in Mio. €**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in Mio. €**	**in %**
Umsatz	26.985	90,6	18.032	66,8	66,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,4	0,7	3,4	17.615	67,2
Capex	14.209	94,6	11.331	79,7	79,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	66,4	4,9	1,6	9.424	70,1
Opex	8.015	78,7	5.066	63,2	63,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40,2	3,5	4,3	7.468	62,5

Anmerkung: Die Spalten (1) bis (16) orientieren sich an der Struktur der standardisierten Berichtstabellen gem. Anhang II der Verordnung (EU) 2026/73.

Gemeldeter Umsatz (in Mio. €)	26.985
Geschäftsjahr	2025

					Kriterien wesentlicher Beitrag								
Umsatzanteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (2025) **Wirtschaftstätigkeiten (1)**	**Code(s) (2)**	**Taxonomiefähiger Umsatz (3)**	**Taxonomiekonformer Umsatz (4)**	**taxonomiekonformer Umsatzanteil (5)**	**Klimaschutz (6)**	**Anpassung an den Klimawandel (7)**	**Wasser- und Meeresressourcen (8)**	**Kreislaufwirtschaft (9)**	**Umweltverschmutzung (10)**	**Biologische Vielfalt und Ökosysteme (11)**	**Ermöglichende Tätigkeiten (12)**	**Übergangstätigkeiten (13)**	**Taxonomiekonformer Anteil des taxonomiefähigen Umsatzes (14)**
	Kriterienset	**in %**	**in Mio. €**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**E**	**T**	**in %**
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1	56,2	12.671	47,0	47,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			83,6
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	14,4	2.492	9,2	9,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			64,1
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			0,0
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	2,0	74,6	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			13,5
Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten	CCM 6.10	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			0,0
Schienenverkehrs-infrastruktur	CCM 6.14	12,3	2.615 178,9	9,7 0,7	9,7 0,7	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	E E	 T	78,8 5,4
Summe der Konformität nach Ziel					**66,8**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**			
Gesamtwert Umsatz		**90,6**	**18.032**	**66,8**	**66,8**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**10,4 %**	**0,7 %**	**73,8**

Anmerkung: Die Spalten (1) bis (14) orientieren sich an der Struktur der standardisierten Berichtstabellen gem. Anhang II der Verordnung (EU) 2026/73. Der Code in Spalte (2) stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann (CCM: Klimaschutz/Climate Change Mitigation, CCA: Anpassung an den Klimawandel/Climate Change Adaptation, WTR: Wasser- und Meeresressourcen/Water and Marine Resources, CE: Kreislaufwirtschaft/Circular Economy, PPC: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung/Pollution Prevention and Control, BIO: Biologische Vielfalt und Ökosysteme/Biodiversity and Ecosystems).
Abkürzungen: E = ermöglichende Tätigkeit (enabling activity), T = Übergangstätigkeit (transitional activity).
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

Gemeldeter Capex (in Mio. €)	14.209
Geschäftsjahr	2025

Investitionsanteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (2025)					Kriterien wesentlicher Beitrag								
Wirtschaftstätigkeiten (1)	**Code(s) (2)**	**Taxonomiefähiger Capex (3)**	**Taxonomiekonformer Capex (4)**	**taxonomiekonformer Capexanteil (5)**	**Klimaschutz (6)**	**Anpassung an den Klimawandel (7)**	**Wasser- und Meeresressourcen (8)**	**Kreislaufwirtschaft (9)**	**Umweltverschmutzung (10)**	**Biologische Vielfalt und Ökosysteme (11)**	**Ermöglichende Tätigkeiten (12)**	**Übergangstätigkeiten (13)**	**Taxonomiekonformer Anteil des taxonomiefähigen Capex (14)**
	Kriterienset	**in %**	**in Mio. €**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**E**	**T**	**in %**
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1	11,5	1.561	11,0	11,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			95,4
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	2,5	252,4 73,9	1,8 0,5	1,8 0,5	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0		 T	69,9 20,5
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			0,0
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	1,9	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			1,0
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			3,4
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	76,7	8.824 617,3	62,1 4,3	62,1 4,3	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	E E	 T	81,0 5,7
Summe der Konformität nach Ziel					**79,7**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**			
Gesamtwert Capex		**94,6**	**11.331**	**79,7**	**79,7**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**66,4 %**	**4,9 %**	**84,3**

Anmerkung: Die Spalten (1) bis (14) orientieren sich an der Struktur der standardisierten Berichtstabellen gem. Anhang II der Verordnung (EU) 2026/73. Der Code in Spalte (2) stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann (CCM: Klimaschutz/Climate Change Mitigation, CCA: Anpassung an den Klimawandel/Climate Change Adaptation, WTR: Wasser- und Meeresressourcen/Water and Marine Resources, CE: Kreislaufwirtschaft/Circular Economy, PPC: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung/Pollution Prevention and Control, BIO: Biologische Vielfalt und Ökosysteme/Biodiversity and Ecosystems).
Abkürzungen: E = ermöglichende Tätigkeit (enabling activity), T = Übergangstätigkeit (transitional activity).
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

Gemeldeter Opex (in Mio. €)	8.015
Geschäftsjahr	2025

Betriebsausgabenanteil von Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (2025)					Kriterien wesentlicher Beitrag								
Wirtschaftstätigkeiten (1)	**Code(s) (2)**	**Taxonomiefähiger Opex (3)**	**Taxonomiekonformer Opex (4)**	**taxonomiekonformer Opexanteil (5)**	**Klimaschutz (6)**	**Anpassung an den Klimawandel (7)**	**Wasser- und Meeresressourcen (8)**	**Kreislaufwirtschaft (9)**	**Umweltverschmutzung (10)**	**Biologische Vielfalt und Ökosysteme (11)**	**Ermöglichende Tätigkeiten (12)**	**Übergangstätigkeiten (13)**	**Taxonomiekonformer Anteil des taxonomiefähigen Opex (14)**
	Kriterienset	**in %**	**in Mio. €**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**in %**	**E**	**T**	**in %**
Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	CCM 6.1	23,4	1.471	18,4	18,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			78,5
Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr	CCM 6.2	7,0	375,8	4,7	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			67,3
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			0,0
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			0,0
Schienenverkehrsinfrastruktur	CCM 6.14	46,8	2.941 278,1	36,7 3,5	36,7 3,5	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	E E	 T	78,3 7,4
Summe der Konformität nach Ziel					**63,2**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**			
Gesamtwert Opex		**78,7**	**5.066**	**63,2**	**63,2**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**40,2 %**	**3,5 %**	**80,3**

Anmerkung: Die Spalten (1) bis (14) orientieren sich an der Struktur der standardisierten Berichtstabellen gem. Anhang II der Verordnung (EU) 2026/73. Der Code in Spalte (2) stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann (CCM: Klimaschutz/Climate Change Mitigation, CCA: Anpassung an den Klimawandel/Climate Change Adaptation, WTR: Wasser- und Meeresressourcen/Water and Marine Resources, CE: Kreislaufwirtschaft/Circular Economy, PPC: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung/Pollution Prevention and Control, BIO: Biologische Vielfalt und Ökosysteme/Biodiversity and Ecosystems).
Abkürzungen: E = ermöglichende Tätigkeit (enabling activity), T = Übergangstätigkeit (transitional activity).
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

ANALYSE DER ANLAGENZUGÄNGE

Anlagenzugänge / in Mio. €	6.1	6.2	6.3	6.5	6.6	6.14	Summe
Sachanlagen	1.100	162,1	–	2,8	0,2	9.374	**10.640**
Immaterielle Vermögenswerte	18,5	34,6	–	–	–	64,0	**117,1**
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	–	–	–	–	–	–	**–**
Nutzungsrechte an Vermögenswerten	441,9	129,6	–	–	–	3,2	**574,7**
Summe	**1.561**	**326,3**	–	**2,8**	**0,2**	**9.441**	**11.331**
davon aus Unternehmenszusammenschlüssen	–	–	–	–	–	–	**–**

ANTEILE JE UMWELTZIEL

Anteil Umsatz je Ziel / in %	Taxonomie-konform	Taxonomie-fähig
CCM [1]	66,8	90,6
CCA [2]	0,0	0,0
WTR [3]	0,0	0,0
CE [4]	0,0	0,0
PPC [5]	0,0	0,0
BIO [6]	0,0	0,0

Anteil Capex je Ziel / in %	Taxonomie-konform	Taxonomie-fähig
CCM [1]	79,7	94,6
CCA [2]	0,0	0,0
WTR [3]	0,0	0,0
CE [4]	0,0	0,0
PPC [5]	0,0	0,0
BIO [6]	0,0	0,0

Anteil Opex je Ziel / in %	Taxonomie-konform	Taxonomie-fähig
CCM [1]	63,2	78,7
CCA [2]	0,0	0,0
WTR [3]	0,0	0,0
CE [4]	0,0	0,0
PPC [5]	0,0	0,0
BIO [6]	0,0	0,0

Das Tabellenformat basiert auf der Struktur der standardisierten Berichtstabellen gem. Anhang II der Verordnung (EU) 2021/2178. Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann.

[1] Klimaschutz (Climate Change Mitigation).
[2] Anpassung an den Klimawandel (Climate Change Adaptation).
[3] Wasser- und Meeresressourcen (Water and Marine Resources).
[4] Kreislaufwirtschaft (Circular Economy).
[5] Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (Pollution Prevention and Control).
[6] Biologische Vielfalt und Ökosysteme (Biodiversity and Ecosystems).

Konzern-Abschluss

276 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
277 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
278 Konzern-Bilanz
279 Konzern-Kapitalflussrechnung
280 Konzern-Eigenkapitalspiegel
282 Konzern-Anhang

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	**2025**	2024
Umsatzerlöse	(1)	26.985	26.203
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	4.292	4.139
Gesamtleistung		31.277	30.342
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	6.463	5.764
Materialaufwand	(4)	-13.024	-12.997
Personalaufwand	(5)	-17.676	-16.622
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	(6)	-4.843	-3.218
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-3.970	-3.903
Operatives Ergebnis (EBIT)		-1.773	-634
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	13	13
Zinserträge	(9)	259	165
Zinsaufwendungen	(9)	-766	-935
Übriges Finanzergebnis	(10)	-37	24
Finanzergebnis		-531	-733
Ergebnis vor Ertragsteuern		**-2.304**	**-1.367**
Ertragsteuern	(11)	0	-403
Jahresergebnis nach Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen		**-2.304**	**-1.770**
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		-2.332	-1.803
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		22	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		6	8
Jahresergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen		7.653	1.006
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		7.652	997
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		-	-
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		1	9
Jahresergebnis nach Ertragsteuern		**5.349**	**-764**
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		5.320	-806
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		22	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		7	17
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert		-5,42	-4,19
verwässert		-5,42	-4,19
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert		17,79	2,32
verwässert		17,79	2,32
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		12,37	-1,87
verwässert		12,37	-1,87

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Jahresergebnis	5.349	-764
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – fortgeführte Geschäftsbereiche	393	148
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	24	7
	417	155
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		
Änderung aus Währungsumrechnung – fortgeführte Geschäftsbereiche	154	78
Änderung aus Währungsumrechnung – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-190	58
Änderung Fair Value von Wertpapieren – fortgeführte Geschäftsbereiche	-1	10
Änderung Fair Value von Wertpapieren – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	0	-
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – fortgeführte Geschäftsbereiche	2	172
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	3
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – fortgeführte Geschäftsbereiche	-1	2
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-
	-36	323
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (vor Steuern)	**381**	**478**
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne – fortgeführte Geschäftsbereiche	-17	1
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-11	1
	-28	**2**
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges – fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-3
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-1
	-	**-4**
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (nach Steuern)	**353**	**476**
Gesamtergebnis	**5.702**	**-288**
Gesamtergebnis		
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	5.676	-330
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	22	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	4	17
Den Aktionären der Deutschen Bahn AG zurechenbares Gesamtergebnis der Periode aus		
fortgeführten Geschäftsbereichen	-1.800	-1.404
nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	7.476	1.074

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(13)	64.744	56.027
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	1.458	1.396
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	406	402
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	40	38
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	2.045	2.587
Derivative Finanzinstrumente	(21)	706	798
Aktive latente Steuern	(16)	51	52
		69.450	**61.300**
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(18)	2.324	2.185
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	0	514
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	3.549	3.198
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	1.985	1.696
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	39	32
Derivative Finanzinstrumente	(21)	46	179
Flüssige Mittel	(22)	11.408	4.170
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	76	10.624
		19.427	**22.598**
Bilanzsumme		**88.877**	**83.898**

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	20.655	11.797
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	6.308	1.167
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		**29.113**	**15.114**
Hybridkapital	(27)	998	2.002
Nicht beherrschende Anteile	(27)	50	87
		30.161	**17.203**
Langfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	(28)	29.535	33.330
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	811	985
Derivative Finanzinstrumente	(21)	296	376
Pensionsverpflichtungen	(31)	2.903	3.318
Sonstige Rückstellungen	(32)	2.933	2.705
Passive Abgrenzungen	(33)	2.712	908
Passive latente Steuern	(16)	11	7
		39.201	**41.629**
Kurzfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	(28)	3.449	4.793
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	4.127	3.457
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.973	3.283
Ertragsteuerschulden	(30)	22	33
Derivative Finanzinstrumente	(21)	111	156
Sonstige Rückstellungen	(32)	7.034	6.314
Passive Abgrenzungen	(33)	799	831
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	(23)	–	6.199
		19.515	**25.066**
Bilanzsumme		**88.877**	**83.898**

Konzern-Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Anhang	**2025**	2024
Ergebnis vor Ertragsteuern		-2.304	-1.367
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	(8)	4.843	3.218
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	(9)	-	-
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(3), (7)	53	110
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	(3), (7)	-15	0
Ergebnis aus dem Abgang von konsolidierten Unternehmen	(3), (7)	-15	-1
Zins- und Dividendenerträge	(9), (10)	-263	-171
Zinsaufwendungen	(9)	766	935
Fremdwährungsergebnis		40	-4
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		-13	-13
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge [1]		2.960	2.875
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		-1.471	-1.283
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		-932	207
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		3.649	4.506
Erhaltene Zinsen		190	127
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen		11	12
Gezahlte Zinsen		-590	-707
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern		-38	-39
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit - fortgeführte Geschäftsbereiche		3.222	3.899
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche		724	668
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		**3.946**	**4.567**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		685	149
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-20.901	-17.874
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		7.645	9.218
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-136	-48
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte		518	88
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-22	-37
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen		12.528	1.225
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen		0	-9
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bilanzierten Unternehmen		17	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bilanzierten Unternehmen		0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit - fortgeführte Geschäftsbereiche		334	-7.288
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche		-63	-469
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		**271**	**-7.757**
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	(25)	8.314	5.500
Auszahlungen für Kapitalrückzahlungen	(27)	-1.000	-
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		-33	-33
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten		-504	-503
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten		-47	-19
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen		-	1.107
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen		-2.016	-1.913
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen des Bundes		3.000	-
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes		0	-155
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper [2]		323	3.531
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper [2]		-4.500	-1.157
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit - fortgeführte Geschäftsbereiche		3.537	6.358
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche		-204	-606
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		**3.333**	**5.752**
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		**7.550**	**2.562**
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	4.170	2.631
Veränderung der flüssigen Mittel der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	(23)	-393	-1.037
Änderungen in der Zusammensetzung des Finanzmittelfonds [3]		103	-
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		-22	14
Flüssige Mittel am Ende der Periode	**(22)**	**11.408**	**4.170**

[1] Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.
[2] Einschließlich der Veränderung der kurzfristigen Bankschulden zwischen den Stichtagen.
[3] Seit dem 1. Januar 2025 werden Anteile an einem Geldmarktfonds nicht mehr in der Bilanzposition »Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere«, sondern in der Bilanzposition »Flüssige Mittel« ausgewiesen. Der Wert per 31. Dezember 2024 wurde nicht angepasst. Eine entsprechende Ausweisänderung per 31. Dezember 2024 hätte eine Erhöhung der Bilanzposition »Flüssige Mittel«, bei korrespondierender Reduktion der Bilanzposition »Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere«, um 103 Mio. € ergeben; **siehe Anhangziffer (17) 300f.**

Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen							Erwirtschaftete Ergebnisse	**Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG**	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	**Eigenkapital**
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen	**Summe**					
Anhang	(24)					(31)		**(25)**	(26)		(27)	(27)	
Stand per 01.01.2024	2.150	6.243	-41	-1	89	-888	-14	**5.388**	2.443	**9.981**	2.002	143	**12.126**
+ Kapitalerhöhung/ Kapitalzuführung	-	5.500	-	-	-	-	-	**5.500**	-	**5.500**	-	-	**5.500**
− Kapitalherabsetzung/ Kapitalrückzahlung	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	-	-62	**-62**
− Dividendenzahlung/ Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	-25	-11	**-36**
− Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	-	-	**-**
± während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-	-	-1	-	-	**-1**	-	**-1**	-	-	**-1**
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	432	2	**434**	-470	**-36**	-	0	**-36**
± Gesamtergebnis	-	-	136	12	171	157	-	**476**	-806	**-330**	25	17	**-288**
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-806	**-806**	25	17	**-764**
davon Währungsänderungen	-	-	136	-	-	-	-	**136**	-	**136**	-	0	**136**
davon latente Steuern	-	-	-	-	-4	2	-	**-2**	-	**-2**	-	-	**-2**
davon Fair-Value-Änderungen/ Reklassifizierungen	-	-	-	10	175	-	-	**185**	-	**185**	-	-	**185**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	155	-	**155**	-	**155**	-	0	**155**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	2	-	-	-	**2**	-	**2**	-	-	**2**
Stand per 31.12.2024	**2.150**	**11.743**	**95**	**11**	**259**	**-299**	**-12**	**11.797**	**1.167**	**15.114**	**2.002**	**87**	**17.203**

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen							Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen	Summe					
Anhang	(24)					(31)		(25)	(26)		(27)	(27)	
Stand per 01.01.2025	2.150	11.743	95	11	259	-299	-12	**11.797**	1.167	**15.114**	2.002	87	**17.203**
+ Kapitalerhöhung/ Kapitalzuführung	-	8.314	-	-	-	-	-	**8.314**	-	**8.314**	-	-	**8.314**
− Kapitalherabsetzung/ Kapitalrückzahlung	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	-1.000	-38	**-1.038**
− Dividendenzahlung/ Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	-26	-9	**-35**
− Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	**-**	-	-	**-**
± während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-	-	4	-	-	**4**	-	**4**	-	-	**4**
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	188	-4	**184**	-179	**5**	-	6	**11**
± Gesamtergebnis	-	-	-33	-2	2	389	-	**356**	5.320	**5.676**	22	4	**5.702**
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	**-**	5.320	**5.320**	22	7	**5.349**
davon Währungsänderungen	-	-	-33	-	-	-	-	**-33**	-	**-33**	-	-3	**-36**
davon latente Steuern	-	-	-	-	-	-28	-	**-28**	-	**-28**	-	-	**-28**
davon Fair-Value-Änderungen/ Reklassifizierungen	-	-	-	-1	2	-	-	**1**	-	**1**	-	-	**1**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	417	-	**417**	-	**417**	-	0	**417**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-1	-	-	-	**-1**	-	**-1**	-	-	**-1**
Stand per 31.12.2025	**2.150**	**20.057**	**62**	**9**	**265**	**278**	**-16**	**20.655**	**6.308**	**29.113**	**998**	**50**	**30.161**

Konzern-Anhang

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo		DB InfraGO [1]	
Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. bzw. per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
Externe Umsatzerlöse	5.931	5.674	10.831	10.096	4.654	5.058	3.164	3.092
Interne Umsatzerlöse	184	173	138	182	314	344	5.424	5.137
Umsatzerlöse	6.115	5.847	10.969	10.278	4.968	5.402	8.588	8.229
Externe übrige Erträge	398	244	530	627	769	586	3.995	3.539
Interne übrige Erträge	271	318	248	257	118	109	258	189
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	19	14	60	54	47	62	2.490	2.359
Summe Erträge	6.803	6.423	11.807	11.216	5.902	6.159	15.331	14.316
Materialaufwand	-3.663	-3.397	-6.840	-6.673	-2.944	-3.236	-5.168	-4.873
Personalaufwand	-1.590	-1.544	-3.017	-2.747	-1.948	-2.097	-5.893	-5.330
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-906	-980	-1.108	-1.030	-689	-760	-3.081	-2.905
EBITDA	**644**	**502**	**842**	**766**	**321**	**66**	**1.189**	**1.208**
Planmäßige Abschreibungen [3]	-599	-598	-650	-658	-325	-417	-1.197	-954
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen [3]	0	-	-1	0	-3	-6	18	13
EBIT (operatives Ergebnis)	**45**	**-96**	**191**	**108**	**-7**	**-357**	**10**	**267**
Operativer Zinssaldo [4]	-146	-149	21	53	-136	-103	-173	-228
davon operative Zinserträge	2	1	74	105	16	23	20	16
davon operativer Zinsaufwand	-148	-150	-53	-52	-152	-126	-193	-244
Operatives Ergebnis nach Zinsen [4]	**-101**	**-245**	**212**	**161**	**-143**	**-460**	**-163**	**39**
Capital Employed [5]	7.344	8.596	1.910	2.358	2.533	2.897	39.829	32.461
Netto-Finanzschulden	5.140	5.262	-1.143	-560	2.258	2.413	10.038	11.121
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	5	5	25	26	3	3
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	3	5	0	0
Brutto-Investitionen	1.107	764	684	498	472	349	18.301	15.227
Erhaltene Investitionszuschüsse	-1	-	-41	-18	-3	0	-7.319	-8.952
Netto-Investitionen	**1.106**	**764**	**643**	**480**	**469**	**349**	**10.982**	**6.275**
Zugänge im Anlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	4	-	-	-	-	-
Mitarbeitende [1, 6]	20.392	21.236	43.091	42.405	25.224	29.483	72.941	71.216

[1] Werte des Vorjahres bzw. per 31. Dezember 2024 wegen der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH auf die DB InfraGO AG angepasst, siehe Abschnitt »Veränderungen in der Segmentzuordnung« 286.
[2] Betrifft Sondereffekte und Umgliederungen im Zusammenhang mit der PPA-Amortisation von Kundenverträgen und die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.
[3] Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im Segmentergebnis enthalten.
[4] Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.
[5] Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen bzw. den Segmentschulden zugerechnet.
[6] Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet). Seit dem 1. Januar 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 31. Dezember 2024 wurden nicht angepasst.

DB Energie		Beteiligungen/ Sonstige [1]		Konsolidierung [1]		**Systemverbund Bahn**		Konsolidierung Übrige		**DB-Konzern bereinigt**		Überleitung [2]		**DB-Konzern**	
2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**	**2025**	2024	**2025**	**2024**	**2025**	2024	**2025**	**2024**
1.516	1.492	914	815	-	-	**27.010**	**26.227**	-	-	**27.010**	**26.227**	-25	-24	**26.985**	**26.203**
1.928	1.965	6.240	6.176	-14.208	-13.913	**20**	**64**	-20	-64	**-**	**-**	-	-	**-**	**-**
3.444	3.457	7.154	6.991	-14.208	-13.913	**27.030**	**26.291**	-20	-64	**27.010**	**26.227**	-25	-24	**26.985**	**26.203**
49	54	570	517	-	-	**6.311**	**5.567**	-	1	**6.311**	**5.568**	152	196	**6.463**	**5.764**
17	17	1.843	1.957	-2.744	-2.799	**11**	**48**	-11	-48	**-**	**-**	-	-	**-**	**-**
41	38	109	139	1.526	1.473	**4.292**	**4.139**	-	-	**4.292**	**4.139**	-	-	**4.292**	**4.139**
3.551	3.566	9.676	9.604	-15.426	-15.239	**37.644**	**36.045**	-31	-111	**37.613**	**35.934**	127	172	**37.740**	**36.106**
-3.015	-3.065	-2.958	-3.036	11.551	11.270	**-13.037**	**-13.010**	3	17	**-13.034**	**-12.993**	10	-4	**-13.024**	**-12.997**
-195	-180	-4.450	-4.429	-	-	**-17.093**	**-16.327**	-	-	**-17.093**	**-16.327**	-583	-295	**-17.676**	**-16.622**
-149	-180	-1.579	-1.667	3.744	3.821	**-3.768**	**-3.701**	5	30	**-3.763**	**-3.671**	-207	-232	**-3.970**	**-3.903**
192	**141**	**689**	**472**	**-131**	**-148**	**3.746**	**3.007**	**-23**	**-64**	**3.723**	**2.943**	**-653**	**-359**	**3.070**	**2.584**
-77	-76	-644	-660	89	82	**-3.403**	**-3.281**	-	-	**-3.403**	**-3.281**	-1	-6	**-3.404**	**-3.287**
-	-	-37	-2	-	-	**-23**	**5**	-	-	**-23**	**5**	-1.416	64	**-1.439**	**69**
115	**65**	**8**	**-190**	**-42**	**-66**	**320**	**-269**	**-23**	**-64**	**297**	**-333**	**-2.070**	**-301**	**-1.773**	**-634**
-9	0	-28	-231	-	-	**-471**	**-658**	-11	-31	**-482**	**-689**	-	-	**-**	**-**
1	5	770	834	-677	-757	**206**	**227**	-26	-107	**180**	**120**	-	-	**-**	**-**
-10	-5	-798	-1.065	677	757	**-677**	**-885**	15	76	**-662**	**-809**	-	-	**-**	**-**
106	**65**	**-20**	**-421**	**-42**	**-66**	**-151**	**-927**	**-34**	**-95**	**-185**	**-1.022**	**-**	**-**	**-**	**-**
1.408	1.135	1.031	1.483	-1.216	-1.175	**52.839**	**47.755**	-2	4.411	**52.837**	**52.166**	-	-	**52.837**	**52.166**
1.030	744	3.371	13.253	-	-40	**20.694**	**32.193**	-	-	**20.694**	**32.193**	-	381	**20.694**	**32.574**
-	-	373	368	-	-	**406**	**402**	-	-	**406**	**402**	-	-	**406**	**402**
-	-	10	8	-	-	**13**	**13**	-	-	**13**	**13**	-	-	**13**	**13**
441	377	955	1.170	-106	-138	**21.854**	**18.247**	-	-	**21.854**	**18.247**	-	395	**21.854**	**18.642**
-281	-247	0	-1	-	-	**-7.645**	**-9.218**	-	-	**-7.645**	**-9.218**	-	-	**-7.645**	**-9.218**
160	**130**	**955**	**1.169**	**-106**	**-138**	**14.209**	**9.029**	**-**	**-**	**14.209**	**9.029**	**-**	**395**	**14.209**	**9.424**
-	-	-	-	-	-	**4**	**-**	-	-	**4**	**-**	-	-	**4**	**-**
2.200	2.149	55.304	59.071	-	-	**219.152**	**225.560**	-	-	**219.152**	**225.560**	-	-	**219.152**	**225.560**

282 Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten
284 Informationen nach Regionen
284 Grundlagen und Methoden
288 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
296 Erläuterungen zur Bilanz
320 Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
321 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung nach Geschäftssegmenten
323 Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente
326 Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten
327 Sonstige Angaben

Informationen nach Regionen

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte [1]		Capital Employed [1]		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeitende [1], [2]	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
Deutschland	25.836	24.970	66.729	57.754	53.451	48.212	21.849	18.316	14.204	9.098	208.844	214.047
Europa (ohne Deutschland)	1.033	1.103	781	875	639	856	107	338	107	338	8.948	10.321
Asien/Pazifik	14	11	0	1	-28	-16	0	68	0	68	1.150	636
Nordamerika	104	132	1	18	-8	-39	3	44	3	44	126	483
Übrige Welt	23	11	-	-	2	-33	0	14	0	14	84	73
Konsolidierung	-	-	-1.181	-1.123	-1.219	3.186	-105	-138	-105	-138	-	-
DB-Konzern bereinigt	**27.010**	**26.227**	**66.330**	**57.525**	**52.837**	**52.166**	**21.854**	**18.642**	**14.209**	**9.424**	**219.152**	**225.560**
Überleitung	-25	-24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	**26.985**	**26.203**	**66.330**	**57.525**	**52.837**	**52.166**	**21.854**	**18.642**	**14.209**	**9.424**	**219.152**	**225.560**

[1] Angabe per 31. Dezember.
[2] Seit 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 31. Dezember 2024 wurden nicht angepasst.

Grundlagen und Methoden

GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen Deutsche Bahn Konzern [DB-Konzern]) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr und Transport und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernexternen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten in der Eisenbahninfrastruktur und im Personenverkehr maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, erfolgt das Geschäft im Güterverkehr europaweit.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (Bund) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt.

Dieser Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 26. März 2026 vorgelegt.

GRUNDLAGEN DER ABSCHLUSSERSTELLUNG

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des §315e HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und grundsätzlich unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

GLIEDERUNG DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Posten dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtsjahres realisiert werden oder fällig sind oder es sich um Zahlungsmittel bzw. Zahlungsmitteläquivalente handelt. Die Erläuterungen zur Bilanz berücksichtigen die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss der DB AG werden die DB AG und alle Tochtergesellschaften ab dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt, nach IFRS 10 vollkonsolidiert.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien der Muttergesellschaft angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Das Eigenkapital der Konzernaktionäre wird getrennt von den nicht beherrschenden Anteilen am Eigenkapital von Tochtergesellschaften ausgewiesen. Die Höhe dieses Anteils ergibt sich aus den nicht beherrschenden Anteilen im Zeitpunkt der Erstkonsolidierung sowie der auf diesen Anteil entfallenden Änderung des Eigenkapitals nach diesem Zeitpunkt.

Die nicht beherrschenden Anteile ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Konzerninterne Schuldverhältnisse bzw. Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten Konzerngesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Konzernunternehmen sind nach der Erwerbsmethode i. S. d. IFRS 3 konsolidiert worden.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits vollkonsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden als Eigenkapitaltransaktionen bilanziert. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) gelten Gesellschaften, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die Partner Rechte am Nettovermögen der Gesellschaft besitzen.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 bis 50 % der Stimmrechte an diesen Gesellschaften innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden auch Gesellschaften, an denen der DB-Konzern weniger als 20 % der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote z. B. aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung nach dem International Accounting Standard (IAS) 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen) einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten sind die Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen anteilig zu bilanzieren.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung nach IAS 21 (Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse) bzw. unter Berücksichtigung des IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationsländern) bei Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationsland haben. Bei der Währungsumrechnung der Ertrags- und Aufwandsposten wurden die Erleichterungen des IAS 21.40 (Anwendung von Durchschnittskursen einer Periode) herangezogen. Umrechnungseffekte aus der Umrechnung der funktionalen Währung von ausländischen Tochtergesellschaften in die Konzernberichtswährung werden in der Währungsrücklage erfasst.

2025 und im Vorjahr hatte keine wesentliche Tochtergesellschaft ihren Sitz in einem Hochinflationsland.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung); die Abschlüsse von Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach IAS 21 in die Berichtswährung umgerechnet.

Für die Währungsumrechnung wurden u. a. folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
1 € entspricht	**2025**	2024	**2025**	2024
Australischer Dollar (AUD)	1,75810	1,67720	1,75166	1,63991
Kanadischer Dollar (CAD)	1,60880	1,49480	1,57863	1,48211
Schweizer Franken (CHF)	0,93140	0,94120	0,93705	0,95245
Renminbi Yuan (CNY)	8,22620	7,58330	8,11731	7,78748
Dänische Krone (DKK)	7,46890	7,45780	7,46341	7,45890
Britisches Pfund (GBP)	0,87260	0,82918	0,85686	0,84654
Hongkong-Dollar (HKD)	9,14640	8,06860	8,80844	8,44498
Japanischer Yen (JPY)	184,09000	163,06000	169,06679	163,82427
Norwegische Krone (NOK)	11,84300	11,79500	11,71919	11,62837
Polnischer Zloty (PLN)	4,22100	4,27500	4,23949	4,30606
Schwedische Krone (SEK)	10,82150	11,45900	11,06772	11,43095
Singapur-Dollar (SGD)	1,51050	1,41640	1,47554	1,44575
US-Dollar (USD)	1,17500	1,03890	1,12977	1,08232

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Konzern-Abschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Ausgehend von historischen Erfahrungen und vernünftigen Erwartungen zukünftiger Ereignisse, werden die abgeleiteten Schätzungen und Beurteilungen kontinuierlich überprüft und ggf. adjustiert. Dennoch entsprechen die Schätzungen nicht immer den späteren tatsächlichen Gegebenheiten.

Schätzungen und Annahmen, die innerhalb des nächsten Geschäftsjahres ein signifikantes Risiko in Form wesentlicher Anpassungen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden mit sich bringen könnten, werden bei den jeweiligen Posten erörtert.

Als Betreiber kritischer Infrastruktur und als Flächenorganisation ist der DB-Konzern potenziell stark von den möglichen Auswirkungen des Klimawandels betroffen. Finanzielle Auswirkungen von Extremwetterlagen werden bereits im Rahmen von Großschadensereignissen erfasst.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

A) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ERSTMALIG VERBINDLICH FÜR BERICHTSPERIODEN AB DEM 1. JANUAR 2025 ANZUWENDEN SIND ODER VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

2025 wurden im Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen erstmals berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2025 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt. Es erfolgten keine wesentlichen Transaktionen mit nicht austauschbaren Währungen im DB-Konzern, sodass die Klarstellungen aus IAS 21 keinen Einfluss auf die Bilanzierung im DB-Konzern hatten.

B) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE PER 31. DEZEMBER 2025 VERABSCHIEDET WAREN, JEDOCH NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEN SIND UND NICHT VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

2025 wurden verschiedene neue Rechnungslegungsstandards und Interpretationen veröffentlicht, die aber für bis zum 31. Dezember 2025 endende Berichtsperioden nicht verpflichtend sind. Sie wurden vom DB-Konzern nicht vorzeitig angewendet. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden für den DB-Konzern als unwesentlich eingeschätzt. Insbesondere gehen wir derzeit nicht davon aus, dass die Änderungen zur Darstellung infolge der Ablösung des IAS 1 durch IFRS 18 einen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung im Abschluss des DB-Konzerns haben werden. Auch die übrigen noch nicht verpflichtend anzuwendenden IFRS-Überarbeitungen werden voraussichtlich keinen wesentlichen Einfluss auf die Bilanzierung im DB-Konzern haben.

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Verkauf DB Schenker vollzogen

Per 30. April 2025 ist der Verkauf von DB Schenker vollzogen worden. Im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung ergab sich per 31. Dezember 2025 ein Entkonsolidierungsgewinn von 7,3 Mrd. €. Infolge des abgeschlossenen Verkaufs sind 12,5 Mrd. € zahlungswirksam zugeflossen. Zudem verminderten sich die Netto-Finanzschulden und das Capital Employed des DB-Konzerns. Im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung ergab sich ein Mittelabfluss (als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte) i. H. v. 1,5 Mrd. €.

Veränderungen in der Segmentzuordnung

Am 30. Mai 2025 wurde mit Eintragung in das Handelsregister die DB Kommunikationstechnik GmbH, die bisher dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet war, auf die DB InfraGO AG verschmolzen. Die Werte des Vorjahres im Segmentbericht wurden entsprechend angepasst.

Mit Wirkung zum 1. September 2025 wurde ein Teil des Bereichs Immobilien der DB AG auf die DB InfraGO AG übertragen. Gegenstand des Betriebsübergangs war die Neustrukturierung der Immobilienaktivitäten im Wesentlichen durch die Übertragung von Personal.

Konsolidierungskreis und Beteiligungen an anderen Gesellschaften

A) KONZERNGESELLSCHAFTEN

Nach IFRS 3 bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen nicht beherrschenden Anteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte bzw. Gruppen von Vermögenswerten, die gem. IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden, mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

	Deutschland 2025	Übrige Welt 2025	Insgesamt 2025	Insgesamt 2024
Vollkonsolidierte Konzerngesellschaften				
Stand per 01.01.	101	239	**340**	**470**
Zugänge	1	2	**3**	**1**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge [1]	-12	-185	**-197**	**-130**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Konzerninterne Transaktionen (Verschmelzungen) [1]	-4	0	**-4**	**-1**
Stand per 31.12.	**86**	**56**	**142**	**340**

[1] Vorjahreswert angepasst.

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Der DB-Konzern hat 2025 0 Mio. € (im Vorjahr: keine) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewendet. Die Zugänge von Unternehmen zum Konsolidierungskreis betrafen zwei neu gegründete Gesellschaften sowie einen Erwerb, bei dem kein Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 erworben wurde; ein Unternehmenszusammenschluss im Sinne von IFRS 3 lag hier nicht vor. Die Zugänge waren für den DB-Konzern nicht wesentlich.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelte es sich um den Abgang aller Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Schenker, vier Liquidationen, vier Verschmelzungen sowie vier weitere Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 12,5 Mrd. €, der nahezu ausschließlich auf DB Schenker entfiel (im Vorjahr: Zahlungsmittelzufluss von 1,2 Mrd. € insbesondere aus dem Abgang aller Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Arriva). Die Verschmelzungen erfolgten zu Buchwerten konzernintern rückwirkend zum 1. Januar 2025.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den im Vergleich zum Vorjahr eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich.

B) GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN, ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

	Deutschland 2025	Übrige Welt 2025	Insgesamt 2025	Insgesamt 2024
At Equity bilanzierte Gemeinschaftsunternehmen				
Stand per 01.01.	9	2	**11**	**21**
Zugänge	0	0	**0**	**0**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge	-1	0	**-1**	**-9**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**-1**
Stand per 31.12.	**8**	**2**	**10**	**11**
At Equity bilanzierte assoziierte Gesellschaften				
Stand per 01.01.	45	21	**66**	**81**
Zugänge	0	0	**0**	**0**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**1**
Abgänge	-4	-13	**-17**	**-14**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**-2**
Stand per 31.12.	**41**	**8**	**49**	**66**

Sämtliche Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sind aus Sicht des DB-Konzerns sowohl einzeln als auch zusammen betrachtet unwesentlich.

C) NICHT FORTGEFÜHRTER GESCHÄFTSBEREICH DB SCHENKER

Durch den vollzogenen Verkauf des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker und den Verkauf von weiteren vier Gesellschaften von DB Cargo sind deren Vermögenswerte und Verbindlichkeiten abgegangen. Infolge des Verkaufs von DB Schenker ist der DB-Konzern nunmehr ganz überwiegend in Deutschland aktiv.

Dem mit dem Verkauf von DB Schenker abgehenden Gesamtnettovermögen i. H. v. 3,6 Mrd. € steht ein Verkaufspreis aus dem Anteilsverkauf von 11,6 Mrd. € gegenüber. Neben einem fixen vereinbarten Verkaufspreis i. H. v. 11,3 Mrd. € beinhaltet dieser u. a. die Verzinsung des Kaufpreises sowie gegenläufig Ausgleiche des bis zum 30. April 2025 bestehenden Ergebnisabführungsvertrags mit der Schenker AG. Zusätzlich erfolgte die Verrechnung von Intercompany-Verbindlichkeiten und der Effekte aus der Beendigung der Schuldbeitrittsvereinbarung für Pensionsverpflichtungen i. H. v. 0,9 Mrd. €, sodass aus dem Verkauf insgesamt ein Zahlungsmitteleingang i. H. v. 12,5 Mrd. € resultierte. Das daraus erzielte Abgangsergebnis von 7,3 Mrd. € wurde in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen ausgewiesen. Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Veräußerung von DB Schenker wurde auch der Schuldbeitritt der DB AG über 198 Mio. € zu ausgewählten Pensionsverpflichtungen der DB Schenker AG und deren Bilanzierung als Pensionsverpflichtung der DB AG beendet.

Das Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen setzte sich wie folgt zusammen:

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. / in Mio. €	DB Schenker		DB Arriva	
	2025	2024	**2025**	2024
Umsatzerlöse	6.137	19.201	-	1.730
Sonstige Erträge, Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen, Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen, übriges Finanzergebnis	295	1.209	-	105
Aufwendungen	-6.066	-19.161	-	-1.658
Ergebnis vor Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	**366**	**1.249**	**-**	**177**
Ertragsteuern	-56	-217	-	-13
Abgangsergebnis im Zusammenhang mit nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	7.343	-	-	-190
Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	**7.653**	**1.032**	**-**	**-26**

KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Tilgungsdeckung. Die Tilgungsdeckung wird dabei definiert als Verhältnis des operativen Cashflows nach Steuern zu den Netto-Schulden (Netto-Finanzschulden zuzüglich Pensionsverpflichtungen und 50 % des Hybridkapitals). Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie eine Erhöhung des operativen Cashflows sowie die planmäßige Rückführung von Finanzschulden.

Als Ziel wird eine Tilgungsdeckung von 15 % angestrebt. Die Tilgungsdeckung entwickelte sich wie folgt:

			Veränderung	
Tilgungsdeckung / in Mio. €	**2025**	2024	absolut	%
EBITDA bereinigt	3.723	2.943	+780	+26,5
+ Operativer Zinssaldo	-482	-689	+207	-30,0
+ Originärer Steueraufwand	-16	-28	+12	-42,9
Operativer Cashflow nach Steuern	**3.225**	**2.226**	**+999**	**+44,9**
Netto-Finanzschulden per 31.12.	20.694	32.574	-11.880	-36,5
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	2.903	3.318	-415	-12,5
+ Hybridkapital [1] per 31.12.	499	1.001	-502	-50,1
Netto-Schulden per 31.12.	**24.096**	**36.893**	**-12.797**	**-34,7**
Tilgungsdeckung in % [1]	**13,4**	**6,0**	**+7,4**	**-**

[1] Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung verbesserte sich, da der operative Cashflow nach Steuern ergebnisbedingt stieg. Die Reduzierung der Netto-Schulden v. a. infolge geringerer Netto-Finanzschulden wirkte unterstützend.
Das Capital Employed entwickelte sich wie folgt:

			Veränderung	
Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	absolut	%
Sachanlagen	64.744	56.027	+8.717	+15,6
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	1.458	1.396	+62	+4,4
+ Vorräte	2.324	2.185	+139	+6,4
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.549	3.198	+351	+11,0
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	4.030	4.283	-253	-5,9
- Forderungen aus Planvermögen und Pensionserstattungsansprüchen	-178	-106	-72	+67,9
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben (ohne Forderungen aus Finance Lease)	-794	-758	-36	+4,7
+ Forderungen aus Ertragsteuern	39	32	+7	+21,9
+ Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	76	10.624	-10.548	-99,3
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.127	-3.457	-670	+19,4
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-4.784	-4.268	-516	+12,1
- Ertragsteuerschulden	-22	-33	+11	-33,3
- Sonstige Rückstellungen	-9.967	-9.019	-948	+10,5
- Passive Abgrenzungen	-3.511	-1.739	-1.772	+102
- Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	-6.199	+6.199	-100
Capital Employed	**52.837**	**52.166**	**+671**	**+1,3**

Zur weiteren Berechnung werden in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) der fortgeführten Geschäftsbereiche hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene wurden nach der gleichen Methodik abgeleitet.

			Veränderung	
in Mio. €	**2025**	2024	absolut	%
Operatives Ergebnis (EBIT)	-1.773	-634	-1.139	-
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	-31	-1	-30	-
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	1	1	-	-
Wertminderungen DB Fernverkehr gem. IAS 36	1.416	-	+1.416	-
Restrukturierung/personalvertragliche Verpflichtungen	557	287	+270	+94,1
Bewertung Derivat Strukturierungsportfolio	59	-50	+109	-
Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen sowie Wertaufholung Grundstücke	15	-64	+79	-
Zuführung Rückstellung ökologische Altlasten	-	81	-81	-100
Sonstiges	52	45	7	+15,6
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	**296**	**-335**	**+631**	**-**
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	1	2	-1	-50,0
EBIT bereinigt	**297**	**-333**	**+630**	**-**
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	4.843	3.218	+1.625	+50,5
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	-1	-2	+1	-50,0
Sondereffekte auf planmäßige Abschreibungen, erfasste Wertminderungen/-aufholungen	-1.416	60	-1.476	-
EBITDA bereinigt	**3.723**	**2.943**	**+780**	**+26,5**

2025 wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 2.069 Mio. € (im Vorjahr: 299 Mio. €) bereinigt. Darin enthalten waren 1.416 Mio. € außerplanmäßige Wertminderungen, die im Zusammenhang mit veränderten Infrastruktur- und Marktbedingungen von DB Fernverkehr stehen und die infolge des jährlichen Impairment-Tests gemäß IAS 36 durchgeführt wurden. Details zum Impairment-Test siehe Anhangziffer (6) 292f., Abschnitt Asset-Impairment-Test. Weitere wesentliche Sachverhalte resultierten v. a. aus Aufwendungen für Restrukturierung und personalvertraglichen Verpflichtungen u. a. im Rahmen von Personalmaßnahmen bei DB Cargo. Die personalvertraglichen Verpflichtungen werden im Segment Beteiligungen/Sonstige gebündelt und betrugen 461 Mio. € (im Vorjahr: 295 Mio. €). Die Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen ergab sich aus der Neubewertung von Immobilienrisiken bei DB InfraGO.

Die Sondereffekte der fortgeführten Geschäftsbereiche entfallen auf folgende Segmente:

in Mio. €	**2025**	**davon EBIT-wirksam**	2024	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	-1.314	-1.314	-	-
DB Regio	-2	-2	1	1
DB Cargo	-34	-34	7	7
DB InfraGO	-55	-55	32	57
DB Energie	-38	-38	50	50
Beteiligungen/Sonstige/Konsolidierung	-626	-626	-414	-414
DB-Konzern	**-2.069**	**-2.069**	**-324**	**-299**

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE):

			Veränderung	
in Mio. €	**2025**	2024	absolut	%
EBIT bereinigt (fortgeführte Geschäftsbereiche)	297	-333	+630	-
/ Capital Employed per 31.12.	52.837	52.166	+671	+1,3
ROCE in%	**0,6**	**-0,6**	**+1,2**	**-**

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gem. IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

(1) UMSATZERLÖSE

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse resultieren aus der Erbringung von Beförderungs- und Transportleistungen, der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, dem Verkauf von Gütern und sonstigen Erlösen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehenden Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und ggf. Preisnachlässen. Außerdem werden Erlöse aus der Vermietung von eisenbahnnahen Vermögenswerten wie Bahnhofsflächen ebenfalls innerhalb der Umsatzerlöse ausgewiesen, während sonstige Vermietungserlöse innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge bilanziert werden.

Im Personenverkehr werden Umsätze aus Einzeltickets vereinfachend mit dem ersten Gültigkeitstag des Fahrtickets erfasst. Umsätze aus Zeitkarten werden über den Gültigkeitszeitraum erfasst.

Bei DB Regio hat die Auftragsabwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Die Umsatzrealisierung erfolgt leistungsbezogen basierend auf den gefahrenen Schienenkilometern.

Die Umsatzrealisierung gem. IFRS 15 basiert auf dem Grundsatz, dass Umsatzerlöse erfasst werden, wenn die Verfügungsgewalt über eine Ware oder Dienstleistung auf die Kunden übergeht. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden mit dem Betrag erfasst, der als Gegenleistung erwartet wird, die ein Unternehmen im Austausch für die Übertragung zugesagter Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden voraussichtlich erhalten wird (Transaktionspreis).

in Mio. €	**2025**	2024
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	21.121	20.589
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	7.788	7.152
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	2.722	2.594
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	1.488	1.503
Sonstige Umsatzerlöse	1.271	1.209
Erlösschmälerungen	-127	-154
Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden nach IFRS 15	**26.475**	**25.741**
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	510	462
Insgesamt	**26.985**	**26.203**

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden hauptsächlich durch Gesellschaften von DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo erbracht. DB InfraGO erwirtschaftete im Wesentlichen Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Schieneninfrastruktur sowie Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung. Umsatzerlöse aus Warenverkäufen wurden fast ausschließlich bei DB Energie erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen alle Segmente, überwiegend aber das Segment Beteiligungen/Sonstige.

2025 sind die Umsatzerlöse des DB-Konzerns um 782 Mio. € auf 26.985 Mio. € (+ 3,0 %) leicht gestiegen. Positive Effekte resultierten aus dem Wegfall von Streikeffekten im Vorjahr. Bei DB Regio führten insbesondere die Dynamisierung der Bestellerentgelte sowie verkehrsvertragliche Schlussrechnungen zu zusätzlich positiven Effekten. Auch DB Fernverkehr verzeichnete aufgrund gestiegener Verkehrsleistung infolge von Angebotsausweitungen einen zusätzlichen Umsatzanstieg. Bei DB Cargo ergab sich ein mengenbedingter Umsatzrückgang infolge mangelnder konjunktureller Impulse insbesondere aus schienenaffinen Branchen sowie Portfoliobereinigungen im Kombinierten Verkehr.

Die Umsatzerlöse aus dem Betrieb von Schieneninfrastruktur sind preisbedingt leicht gestiegen.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus den »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 282 f. ersichtlich.

Die Erlösschmälerungen betrafen v. a. Entschädigungszahlungen an Kunden infolge von Verspätungen und Zugausfällen. Erlösschmälerungen aus langfristigen Verkehrsverträgen (Pönale) wurden wie im Vorjahr direkt mit den Umsatzerlösen aus Transport- und Beförderungsleistungen verrechnet.

Der Auftragsbestand aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sog. gesicherte Erlöse) verteilte sich wie folgt:

Auftragsbestand gesichert per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Personenverkehrsverträge [1]	88.354	89.510
Logistik- und Güterverkehrsverträge [2]	236	198
Übrige Verträge [1], [2]	1.456	1.367
Insgesamt	**90.046**	**91.075**

[1] Vorjahreswert angepasst.
[2] Verträge mit einer erwarteten Vertragslaufzeit von mehr als zwölf Monaten und einem erwarteten Vertragsvolumen von mindestens 5 Mio. €.

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über den Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt.

Der Auftragsbestand bei den Personenverkehrsverträgen ist insgesamt leicht zurückgegangen. Der Anstieg bei DB Regio infolge gewonnener Ausschreibungen für Verkehrsverträge wurde durch eine Verminderung im Segment Beteiligungen/Sonstige infolge des Entfalls langfristiger Verträge im Ausland mehr als aufgezehrt. Der deutliche Anstieg auf niedrigem Niveau des Auftragsbestands bei den Logistik- und Güterverkehrsverträgen ergab sich bei DB Cargo infolge gewonnener Verträge. Bei den übrigen Verträgen wurde ein zusätzliches Auftragsvolumen teilweise durch erbrachte Leistungen kompensiert.

Die Erleichterungsvorschrift des IFRS 15.121 (a) wurde für die Logistikverträge und übrigen Verträge in Anspruch genommen.

Variable Gegenleistungen aus Verkehrsverträgen wie Preisgleitklauseln oder Pönale werden bei der Schätzung der gesicherten Erlöse nur berücksichtigt, sofern sie hochwahrscheinlich sind.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten (u. a. Ansprüche aus unfertigen Leistungen aus langfristigen Aufträgen) wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertragliche Vermögenswerte / in Mio. €	**2025**	2024
Stand per 01.01.	90	111
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten [1]	–	– 11
Währungsumrechnungseffekte	0	0
Zugänge	384	240
Wertminderungen	– 1	– 1
Änderungen aufgrund geänderter Zahlungsbedingungen	– 1	–
Erfüllung/Bezahlung	– 181	– 114
Sonstige Änderungen	– 188	– 135
Stand per 31.12.	**103**	**90**

[1] 2024 ohne Veränderungen bei nicht fortgeführten Geschäftsbereichen.

In den sonstigen Änderungen war insbesondere die Verrechnung der erhaltenen Anzahlungen enthalten. 46 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 45 Mio. €) entfielen auf langfristige vertragliche Vermögenswerte.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (z. B. für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertragliche Verbindlichkeiten / in Mio. €	**2025**	2024
Stand per 01.01.	1.414	1.035
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten [1]	–	– 42
Währungsumrechnungseffekte	– 4	0
Zugänge	2.294	2.472
Erfüllung von Verbindlichkeiten	– 2.245	– 2.061
Sonstige Änderungen	9	10
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–
Stand per 31.12.	**1.468**	**1.414**
davon langfristig	631	580

[1] 2024 ohne Veränderungen bei nicht fortgeführten Geschäftsbereichen.

Der überwiegende Teil der vertraglichen Verbindlichkeiten wird im Folgejahr erfüllt.

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	**2025**	2024
Bestandsveränderungen	53	196
Andere aktivierte Eigenleistungen	4.239	3.943
Insgesamt	**4.292**	**4.139**

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen an. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte aus einem höheren Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur.

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2025	2024
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	25	2
Verkauf von Material und Energie	144	138
Sonstige Leistungen für Dritte	612	620
	781	**760**
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	217	200
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	307	212
Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen	-	0
Erträge aus staatlichen Zuschüssen		
Ausgleichszahlungen des Bundes	152	110
Übrige Investitionszulagen	1	1
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	1	0
Übrige staatliche Zuschüsse	3.560	3.239
	3.714	**3.350**
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	322	202
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	31	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	280	190
Übrige Erträge		
Erträge aus Gebühren von Dritten	36	36
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	35	34
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	129	133
Sonstige übrige Erträge	611	646
	811	**849**
Insgesamt	**6.463**	**5.764**

2025 sind die sonstigen betrieblichen Erträge um 699 Mio. € höher als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte v. a. aus höheren Erträgen aus übrigen staatlichen Zuschüssen im Wesentlichen für Aufwandszuschüsse für die Instandhaltung der Infrastruktur durch den Bund. Die Zuschüsse enthielten 2024 auch die Erstattung für Instandhaltungsleistungen in 2023, bei denen der DB-Konzern in Vorleistung gegangen war. Zudem hat DB Fernverkehr 2025 Zuschüsse zu den Trassenpreisen vom Bund erhalten (im Vorjahr: keine). Die Kompensationsleistungen des Bundes und der Länder im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket sind im Wesentlichen in den Umsatzerlösen ausgewiesen, da sie in entsprechenden Allgemeinverfügungen geregelt wurden.

Zahlungen des Bundes an den DB-Konzern wurden als staatliche Zuschüsse erfasst, sofern diese Zahlungen nicht aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Stellung des Bundes als Gesellschafter des DB-Konzerns geleistet wurden und insoweit als Kapitalerhöhungen zu bilanzieren sind. Sollten Rückzahlungsrisiken bestehen, z. B. weil Unsicherheit darüber besteht, ob die Zuschussbedingungen per 31. Dezember 2025 vollumfänglich erfüllt waren, wurden diese ertragsmindernd als Rückstellung erfasst.

Die Erträge aus dem Verkauf von Material und Energie enthielten v. a. Erlöse aus Schrottverkäufen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen (DB InfraGO).

Die sonstigen Leistungen für Dritte enthielten u. a. Provisionen im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket.

Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Untermieterträge von 37 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €).

Der Anstieg bei den Erträgen aus Schadenersatz und Kostenerstattungen resultierte v. a. aus einem Vergleich im Zusammenhang mit Fahrzeugauslieferungen bei DB Cargo.

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten resultierten v. a. aus Fahrzeugverkäufen im Rahmen von 2025 geschlossenen Sale-and-Leaseback-Vereinbarungen bei DB Cargo.

Der Anstieg der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultierte v. a. aus Anpassungen bei Rückstellungen für personalvertragliche Verpflichtungen.

Der Rückgang bei den sonstigen übrigen Erträgen ergab sich u. a. aus der Bewertung von Derivaten für langfristige Energiebeschaffungsverträge. Darüber hinaus enthielten die sonstigen übrigen Erträge neben Effekten aus der Auflösung von Verbindlichkeiten sowie Erstattungen für die Aufwendungen für Anlagen Dritter eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.

(4) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		
Aufwendungen für Energie		
Strom	2.290	2.344
Stromsteuer	102	108
Diesel, sonstige Treibstoffe	636	652
Sonstige Energien	169	195
Energiepreisderivate	19	25
	3.216	**3.324**
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	193	207
Preis- und Wertberichtigungen Material	-31	-46
	3.378	**3.485**
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
Eingekaufte Leistungen Transport	2.107	2.156
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	622	594
Provisionen	167	220
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	154	146
Nutzung Stationen	7	3
	161	**149**
Sonstige bezogene Leistungen	1.084	1.185
	4.141	**4.304**
Aufwendungen für Instandhaltung/Erstellung	5.505	5.208
Insgesamt	**13.024**	**12.997**

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betrugen 37 Mio. € (im Vorjahr: 59 Mio. €). Zuschreibungen wurden i. H. v. 26 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) vorgenommen.

Bei den Aufwendungen für Energie wirkten sich gesunkene Marktpreise aus, die teilweise durch die Leistungsentwicklung im Personenverkehr aufgezehrt wurden.

Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen fielen v. a. bei DB Cargo und DB Regio an. Die sonstigen bezogenen Leistungen betrafen eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung entstanden im Wesentlichen in den Segmenten DB InfraGO und Beteiligungen/Sonstige, hier v. a. durch die Aktivitäten der DB Bahnbau-Gruppe. Der Anstieg um 297 Mio. € (+5,7 %) resultierte fast vollständig aus höheren Instandhaltungsleistungen bei der DB InfraGO im Rahmen der weiteren Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

in Mio. €	2025	2024
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmende	13.250	12.696
für zugewiesene Beamt:innen	491	542
	13.741	**13.238**
Soziale Abgaben		
für Arbeitnehmende	2.693	2.459
für zugewiesene Beamt:innen	123	131
Aufwendungen zur Personalanpassung	603	304
Aufwendungen für Altersversorgung	516	490
	3.935	**3.384**
Insgesamt	**17.676**	**16.622**

Im Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) waren Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.312 Mio. € (im Vorjahr: 1.240 Mio. €) enthalten. Diese enthielten 1.197 Mio. € (im Vorjahr: 1.129 Mio. €) Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung und 115 Mio. € (im Vorjahr: 111 Mio. €) freiwillige Beitragszahlungen in das Langzeitkonto für Mitarbeitende.

Die Aufwendungen zur Personalanpassung enthielten im Wesentlichen Aufwendungen aus Restrukturierungen, aus Verpflichtungsüberschüssen im Rahmen von Beschäftigungsverhältnissen sowie aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen für Altersversorgung erstreckten sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen bzw. deren Hinterbliebene. Sie resultierten primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Weitere Informationen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen unter Anhangziffer (31) 313ff.

Die Tätigkeit der 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 AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmer:in beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter 2025 ist im Wesentlichen auf die Tarifabschlüsse mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) aus 2025 und 2023 sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) aus 2024 zurückzuführen.

Der Tarifabschluss mit der EVG im Februar 2025 sah für 2025 eine Einmalzahlung i. H. v. 200 € im April 2025, eine Erhöhung der Tabellenentgelte und Zulagen um 2 % ab Juli 2025 sowie eine Erholungsbeihilfe i. H. v. 156 € für EVG-Mitglieder vor.

Zusätzliche Belastungen resultierten 2025 aus dem EVG-Tarifabschluss in 2023, wie insbesondere strukturelle Verbesserungen in den funktionsgruppenspezifischen Tarifverträgen für Tätigkeiten in der Anlagen- und Fahrzeuginstandhaltung, im Bahnbetrieb und in den Netzen sowie im Bahnservice und Vertrieb ab April 2025. Auch die Erhöhung der Tabellenentgelte um einen Festbetrag von 210 € sowie die Anhebung der Zulagen um 4 % ab August 2024 wirkten aufwandserhöhend.

Zusätzliche Belastungen resultierten 2025 zudem aus dem Tarifabschluss mit der GDL im Vorjahr. Dieser enthält u. a. eine Erhöhung der Tabellenentgelte um einen Festbetrag von 210 € sowie eine lineare Erhöhung der Zulagen um 4 % ab April 2025. Auch hier wirkten die ab August 2024 vereinbarten Erhöhungen der Tabellenentgelte und Zulagen erstmalig ganzjährig und insgesamt aufwandserhöhend.

Die gesunkene Beschäftigtenzahl im DB-Konzern (jeweils auf Vollzeitpersonen [VZP] umgerechnet) wirkte aufwandsmindernd und ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	Per 31.12.		im Jahresdurchschnitt	
in VZP	2025	2024	2025	2024
Arbeitnehmende [1]	211.271	216.488	213.890	214.758
Zugewiesene Beamt:innen	7.881	9.072	8.477	9.840
Mitarbeitende [1]	**219.152**	**225.560**	**222.367**	**224.598**
Nachwuchskräfte [1, 2]	15.810	14.329	14.402	12.336
Beschäftigte	**234.962**	**239.889**	**236.769**	**236.934**

[1] Ab 2025 werden Praktikant:innen und Werkstudent:innen nicht mehr unter den Arbeitnehmenden, sondern unter den Nachwuchskräften ausgewiesen. Die Anzahl der Praktikant:innen per 31. Dezember 2025 betrug 191 VZP (per 31. Dezember 2024: 237 VZP) und im Jahresdurchschnitt 2025 232 VZP (im Jahresdurchschnitt 2024: 502 VZP). Die Anzahl der Werkstudent:innen per 31. Dezember 2025 betrug 648 VZP (per 31. Dezember 2024: 794 VZP) und im Jahresdurchschnitt 2025 691 VZP (im Jahresdurchschnitt 2024: 955 VZP).

[2] Ab 2025 werden Teilnehmende des ChancePlus-Progamms als Nachwuchskräfte gezählt. Die Anzahl der ChancePlus-Teilnehmenden per 31. Dezember 2025 betrug 126 VZP (per 31. Dezember 2024: 143 VZP) und im Jahresdurchschnitt 2025 120 VZP (im Jahresdurchschnitt 2024: 113 VZP).

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeitenden bei der Berechnung des Jahresdurchschnitts bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt bzw. ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Per 31. Dezember 2025 ist die Anzahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern im Vergleich zum Vorjahresende gesunken. Ursächlich hierfür waren konzernweit wirkende bedarfs- und bestandsreduzierende Maßnahmen im Rahmen des Sanierungsprogramms S3, insbesondere in den Bereichen Verwaltung und Vertrieb.

Bei DB Fernverkehr resultierte der Rückgang des Personalbestands v. a. aus Maßnahmen des Sanierungsprogramms S3.

Bei DB Cargo verringerte sich die Zahl der Mitarbeitenden. Dies ist im Wesentlichen auf den gesunkenen Personalbedarf im Rahmen des Transformationsprogramms zurückzuführen.

Bei DB Regio Schiene stieg die Mitarbeitendenzahl infolge der Integration der DB Regio Stuttgart GmbH im Rahmen eines gewonnenen Verkehrsvertrags und aus der Übernahme von Auszubildenden sowie von Triebfahrzeugführer:innen von der DB Cargo.

Bei DB Regio Straße ergab sich ein geringfügiger Anstieg im Wesentlichen infolge von zusätzlichen Schienenersatzverkehren im Rahmen der Korridorsanierung der Strecke Hamburg—Berlin.

Bei DB InfraGO erhöhte sich die Zahl der Mitarbeitenden ebenfalls. Der Anstieg war im Wesentlichen auf das erhöhte Baugeschehen und den daraus resultierenden Mehrbedarf in den Bereichen Projektmanagement, Instandhaltung und Betrieb zurückzuführen.

Darüber hinaus führten konzerninterne Übertragungen von Mitarbeitenden infolge organisatorischer Änderungen zu einer höheren Mitarbeitendenzahl, insbesondere die Übernahme des Bereichs Plan- und Abnahmeprüfung der DB Engineering&Consulting GmbH sowie die Teilintegration von DB Immobilien, beide aus dem Segment Beteiligungen/Sonstige.

Im Segment Beteiligungen/Sonstige ging die Mitarbeitendenzahl insbesondere bei DB Services, DB Zeitarbeit und DB Vertrieb infolge umgesetzter Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm S3 zurück.

Zudem führte ein leistungsbedingt geringerer Bedarf bei DB Fahrzeuginstandhaltung zu einem zusätzlichen Rückgang der Mitarbeitendenzahl.

Die konzerninterne Übertragung von Mitarbeitenden zu DB InfraGO sowie der Verkauf der Anteile von ONxpress Transportation Partners Inc., Toronto/Kanada, führten zusätzlich zu einer geringeren Mitarbeitendenzahl.

Die Zahl der Mitarbeitenden in natürlichen Personen (NP) hat sich wie folgt entwickelt:

Per 31.12. / in NP	**2025**	2024
Arbeitnehmende [1]	219.284	225.552
Zugewiesene Beamt:innen	8.159	9.373
Mitarbeitende [1]	**227.443**	**234.925**
Nachwuchskräfte [1], [2]	16.631	14.329
Beschäftigte	**244.074**	**249.254**

[1] Ab 2025 werden Praktikant:innen und Werkstudent:innen nicht mehr unter den Arbeitnehmenden, sondern unter den Nachwuchskräften ausgewiesen. Die Anzahl der Praktikant:innen per 31. Dezember 2025 betrug 209 NP (per 31. Dezember 2024: 276 NP). Die Anzahl der Werkstudent:innen per 31. Dezember 2025 betrug 1.406 NP (per 31. Dezember 2024: 1.754 NP).

[2] Ab 2025 werden Teilnehmende des ChancePlus-Progamms als Nachwuchskräfte gezählt. Die Anzahl der ChancePlus-Teilnehmenden per 31. Dezember 2025 betrug 126 NP (per 31. Dezember 2024: 143 NP).

(6) PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN, AMORTISATIONEN UND WERTMINDERUNGEN

Bei den Sachanlagen erfolgen planmäßige Abschreibungen linear über die erwartete Nutzungsdauer bzw. bei gemieteten Vermögenswerten über die kürzere Vertragsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15 - 100
Gleisanlagen	13 - 30
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10 - 85
Übrige bauliche Anlagen	5 - 60
Signalanlagen	7 - 40
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Bahnstromanlagen	10 - 52
Schienenfahrzeuge	10 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 15

Die Nutzungsdauern werden jährlich überprüft. Wenn keine anderslautenden Hinweise vorliegen, wird davon ausgegangen, dass die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode auch weiterhin zutreffend ist.

Bei den immateriellen Vermögenswerten erfolgen planmäßige Amortisationen linear. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Amortisation der wesentlichen Gruppen immaterieller Vermögenswerte für die fortgeführten Geschäftsbereiche zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Entgeltlich erworbene Software	3 - 10
Selbst erstellte Software	3 - 16

Die Angemessenheit der Amortisationsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Goodwills ergeben sich als positive Unterschiedsbeträge zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Goodwills werden nicht wieder aufgeholt.

Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte, die mithilfe eines sog. indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sog. Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gem. IAS 36 Goodwills sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen.

ABGRENZUNG DER CASH-GENERATING UNITS

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sog. zahlungsmittelgenerierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden.

Die identifizierten CGUs bestehen immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden. Im DB-Konzern wird unabhängig vom Vorliegen von Indikatoren für eine Wertminderung ein jährlicher Asset-Impairment-Test auf Ebene der CGUs durchgeführt, die den operativen Segmenten des DB-Konzerns entsprechen. Des Weiteren wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenänderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

METHODISCHES VORGEHEN

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts oder einer CGU mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einem entsprechenden Wertminderungsbedarf.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten anteilig zu berücksichtigen sowie das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital).

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung (Fair Value less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use).

Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern. Der zugrunde gelegte Steuersatz beträgt für den Detailplanungszeitraum unverändert 31,2 %. Die ab 2028 erwartete Senkung der Körperschaftsteuer wird durch einen angepassten Steuersatz im Terminal Value berücksichtigt (25,93 %). Die Prognose der Cashflows basiert auf Erfahrungen und berücksichtigt die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Basis dieser Cashflow-Prognose ist die von den CGUs erstellte Mittelfristplanung, deren Planungshorizont bis in

das Jahr 2030 reicht. Eine Ausnahme bildet die CGU DB Regio, bei der der Planungshorizont aufgrund der langen Laufzeiten von Verkehrsverträgen unverändert zum Vorjahr bis in das Jahr 2040 verlängert wurde. Für Cashflow-Prognosen über den Planungshorizont hinaus wird ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. Für den Jahresabschluss 2025 beträgt die langfristige Wachstumsrate für alle CGUs einheitlich 1,00 % (im Vorjahr: DB Fernverkehr: 1,25 %; DB Regio: 1,25 %; DB Cargo: 1,25 %; DB InfraGO: 1,00 %; DB Energie: 1,00 %).

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital; WACC) herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarktes für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber der jeweiligen CGU widerspiegelt. Aufgrund der ermittelten Free Cashflows nach Steuern wird auch ein WACC nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt.

ASSET-IMPAIRMENT-TEST

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests angesetzte Nutzungsdauer orientiert sich für die einzelnen CGUs an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung Vermögenswerte bzw. künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Konzerngesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Im betrachteten Zeitraum konnten alle CGUs mit Ausnahme der CGUs DB Fernverkehr und DB InfraGO ihre Buchwerte mit dem Nutzungswert (Value in Use) decken.

Bei der CGU DB InfraGO wird auf den beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten als Bewertungsmaßstab abgestellt. Da dieser den Buchwert der CGU DB InfraGO übersteigt, war kein Wertminderungsbedarf zu erfassen.

Bei DB Fernverkehr sind veränderte Infrastruktur- und Marktbedingungen – primär durch die länger anhaltende Korridorsanierung und die deutlich verzögerte Verbesserung der Pünktlichkeit, durch die Einführung des Deutschland-Tickets und den geplanten Markteintritt neuer Wettbewerber – sowie gestiegene Faktorkosten ursächlich für die Unterdeckung.

Für DB Fernverkehr wurden gewichtete Kapitalkosten vor Steuern (WACC) i. H. v. 8,4 % (nach Steuern: 5,8 %) für den Detailplanungszeitraum (2026 bis 2030) bzw. 8,1 % (nach Steuern: 6,0 %) für den Terminal Value als Diskontierungszinssatz angesetzt, um den Value in Use und den beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten zu ermitteln. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten der CGU DB Fernverkehr (8,4 Mrd. €) unterschritt den Buchwert (9,8 Mrd. €) der CGU DB Fernverkehr um 1,4 Mrd. €. Von dem Wertminderungsbedarf entfielen 1,3 Mrd. € auf das Segment DB Fernverkehr und 0,1 Mrd. € auf das Segment Beteiligungen / Sonstige. Bei der Verteilung des Wertminderungsaufwands wurde der jeweilige beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten nicht unterschritten. Bei der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wurden beobachtbare Inputfaktoren (Level 2 der IFRS-13-Bewertungshierarchie) verwendet. Die Wertminderung umfasste überwiegend Sachanlagevermögen (Schienenfahrzeuge, Instandhaltungswerke).

Unabhängig von den durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, wenn aufgrund einer Stilllegung kein wirtschaftlicher Nutzen mehr zu erwarten ist. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

GOODWILL-IMPAIRMENT-TEST

Die Werthaltigkeitsprüfung von Goodwills wird auf Ebene der CGU durchgeführt, der ein Goodwill zugeordnet worden ist. Diese entspricht den operativ tätigen Segmenten. Zum Ausweis der Goodwills je CGU verweisen wir auf die »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 282f. *Per 31. Dezember 2025 bestanden im DB-Konzern keine Goodwills von wesentlichem Umfang.*

Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Goodwills einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs freiwillig durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Planung des jeweiligen Segments abgeleitet wurde. Die oben dargestellten methodischen Ausführungen zum Asset-Impairment-Test gelten daher analog.

Bedeutsamste Schätzungen und Ermessensentscheidungen

Erkenntnisse über bedeutsame Risiken, die einen weiteren Wertminderungsbedarf zur Folge haben könnten, liegen per 31. Dezember 2025 für keine der CGUs vor.

Die Abschreibungen setzten sich 2025 wie folgt zusammen:

in Mio. €	2025	2024
Planmäßige Abschreibungen und Amortisationen	3.404	3.287
Erfasste Wertminderungen	1.457	9
Erfasste Wertaufholungen	–18	–78
Insgesamt	**4.843**	**3.218**

Die Abschreibungen stiegen und betrafen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie Schienenfahrzeuge. Sie wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die 2025 vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen.

Aus einer Nutzungsdauerverlängerung um zehn Jahre bei der überwiegenden Anzahl der Lokomotiven und Güterwagen bei DB Cargo resultierte eine Reduktion der planmäßigen Abschreibungen i. H. v. rund 70 Mio. €.

Wertminderungen aufgrund des Asset-Impairment-Tests i. H. v. 1.416 Mio. € entfielen im Wesentlichen auf Fahrzeuge von DB Fernverkehr. Wertminderungen i. H. v. 10 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) betrafen darüber hinaus im Wesentlichen Fahrzeuge (4 Mio. €) und maschinelle Anlagen (1 Mio. €) des Segments Beteiligungen/Sonstige bzw. Fahrzeuge von DB Cargo (1 Mio. €).

Wertaufholungen i. H. v. von 18 Mio. € (im Vorjahr: 78 Mio. €) entfielen auf Gleisanlagen von DB InfraGO.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens bzw. der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) 296ff. und (14) 298f.

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2025	2024
Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten		
Aufwendungen aus Leasing	619	594
Variable Leasingaufwendungen	21	23
	640	**617**
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	123	149
Gebühren und Beiträge	178	181
Aufwendungen aus Versicherungen	99	96
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	119	122
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	34	32
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	258	253
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	59	49
Sonstige bezogene Dienstleistungen		
Bezogene IT-Leistungen	520	533
Sonstige Kommunikationsdienste	45	44
Sonstige Serviceleistungen	399	443
	964	**1.020**
Aufwendungen aus Schadenersatz	279	207
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte [1]	25	62
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	375	312
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	1	1
Wertminderungen aus der Aufgabe von Veräußerungsgruppen	-	-
Sonstige betriebliche Steuern	26	40
Übrige Aufwendungen		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	237	147
Konzessionskosten für Personenverkehr	-	-
Sonstiger personalbezogener Aufwand	140	154
Sonstige übrige Aufwendungen	413	461
	790	**762**
Insgesamt	**3.970**	**3.903**

[1] Inkl. Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind insgesamt leicht um 67 Mio. € (+ 1,7 %) gestiegen. In nahezu allen Aufwandsarten führten preisbedingte Kostensteigerungen zu zusätzlichen Belastungen, die durch zusätzliche Effekte aus der 2025 fortgesetzten qualifizierten Ausgabensteuerung großenteils kompensiert wurden.

Der Anstieg der Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten resultierte aus höheren Mieten für Schienenfahrzeuge bei DB Fernverkehr sowie Mieten für Software im Segment Beteiligungen/Sonstige (DB Systel GmbH). Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten beinhalten neben dem Serviceanteil für aktivierte Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (121 Mio. €; im Vorjahr: 133 Mio. €) sowie Leasinggegenstände von geringem Wert (56 Mio. €; im Vorjahr: 58 Mio. €).

Der Anstieg der Aufwendungen für Schadenersatz, für Zuschüsse für Anlagen Dritter sowie der Verluste im Zusammenhang mit dem Abgang von Sachanlagen wurde v. a. durch die Entwicklung bei DB InfraGO getrieben.

Der Rückgang bei den sonstigen übrigen Aufwendungen resultierte aus der Bewertung von Derivaten für langfristige Energiebeschaffungsverträge sowie verminderten Zuführungen zu Rückstellungen für ökologische Altlasten, die teilweise durch Rückstellungszuführungen für Drohverluste v. a. bei DB Regio kompensiert wurden.

(8) ERGEBNIS AUS AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann bzw. die gemeinschaftlich geführt werden, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2025	2024
Gemeinschaftsunternehmen		
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich	0	1
Übrige	1	0
	1	**1**
Assoziierte Unternehmen		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz	9	7
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund	1	1
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf	0	3
Übrige	2	1
	12	**12**
Insgesamt	**13**	**13**

In 2025 wurden die Anteile an der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf, verkauft.

(9) ZINSERTRÄGE, ZINSAUFWENDUNGEN

in Mio. €	2025	2024
Zinserträge		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	9	9
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	172	111
Operative Zinserträge	**181**	**120**
Zinserträge aus der Aufzinsung von langfristigen Forderungen und der Abzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	78	45
	259	**165**
Zinsaufwendungen		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-477	-663
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-113	-107
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	-73	-66
Operativer Zinsaufwand	**-663**	**-836**
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-103	-99
	-766	**-935**
Insgesamt	**-507**	**-770**
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-482	-716

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Der Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge sowie der Rückgang der sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen resultierte im Wesentlichen aus dem Mittelzufluss im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker und einem tilgungsbedingten Verschuldungsrückgang.

(10) ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

in Mio. €	2025	2024
Ergebnis aus Beteiligungen	4	5
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-17	172
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	-23	-168
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	-12	6
Fair-Value-Änderung von Finanzinstrumenten	-	-
Wertminderungen und Wertaufholungen von Anteilen an assoziierten Unternehmen	0	-
Sonstiges Finanzergebnis	11	9
Insgesamt	**-37**	**24**

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht.

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultierte aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten saldiert zu betrachten. Die Währungskursschwankungen resultierten 2025 ganz überwiegend aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, dem britischen Pfund, dem australischen Dollar sowie gegenüber der schwedischen Krone. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält Reklassifizierungen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasster währungsinduzierter Fair-Value-Änderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Fair-Value-Entwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 (Finanzinstrumente) qualifiziert sind und bei denen es sich nicht um Stromtermingeschäfte handelt.

Die Fair-Value-Änderungen von Finanzinstrumenten sind als Gegenposition der Fair-Value-Bewertung sonstiger Beteiligungen zu betrachten (Anhangziffer (17) 300f.).

(11) ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2025	2024
Tatsächlicher Steueraufwand	-31	-29
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	15	1
Tatsächliche Ertragsteuern	**-16**	**-28**
Latenter Steuerertrag (im Vorjahr: latenter Steueraufwand)	16	-375
Ertragsteuern	**0**	**-403**

Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen 2025 insbesondere bei ausländischen Tochtergesellschaften an. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Ertrag (im Vorjahr: Aufwand). Dieser resultierte ganz überwiegend aus temporären Differenzen bei ausländischen Tochtergesellschaften.

Ausgehend vom Ergebnis vor Ertragsteuern und den bei einer kalkulatorischen Steuerquote von unverändert 31,2 % darauf entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, ergibt sich nachfolgende steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern:

in Mio. €	2025	2024
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.304	-1.367
Konzernsteuersatz in %	31,2	31,2
Erwarteter Steuerertrag (+)/Steueraufwand (-)	**719**	**427**
Nicht angesetzte temporäre Differenzen und Verlustvorträge	-582	-420
Steuerfreie Erträge	21	17
Steuerliche Sachverhalte gem. IAS 12.33	15	19
Permanente Differenzen, u. a. steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-132	-34
Gewerbesteuerliche Hinzurechnungen (Inland)	-42	-50
Periodenfremde latente Steuern	-10	-353
Steuersatzdifferenzen ausländischer Konzerngesellschaften	-1	-2
Übrige Effekte	12	-7
Ausgewiesene Ertragsteuern	**0**	**-403**
Effektiver Steuersatz in %	0,0	-29,5

2025 entstanden neue steuerliche Verlustvorträge, auf die keine aktiven latenten Steuern gebildet wurden, da eine Werthaltigkeit für diese nicht vorliegt. Aktive latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Differenzen wurden insoweit angesetzt, als passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen vorhanden sind.

Der Überleitungsbetrag i. S. d. IAS 12.33 bezog sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultierten, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss des DB-Konzerns direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

Unsichere Steuerpositionen werden laufend analysiert. Wenn wahrscheinlich ist, dass Steuerbehörden eine unsichere steuerliche Behandlung nicht akzeptieren werden, wurde eine Risikovorsorge in Höhe des wahrscheinlichsten Betrags gebildet. Unsicherheiten ergaben sich insbesondere bei Sachverhalten, die im Rahmen von Betriebsprüfungen diskutiert wurden und zu steuerlichen zusätzlichen Belastungen führen können, denen kein entsprechender entlastender Gegeneffekt gegenüberstand.

Im Dezember 2021 hat die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) Modellregelungen für eine neue globale Mindestbesteuerung für Unternehmen (Säule 2 der internationalen Besteuerung von Unternehmen; Pillar Two) herausgegeben. Verschiedene Regierungen auf der Welt haben diesbezügliche Rechtsvorschriften erlassen oder befinden sich im Rechtsetzungsprozess. Der DB-Konzern fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Modellregelungen zur Mindestbesteuerung. In Deutschland wurde ein entsprechendes Mindeststeuergesetz beschlossen, das am 28. Dezember 2023 in Kraft trat und für Geschäftsjahre gilt, die nach dem 31. Dezember 2023 beginnen.

Für den DB-Konzern ergab sich danach für 2025 eine Verpflichtung für Ergänzungssteuern i. H. v. 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

(12) ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

in Mio. €	2025	2024
Jahresergebnis nach Ertragsteuern	5.349	-764
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	5.320	-806
davon fortgeführte Geschäftsbereiche	-2.332	-1.803
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	7.652	997
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	22	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	7	17
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie)		
unverwässert	12,38	-1,87
verwässert	12,38	-1,87
Ergebnis je Aktie – fortgeführte Geschäftsbereiche (in €/Aktie)		
unverwässert	-5,42	-4,19
verwässert	-5,42	-4,19
Ergebnis je Aktie – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche (in €/Aktie)		
unverwässert	17,80	2,32
verwässert	17,80	2,32

Erläuterungen zur Bilanz

(13) SACHANLAGEN

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten nach IAS 16 (Sachanlagen). Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Sind für die Herstellung eines Vermögenswerts notwendigerweise mindestens zwei Jahre erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchs- oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Andere Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen

Für gemietete und geleaste Vermögenswerte wird, soweit diese unter den Anwendungsbereich des IFRS 16 fallen, ein Nutzungsrecht (gem. IFRS 16.24) und eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, sobald die Vermögenswerte dem DB-Konzern zur Nutzung zur Verfügung stehen. Die Abschreibung erfolgt linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses. Davon ausgenommen sind Leasingverträge für Vermögenswerte von geringem Wert (bis zu einschließlich 5.000 €) und kurzfristige Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten, deren Aufwand linearisiert in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wird. Komponenten von Leasingraten, die nicht die Nutzung des Vermögenswerts betreffen, werden nicht in die Bemessung des Nutzungsrechts und die Leasingverbindlichkeit einbezogen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei der Festlegung der Vertragslaufzeit berücksichtigt das Management alle Tatsachen und Umstände, die Einfluss auf die mögliche Ausübung einer Verlängerungsoption oder Kündigungsoption haben. Diese Einschätzung wird regelmäßig überprüft.

Sachanlagen / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
Stand per 01.01.2025	4.052	11.102	19.246	17.984	37.734	2.262	5.322	12.394	**110.096**
Änderungen Konsolidierungskreis	-35	-13	0	-	-48	-2	-8	0	**-106**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	2	-	-	0	0	5	-	**7**
davon Abgang Konsolidierungskreis	-35	-15	0	-	-48	-2	-13	0	**-113**
Zugänge	79	615	1.348	2.322	1.538	149	631	14.886	**21.568**
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	119	**119**
Investitionszuschüsse	0	-244	-643	-789	-16	-49	-66	-5.795	**-7.602**
Umbuchungen	-4	272	3.764	1.626	170	90	204	-6.125	**-3**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	-	-	-	-	-77	-	-	-5	**-82**
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	0	0	0	-	-	-	-	**0**
Abgänge	-26	-152	-12	-329	-2.152	-56	-362	66	**-3.023**
Währungsumrechnungseffekte	-2	-4	-2	0	-26	-2	0	0	**-36**
Stand per 31.12.2025	**4.064**	**11.576**	**23.701**	**20.814**	**37.123**	**2.392**	**5.721**	**15.540**	**120.931**
Kumulierte Abschreibungen									
Stand per 01.01.2025	-503	-5.253	-6.648	-13.183	-23.455	-1.539	-3.486	-2	**-54.069**
Änderungen Konsolidierungskreis	13	9	0	-	29	1	4	-	**56**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	0	-4	-	**-4**
davon Abgang Konsolidierungskreis	13	9	0	-	29	1	8	-	**60**
Abschreibungen	-14	-531	-310	-501	-1.313	-117	-478	-	**-3.264**
Wertminderungen	-1	-131	-4	-21	-1.200	-3	-9	-77	**-1.446**
Wertaufholungen	-	-	-	18	-	-	0	-	**18**
Umbuchungen	0	-1	-1	1	-1	1	-4	2	**-3**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	-	-	-	-	24	-	-	-	**24**
Abgänge	11	119	6	316	1.666	53	301	-	**2.472**
Währungsumrechnungseffekte	2	2	2	0	17	2	0	0	**25**
Stand per 31.12.2025	**-492**	**-5.786**	**-6.955**	**-13.370**	**-24.233**	**-1.602**	**-3.672**	**-77**	**-56.187**
Bilanzwert per 31.12.2025	**3.572**	**5.790**	**16.746**	**7.444**	**12.890**	**790**	**2.049**	**15.463**	**64.744**
Bilanzwert per 31.12.2024	3.549	5.849	12.598	4.801	14.279	723	1.836	12.392	**56.027**

Sachanlagen / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**Insgesamt**
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
Stand per 01.01.2024	4.698	14.719	16.496	16.784	38.331	2.391	5.982	10.995	**110.396**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	–	–	0	0	9	0	**9**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	–	–	–	0	–	9	0	**9**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	–	–	0	0	0	0	**0**
Zugänge	97	954	1.140	1.844	1.139	127	667	12.386	**18.354**
Zugang Fremdkapitalkosten	–	–	–	–	–	–	–	106	**106**
Investitionszuschüsse	0	–204	–392	–974	–15	–27	–74	–7.486	**–9.172**
Umbuchungen	0	283	2.013	640	250	89	141	–3.420	**–4**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	–710	–4.437	–1	–	–1.177	–266	–975	–228	**–7.794**
Erfolgsneutrale Veränderungen	–	0	0	0	–	–	–	–	**0**
Abgänge	–31	–200	–12	–310	–819	–54	–425	41	**–1.810**
Währungsumrechnungseffekte	–2	–13	2	0	25	2	–3	0	**11**
Stand per 31.12.2024	**4.052**	**11.102**	**19.246**	**17.984**	**37.734**	**2.262**	**5.322**	**12.394**	**110.096**
Kumulierte Abschreibungen									
Stand per 01.01.2024	–706	–7.084	–6.411	–13.121	–23.408	–1.626	–4.002	–1	**–56.359**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	–	–	0	0	0	–	**0**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	–	–	0	0	0	–	**0**
Abschreibungen	–34	–797	–242	–372	–1.560	–127	–538	0	**–3.670**
Wertminderungen	–2	–2	0	–	–3	–1	–1	0	**–9**
Wertaufholungen	64	–	–	14	–	0	0	–	**78**
Umbuchungen	–	3	–1	0	2	4	–6	–1	**1**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	159	2.447	0	–	761	161	693	0	**4.221**
Abgänge	17	172	8	296	769	51	366	–	**1.679**
Währungsumrechnungseffekte	–1	8	–2	0	–16	–1	2	0	**–10**
Stand per 31.12.2024	**–503**	**–5.253**	**–6.648**	**–13.183**	**–23.455**	**–1.539**	**–3.486**	**–2**	**–54.069**
Bilanzwert per 31.12.2024	**3.549**	**5.849**	**12.598**	**4.801**	**14.279**	**723**	**1.836**	**12.392**	**56.027**
Bilanzwert per 31.12.2023	3.992	7.635	10.085	3.663	14.923	765	1.980	10.994	**54.037**

Vermietete Vermögenswerte

Der DB-Konzern stuft jedes Leasingverhältnis, bei dem er Leasinggeber ist, entweder als Operate Lease oder als Finanzierungsleasing ein. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird es als Operate-Lease-Verhältnis eingestuft.

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthielten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 1,61 % (im Vorjahr: 1,74 %).

In den Buchwertabgängen der Anlagen im Bau waren 2025 positive Buchwertabgänge i. H. v. 82 Mio. € (im Vorjahr: 71 Mio. €) enthalten. Diese resultierten aus der Rückzahlung von in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen, z. B., weil Anlagen nicht wie geplant verwendet werden können.

Sollten für erhaltene Investitionszuschüsse Rückzahlungsrisiken bestehen, z. B. weil Unsicherheit darüber besteht, ob die Zuschussbedingungen zum Stichtag vollumfänglich erfüllt sind, wurden diese nicht mit den bezuschussten Sachanlagen verrechnet, sondern passivisch abgegrenzt.

Weitere Erläuterungen zu den Abschreibungen des Sachanlagevermögens siehe Anhangziffer (6) 292f.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (IFRS 16)

Anmietungen werden im DB-Konzern für Schienenfahrzeuge und für Immobilien vorgenommen. Im Vergleich zur Anschaffung dieser Vermögenswerte ermöglicht das Leasing eine deutlich höhere Flexibilität und eine geringere Kapitalbindung. Durch die von Zeit zu Zeit vereinbarten Verlängerungsoptionen partizipiert der DB-Konzern gleichzeitig an positiven Marktentwicklungen. Daneben mietet der DB-Konzern rollendes Material insbesondere dann an, wenn die wirtschaftliche Nutzungsdauer die Laufzeit des Verkehrsvertrags, für den das rollende Material bestimmt ist, erheblich übersteigt.

In den Sachanlagen sind Nutzungsrechte aus Leasingverträgen enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden:

in Mio. €	Nutzungsrechte an Grundstücken	Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	Bahnkörpern und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinellen Anlagen	Anderer Betriebs- und Geschäftsausstattung	Insgesamt
Per 31.12.2025								
Zugänge	34	202	2	1	649	2	21	**911**
Abschreibungen	-14	-371	-1	-2	-104	-18	-16	**-526**
Buchwert	118	2.130	2	17	830	67	35	**3.199**
Per 31.12.2024								
Zugänge	39	521	1	6	249	11	30	**857**
Abschreibungen	-31	-573 [1)]	-1	-1	-179	-25	-22	**-832** [1)]
Buchwert	119	2.329	1	18	304	85	32	**2.888**

[1)] Wert angepasst.

Die Abschreibungen enthielten 2025 außerplanmäßige Wertminderungen i. H. v. 26 Mio. €. Diese resultierten insbesondere aus der Beendigung von Mietverträgen für Büroflächen. Weitere Angaben zu leasingbezogenen Verbindlichkeiten, Aufwendungen, sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten die Anhangziffern (6) 292f., (7) 294, (9) 294, (28) 307ff., und (35) 327, sowie die »Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung« 320f.

Der Anstieg der Buchwerte für Nutzungsrechte resultierte u. a. aus Verkäufen und der anschließenden Rückmietung (»Sale and Leaseback«) von Schienenfahrzeugen. Mit dem Abschluss von Sale-and-Leaseback-Vereinbarungen verfolgt der DB-Konzern unterschiedliche Ziele, wie:

- die Flexibilisierung der Kapitalbindung,
- die Nutzung von vorteilhaften Marktpreisentwicklungen sowie
- die Generierung liquider Mittel.

2025 wurden mit Sale-and-Leaseback-Transaktionen Buchgewinne i. H. v. 91 Mio. € realisiert, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten sind.

Vermietete Vermögenswerte

Die Vermietungsaktivitäten des DB-Konzerns betreffen im Wesentlichen Flächen in Bahnhöfen sowie die Gebrauchsüberlassung überschüssiger Lokomotiven- und Waggonkapazitäten. Vereinbarungen zur Absicherung etwaiger Restwerte werden regelmäßig nicht getroffen.

Untervermietungen werden in geringem Ausmaß getätigt. Ggf. werden Lagerflächen nur für den Zweck angemietet, einen Vertrag mit einem bestimmten Kunden zu erfüllen. Sofern diese Kunden die wirtschaftlichen Chancen und Risiken bezüglich der Mietflächen übernehmen, erfolgt keine erfolgswirksame Erfassung der Untermieterträge, sondern eine Abbildung als Subfinanzierungsleasing. Aus der Weitervermietung wurden Erlöse von 37 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) erzielt.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen und durchgeführter Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die für das Operate Lease vermietet werden, weisen nachfolgende Restbuchwerte aus:

Als Operating Lease klassifizierte vermietete Vermögenswerte / in Mio. €	Immobilien	Mobilien
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.354	6.995
Kumulierte Abschreibungen	-515	-4.664
Buchwert per 31.12.2025	**839**	**2.331**
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.365	7.351
Kumulierte Abschreibungen	-507	-4.953
Buchwert per 31.12.2024	**858**	**2.398**

Aus der Vermietung der Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gem. nachfolgender Übersicht erwartet:

Künftige Miet- und Leasingeinzahlungen (Nominalwerte) / in Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2025								
Mindestleasingzahlung	405	198	175	140	122	332	**967**	**1.372**
Per 31.12.2024								
Mindestleasingzahlung	365	190	144	132	117	302	**885**	**1.250**

(14) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten nach IAS 38 (Immaterielle Vermögenswerte) angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden, wenn die Ansatzkriterien erfüllt sind, zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer den Goodwills) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Amortisationen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen.

Immaterielle Vermögenswerte / in Mio. €	Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte		Erworbene immaterielle Vermögenswerte		Goodwills		Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung und geleistete Anzahlungen		**Insgesamt**	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**
Anschaffungs- und Herstellungskosten										
Stand per 01.01.	957	1.188	1.360	1.718	528	1.735	468	401	**3.313**	**5.042**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	2	–4	0	0	–	0	**2**	**–4**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	–	2	–	–	–	–	–	**2**	**–**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	–	0	–4	0	0	–	0	**0**	**–4**
Zugänge	30	41	33	–3	–	–	223	250	**286**	**288**
Investitionszuschüsse	–	–	0	–1	–	–	–43	–45	**–43**	**–46**
Umbuchungen	118	99	46	16	–	–	–161	–111	**3**	**4**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	–	–347	–	–284	–	–1.211	–	–27	**–**	**–1.869**
Abgänge	–29	–23	–33	–82	–	0	–9	0	**–71**	**–105**
Währungsumrechnungseffekte	–	–1	–2	0	–2	4	0	0	**–4**	**3**
Stand per 31.12.	**1.076**	**957**	**1.406**	**1.360**	**526**	**528**	**478**	**468**	**3.486**	**3.313**
Kumulierte Amortisationen										
Stand per 01.01.	–457	–502	–965	–1.214	–495	–507	–	–	**–1.917**	**–2.223**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	–1	4	0	–	–	–	**–1**	**4**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	–	–1	–	–	–	–	–	**–1**	**–**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	4	0	–	–	–	**0**	**4**
Abschreibungen	–101	–114	–39	–49	–	–	0	–	**–140**	**–163**
Wertminderungen	–4	–	–7	–	–	–	–	–	**–11**	**–**
Wertaufholungen	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**
Umbuchungen	–	–	3	–1	–	–	–	–	**3**	**–1**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	–	140	–	214	–	17	–	–	**–**	**371**
Abgänge	15	18	21	82	–	–	0	–	**36**	**100**
Währungsumrechnungseffekte	–	1	0	–1	2	–5	–	–	**2**	**–5**
Stand per 31.12.	**–547**	**–457**	**–988**	**–965**	**–493**	**–495**	**0**	**–**	**–2.028**	**–1.917**
Bilanzwert per 31.12.2025	**529**	**500**	**418**	**395**	**33**	**33**	**478**	**468**	**1.458**	**1.396**
Bilanzwert per 31.12.2024	500	686	395	504	33	1.228	468	401	**1.396**	**2.819**

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthielten im Wesentlichen Ansprüche aus Investitionen, die für einen Verkehrsvertrag getätigt wurden und die nach IFRIC (IFRS Interpretations Committee) 12 zu bilanzieren sind (Bilanzwert per 31. Dezember 2025: 411 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 397 Mio. €) sowie Software (Bilanzwert per 31. Dezember 2025: 116 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 67 Mio. €)

Wertminderungen (im Vorjahr: 0 Mio. €) betrafen 2025 im Wesentlichen DB Fernverkehr (5 Mio. €) und das Segment Beteiligungen/Sonstige (5 Mio. €).

(15) ANTEILE AN AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nach IAS 28 at Equity bilanziert. Aufbauend auf den Anschaffungskosten des DB-Konzerns im Erwerbszeitpunkt, wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bilanzierten Unternehmen fortgeschrieben.

Die Anteile an den at Equity bilanzierten Unternehmen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	**2025**	2024
Stand per 01.01.	402	408
Zugänge	0	0
Abgänge	–2	–1
Anteil des DB-Konzerns am Ergebnis	13	13
Kapitalerhöhung	–	–
Vereinnahmte Dividenden	–7	–8
Wertberichtigung	–	–
Umgliederungen	0	–2
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	–	–10
Währungsumrechnungseffekte	0	0
Sonstige Bewertungen	0	2
Stand per 31.12.	**406**	**402**

Der Bilanzansatz per 31. Dezember 2025 entfiel im Wesentlichen auf die an dem assoziierten Unternehmen EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, gehaltenen Anteile. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt; neue Aktionäre müssen Eisenbahnverwaltungen sein, die zusätzlich eine Garantie ihres jeweiligen Staates benötigen, der ihre Verpflichtungen garantiert.

(16) LATENTE STEUERN

Latente Steuern werden gem. IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Konzerngesellschaften wird unverändert ein kalkulatorischer Ertragsteuersatz für Kapitalgesellschaften von 31,2 % herangezogen. Der Ertragsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 bzw. IAS 12.34 angesetzt, soweit passive Latenzen bestehen.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latenten Steuern realisiert werden, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann. Der deutsche Körperschaftsteuersatz von derzeit 15 % wird ab dem Jahr 2028 bis zum Jahr 2032 jeweils um einen Prozentpunkt auf 10 % abgesenkt. Bei der Bewertung der latenten Steuern deutscher Konzerngesellschaften kommen daher entsprechend geringere Steuersätze zur Anwendung. Soweit latente Steuern nicht angesetzt werden, wird aus der Steuersatzänderung kein latenter Steueraufwand oder -ertrag gezeigt.

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet, da es nicht hinreichend wahrscheinlich ist, dass künftig ein zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das der DB-Konzern die latenten Steueransprüche verwenden kann:

Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	26.504	26.231
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	2.686	1.630
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gem. IAS 12.24b in Verbindung mit 12.33 unterliegen	1.575	1.629
Insgesamt	**30.765**	**29.490**

Die Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden, entfallen mit 25.982 Mio. € auf Deutschland.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach zeitlich unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich zusätzliche steuerliche Abschreibungen aus im Rahmen der Gründung der DB AG erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024
Langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	466	519	1.723	1.459
Immaterielle Vermögenswerte	163	222	278	378
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	8	0	14	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	170	0	91	1
Derivative Finanzinstrumente	2	130	14	0
Langfristiges Fremdkapital				
Leasingverbindlichkeiten	535	954	430	0
Derivative Finanzinstrumente	70	0	0	266
Pensionsverpflichtungen	267	450	44	46
Sonstige Rückstellungen	1.089	17	34	3
Kurzfristiges Fremdkapital				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3	3	150	0
Sonstige Verbindlichkeiten	488	3	554	2
Sonstige Rückstellungen	150	4	54	0
Sonstige [1]	0	0	0	113
Verlustvorträge	15	11	0	0
Zwischensumme	**3.426**	**2.313**	**3.386**	**2.268**
Saldierung [2]	-3.375	-2.261	-3.375	-2.261
Bilanzansatz	**51**	**52**	**11**	**7**

[1] Sonstige saldiert.
[2] Soweit zulässig gem. IAS 12 (Ertragsteuern).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Auf eine per 31. Dezember 2025 grundsätzlich bestehende temporäre Differenz von 39 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 197 Mio. €) im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften wurde keine latente Steuerschuld passiviert, da die DB AG die Dividendenpolitik bestimmen und die Auflösung der temporären Differenzen steuern kann.

Im Bilanzansatz der latenten Steuern waren aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i. H. v. 0 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 0 Mio. €) sowie passive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i. H. v. 44 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 21 Mio. €) enthalten.

(17) SONSTIGE BETEILIGUNGEN UND WERTPAPIERE

Sonstige Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert bilanziert, soweit die relevanten Informationen ableitbar sind. Erfolgsneutrale Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden in der Rücklage »Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen« gezeigt.

Lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Fair Values angesetzt. Änderungen des Fair Value werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

Die sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere haben sich wie folgt entwickelt:

	Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**
Stand per 01.01.	38	61	514	520	**552**	**581**
Währungsumrechnungseffekte	0	0	–	–	**0**	**0**
Zugänge	4	5	37	514	**41**	**519**
Abgänge durch Veräußerung	0	–3	–448	–519	**–448**	**–522**
Fair-Value-Änderungen	–2	–19	–	0	**–2**	**–19**
Reklassifizierungen	–	2	–103	0	**–103**	**2**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	–	–8	–	–1	**–**	**–9**
Übrige	–	–	–	–	**–**	**–**
Stand per 31.12.	**40**	**38**	**0**	**514**	**40**	**552**
davon Fair Value (erfolgsneutral)	40	38	0	0	**40**	**38**
davon Fair Value (erfolgswirksam)	–	–	–	514	**–**	**514**
Langfristiger Anteil	40	38	–	–	**40**	**38**
Kurzfristiger Anteil	–	–	0	514	**0**	**514**

Insgesamt ergaben sich Fair-Value-Änderungen bei den sonstigen Beteiligungen i. H. v. insgesamt – 2 Mio. € (im Vorjahr: – 19 Mio. €). Diese betrafen in 2025 mit jeweils – 1 Mio. € erfolgsneutrale Neubewertungen der WHAT3WORDS Limited, London/Vereinigtes Königreich, und der GREENTECH SHOW GmbH, Berlin. Im Vorjahr wurden u. a. die Volocopter GmbH, Bruchsal, (– 26 Mio. €) und die European Energy Exchange AG, Leipzig, (14 Mio. €) neu bewertet.

Die Zugänge bei den zum Fair Value bilanzierten sonstigen Beteiligungen resultierten mit 3 Mio. € aus einer Kapitalerhöhung bei der Versorger-Allianz 450 Beteiligungs GmbH&Co. KG, Bonn.

Die Zugänge und Abgänge innerhalb der Wertpapiere betrafen Käufe und Veräußerungen von Geldmarktfonds durch die DB AG. Seit dem 1. Januar 2025 wurden die Anteile eines Geldmarktfonds nicht mehr in der Bilanzposition »Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere«, sondern in der Bilanzposition »Flüssige Mittel« ausgewiesen. Eine entsprechende Ausweisänderung per 31. Dezember 2024 hätte eine Erhöhung der Bilanzposition »Flüssige Mittel«, bei korrespondierender Reduktion der Bilanzposition »Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere«, um 103 Mio. € ergeben.

(18) VORRÄTE

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfallens als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

In den Vorräten werden zudem CO_2-Zertifikate ausgewiesen.

Die Vorräte setzten sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.708	2.575
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	188	153
Fertige Erzeugnisse und Waren	6	6
Geleistete Anzahlungen	–	4
Wertberichtigungen	–578	–553
Insgesamt	**2.324**	**2.185**

(19) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Die Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt im Regelfall zu fortgeführten Anschaffungskosten. Forderungen aus Finanzierungsleasing, geleistete Anzahlungen und Plan Assets nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen. Zu den Bewertungskategorien nach IFRS 9 siehe »Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten« 326.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der DB-Konzern den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die Risikovorsorge für die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste erfasst. Hierzu werden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zunächst auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale verschiedenen Kollektiven zugeordnet. Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste erfolgt anschließend auf kollektiver Basis mithilfe von Wertberichtigungssätzen, die vergangenheitsbezogene Daten sowie länderspezifische zukunftsbezogene Risikomerkmale berücksichtigen. Sobald Hinweise für einen Kreditverlust eines einzelnen Schuldners vorliegen, erfolgt die Wertberichtigung auf individueller Basis.

Für Forderungen aus Finanzierung sowie sonstige finanzielle Forderungen und vertragliche Vermögenswerte wendet der DB-Konzern den allgemeinen Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Für solche Forderungen, für die objektive Hinweise für eine Wertminderung vorliegen, erfolgt eine individuelle Wertminderung.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen. Im DB-Konzern werden die Fälligkeiten der Forderungen und die Ausfallrisiken laufend überwacht.

Einige Verkehrsverträge sehen eine Übergabeverpflichtung bezüglich der eingesetzten, im Eigentum des DB-Konzerns stehenden Vermögenswerte am Vertragsende vor. Andere Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung der eingesetzten Vermögenswerte von der Bestellerorganisation oder die Abgabe von Kapitaldienstgarantien durch die Besteller für die Anmietung bei unabhängigen Finanzdienstleistern. In Übereinstimmung mit IFRIC 12 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) werden die entsprechenden Investitionen unter Separierung der garantierten Restwerte am Vertragsende als Forderungen aus Verkehrskonzessionen aktiviert. Die Tilgung dieser Forderungen erfolgt aus dem Bestellerentgelt, sodass nicht das gesamte Bestellerentgelt zu Umsatzerlösen führt. Die Restwertforderungen werden zum Barwert unter den Forderungen aus Finanzierung ausgewiesen.

Verpflichtungen und Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen werden in der Bilanz ausgewiesen. Die Verpflichtungen korrespondieren mit betragsgleichen Forderungen aus Lieferverträgen, abgesichert durch Bankbürgschaften im Falle einer Inanspruchnahme.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Ermittlung erwarteter Kreditverluste umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Vorsorge für erwartete Kreditverluste aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte enthielten im Einzelnen:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Per 31.12.2025						
Bruttowert	3.661	894	789	122	2.222	**7.688**
Wertberichtigung	-77	0	-	-	-32	**-109**
Nettowert	**3.584**	**894**	**789**	**122**	**2.190**	**7.579**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	29	-	-	-	221	**250**
Per 31.12.2024						
Bruttowert	3.303	854	1.306	111	2.022	**7.596**
Wertberichtigung	-82	0	-	-	-33	**-115**
Nettowert	**3.221**	**854**	**1.306**	**111**	**1.989**	**7.481**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	44	0	-	-	251	**295**

Der DB-Konzern verkauft seit 2025 im Rahmen einer revolvierenden Factoring-Vereinbarung ausgewählte auf Euro lautende Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von DB Cargo bis zu einem maximalen Forderungsvolumen von 100 Mio. € an ein Finanzinstitut. Die Laufzeit der Vereinbarung ist zeitlich unbefristet. Die für die Risikobeurteilung relevanten Risiken hinsichtlich der verkauften Forderungen sind das Kreditrisiko sowie das Risiko verspäteter Zahlung (Spätzahlungsrisiko). Sämtliche wesentlichen Chancen und Risiken gehen mit dem Verkauf auf das Kreditinstitut über. Aus diesem Grund erfolgte per 31. Dezember 2025 eine vollständige Ausbuchung der verkauften Forderungen. Ein anhaltendes Engagement liegt nicht vor. Per 31. Dezember 2025 betrug das verkaufte Forderungsvolumen 93 Mio. € (per 31. Dezember 2024: kein verkauftes Forderungsvolumen).

In den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben waren per 31. Dezember 2025 mit den Aufgabenträgern von Verkehrsverträgen vereinbarte Restwerte i. H. v. 562 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 547 Mio. €) enthalten. Diese Restwertforderungen betreffen hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die zum Ende des Verkehrsvertrags an den Aufgabenträger oder an einen von ihm benannten Dritten zu einem fixierten Preis veräußert werden. Darüber hinaus wurden unter den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben Finanzierungsleasingforderungen von 101 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 96 Mio. €) sowie Barsicherheiten in Form von Besicherungsanhängen (Credit Support Agreements; CSA) von 158 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 185 Mio. €) ausgewiesen.

In den sonstigen Vermögenswerten waren per 31. Dezember 2025 Vertragserfüllungskosten von 27 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 16 Mio. €) enthalten.

Die bilanzierten Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Forderungen und sonstigen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Stand per 01.01.2025	-82	0	-	-33	**-115**
Zuführung	-13	0	-	-1	**-14**
Auflösung	12	-	-	0	**12**
Inanspruchnahme	6	-	-	2	**8**
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	**-**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	0	**0**
Währungsumrechnungseffekte	0	-	-	0	**0**
Stand per 31.12.2025	**-77**	**0**	**-**	**-32**	**-109**
Stand per 01.01.2024	-143	0	-	-35	**-178**
Zuführung	-25	-	-	-5	**-30**
Auflösung	28	-	-	3	**31**
Inanspruchnahme	4	-	-	1	**5**
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	55	-	-	4	**59**
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	**-**
Währungsumrechnungseffekte	-1	-	-	-1	**-2**
Stand per 31.12.2024	**-82**	**0**	**-**	**-33**	**-115**

Die Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte i. H. v. 59 Mio. € (2025: keine) resultierten im Vorjahr aus Wertberichtigungen des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs (DB Schenker).

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten sanken 2025 auf 48 Mio. € (im Vorjahr: 58 Mio. €).

Erträge aus dem Zahlungseingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte beliefen sich auf 8 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

Die auf kollektiver Basis ermittelten erwarteten Kreditverluste beliefen sich per 31. Dezember 2025 auf 10 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 13 Mio. €):

Per 31.12.2025 / in Mio. €	Nettobuchwert	Erwartete Verlustrate in %	Risikovorsorge	davon Risikovorsorge überfällige Forderungen	davon Risikovorsorge nicht überfällige Forderungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.584	0,28	10	8	2

Per 31. Dezember 2025 wurde für Forderungen aus Finanzierung, sonstige finanzielle Forderungen und vertragliche Vermögenswerte eine Risikovorsorge i. H. v. 1 Mio. € gebildet (per 31. Dezember 2024: 2 Mio. €).

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2025								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.549	26	4	5	0	0	**35**	**3.584**
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	240	12	11	7	6	618	**654**	**894**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	100	91	89	88	86	335	**689**	**789**
Geleistete Anzahlungen	55	67	–	–	–	–	**67**	**122**
Übrige Vermögenswerte	1.590	357	18	8	181	36	**600**	**2.190**
Insgesamt	**5.534**	**553**	**122**	**108**	**273**	**989**	**2.045**	**7.579**
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	892	393	11	2	180	13	**599**	**1.491**
Per 31.12.2024								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.198	10	4	7	2	0	**23**	**3.221**
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	218	8	8	33	7	580	**636**	**854**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	159	152	145	142	132	576	**1.147**	**1.306**
Geleistete Anzahlungen	58	53	–	–	–	–	**53**	**111**
Übrige Vermögenswerte	1.261	552	30	3	111	32	**728**	**1.989**
Insgesamt	**4.894**	**775**	**187**	**185**	**252**	**1.188**	**2.587**	**7.481**
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	501	554	12	2	107	16	**691**	**1.192**

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich gegenüber dem Vorjahresende in allen Segmenten, mit Ausnahme von DB Cargo, erhöht.

Der Anstieg der übrigen Vermögenswerte wurde insbesondere durch die Entwicklung bei DB Regio und DB Cargo getrieben; Rückgänge ergaben sich im Wesentlichen bei DB InfraGO und DB Fernverkehr.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten war bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen keine Konzentration von Kreditrisiken festzustellen.

Das maximale Ausfallrisiko entsprach im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Per 31. Dezember 2025 lagen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) FORDERUNGEN AUS ERTRAGSTEUERN

Die Forderungen aus Ertragsteuern betrafen insbesondere anrechenbare Kapitalertragsteuern im Inland.

(21) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument zur Absicherung der Zahlungsströme (Cashflow-Hedge) sowie von Wertänderungen (Fair-Value-Hedge) aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen klassifiziert.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen. Auftretende Ineffektivitäten werden gem. IFRS 9 erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.

Fair-Value-Hedges

Mit Fair-Value-Hedges werden bilanzierte Vermögenswerte oder Schulden gegen das Risiko einer Änderung des beizulegenden Zeitwerts abgesichert. Die Ergebnisse aus den Sicherungsinstrumenten werden in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen, in dem auch das gesicherte Grundgeschäft abgebildet wird.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gem. IFRS 9 entsprechen (Non-Hedges)

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IFRS 9 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. 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. Die DB AG betreibt ihr Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten grundsätzlich auf besicherter Basis und nimmt für besicherte Transaktionen keine Kreditrisikoadjustierung des beizulegenden Zeitwerts vor. Für kurzfristige Derivate wird aufgrund von Wesentlichkeitsgründen auf eine Kreditrisikoadjustierung verzichtet. Sofern eine Kreditrisikoadjustierung erfolgt, werden die anzuwendenden Abschläge aus den am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-(CDS-)Werten abgeleitet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

Das Volumen der abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumente ergab sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

Per 31.12. / in Mio. €	Nominalwerte des Sicherungsinstruments		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
Zinsbezogene Geschäfte						
Zinsswaps [1]	1.400	1.400	–	–	1.400	–
	1.400	**1.400**	**–**	**–**	**1.400**	**–**
Währungsbezogene Geschäfte						
Devisenswaps [2]	61	194	61	194	–	–
Devisenforwards [3]	382	1.277	327	1.217	55	60
Zins-Währungs-Swaps [2]	6.738	7.556	1.671	818	5.067	6.738
Zins-Währungs-Swaps [3]	54	371	–	–	54	371
	7.235	**9.398**	**2.059**	**2.229**	**5.176**	**7.169**

[1] Fair-Value-Hedges.
[2] Cashflow-Hedges.
[3] Non-Hedges.

Per 31.12.	Volumen		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
Sonstige Geschäfte						
Diesel [1] in 1.000 t	162	144	74	73	88	71
Kohle [1] in 1.000 t	906	1.128	540	744	366	384
Gas [2] in GWh	2.932	5.440	1.561	2.824	1.371	2.616
Strom [2] in GWh	15.833	14.261	10.372	9.036	5.461	5.225

[1] Cashflow-Hedges.
[2] Non-Hedges.

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden 2025 keine neuen Zinsswaps abgeschlossen. Dementsprechend lag der Bestand per 31. Dezember 2025 unverändert bei 1.400 Mio. €. Die Veränderungen der Bestände an Devisenswaps und -forwards variieren mit den entsprechenden Sicherungsbedürfnissen der Konzerngesellschaften. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps sank überwiegend aufgrund von ausgelaufenen Geschäften per 31. Dezember 2025 insgesamt um 1.135 Mio. € (per 31. Dezember 2024: Rückgang um 750 Mio. €).

Der Umfang der Dieselabsicherungen stieg auf niedrigem Niveau deutlich an. Der Bestand der Kohlesicherungen ging per 31. Dezember 2025 aufgrund eines geringeren Bedarfs zurück und lag per 31. Dezember 2025 bei 0,9 Mio. t (per 31. Dezember 2024: 1,1 Mio. t).

Der Bestand der Gastermingeschäfte bei DB Energie belief sich per 31. Dezember 2025 auf 2.932 GWh (per 31. Dezember 2024: 5.440 GWh), Stromtermingeschäfte wiesen per 31. Dezember 2025 einen Bestand von 15.833 GWh (per 31. Dezember 2024: 14.261 GWh) aus.

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungspreise/Sicherungskurse der wesentlichen derivativen Sicherungsinstrumente (Cashflow-Hedges und Fair-Value-Hedges) des DB-Konzerns je Währung in 2025:

	Sicherungspreis pro 1.000 t		**Sicherungskurs**		
Währung	**Diesel**	**Kohle**	**Cross-Currency Swaps (CCS)**	**Interest Rate Swaps (IRS)**	**Devisenswaps**
EUR	566,48	94,40	–	0,02	–
USD	–	–	–	–	1,17
GBP	–	–	0,87	–	–
CHF	–	–	1,08	–	–
NOK	–	–	9,80	–	–
SEK	–	–	10,18	–	–
AUD	–	–	1,57	–	–
PLN	2.245,00	–	–	–	–

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

Per 31.12. / in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2025	2024	**2025**	2024
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsswaps	12	16	30	26
Zinsforwards	–	0	–	–
	12	**16**	**30**	**26**
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswaps	–	8	1	–
Devisenforwards	0	11	5	4
Sonstige Devisenderivate	–	–	–	–
Zins-Währungs-Swaps	684	780	285	395
darin Effekte aus Währungskurssicherungen [1]	433	500	325	380
	684	**799**	**291**	**399**
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	56	162	86	107
Sonstige übrige Derivate	–	–	0	0
	56	**162**	**86**	**107**
Insgesamt	**752**	**977**	**407**	**532**
Langfristiger Anteil	706	798	296	376
Zinsbezogene Geschäfte	11	16	30	26
Währungsbezogene Geschäfte	677	737	245	314
Sonstige Geschäfte	18	45	21	36
Kurzfristiger Anteil	46	179	111	156

[1] Vorjahreswert angepasst.

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos werden sowohl Fremdwährungsemissionen als auch konzerninterne Fremdwährungsdarlehen grundsätzlich in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten i. d. R. in festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten umgewandelt. Energiepreissicherungen dienten der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps resultierte 2025 aus dem Auslaufen von Geschäften sowie der Entwicklung der Zinsen in den einzelnen Währungen (insbesondere Schweizer Franken, britisches Pfund, norwegische Krone und Euro) sowie der Abwertung des Euro gegenüber der schwedischen Krone. Teilweise kompensierend wirkte die Aufwertung des Euro gegenüber dem britischen Pfund und dem australischen Dollar.

Die Marktbewertung der Energiepreisderivate spiegelte die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider.

Die Fair Values der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

Per 31.12. / in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2025	2024	**2025**	2024
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswaps	–	8	1	–
Zins-Währungs-Swaps	684	768	285	373
	684	**776**	**286**	**373**
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	0	11	21	6
	0	**11**	**21**	**6**
Insgesamt	**684**	**787**	**307**	**379**
Langfristiger Anteil	677	728	250	293
Währungsbezogene Geschäfte	677	722	242	292
Sonstige Geschäfte	0	6	8	1
Kurzfristiger Anteil	7	59	57	86

Die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte werden voraussichtlich in den Jahren 2026 bis 2072 (Zins- und Tilgungszahlungen) bzw. in den Jahren 2026 bis 2028 (Zahlungen für Energie) eintreten und ergebniswirksam werden.

Die Grund- und Sicherungsgeschäfte sowie die Hedge-Rücklage von Cashflow-Hedges haben sich wie folgt entwickelt:

	Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2025			**Per 31.12.2025**	Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2024			Per 31.12.2024
in Mio. €	**Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte**	**Veränderung der Grundgeschäfte**	**davon ineffektiv (ergebniswirksam)**	**Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges**	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	Veränderung der Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges
Währungsbezogene Geschäfte								
Devisenswaps	–1	–1	–	–	+8	+8	–	–
Zins-Währungs-Swaps	+273	+274	+10	+287	+292	+211	+45	+254
Sonstige Geschäfte								
Energiepreissicherung	–21	–21	–	–21	+5	+5	–	+5

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die Bestimmung von Ineffektivitäten erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetische-Derivate-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mithilfe der linearen Regression überprüft. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierbei werden die Fair-Value-Änderungen des Grundgeschäfts den Fair-Value-Änderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität. Die Ursachen der Ineffektivität bei Zins-Währungs-Swaps sind im Wesentlichen Cross-Currency-Basisspreads sowie die Neudesignation von novierten Geschäften. Die Konditionen inkl. der Zahlungsströme der Zins-Währungs-Swaps blieben bei der Novation unverändert, somit ist die wirtschaftliche Absicherung weiterhin gegeben. Ineffektivitäten aus Energiederivaten entstehen aus Basisrisiken, da der Verbrauch nicht genau den am Sicherungsmarkt handelbaren Produkten entspricht.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate waren 2025 wie im Vorjahr unwesentlich.

Fair-Value-Hedge-Derivate

Die Fair Values werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsswaps	12	16	25	26
Insgesamt	**12**	**16**	**25**	**26**
Langfristiger Anteil	11	16	25	26
Zinsbezogene Geschäfte	11	16	25	26
Kurzfristiger Anteil	1	–	–	–

Die Zinsswaps dienten der Absicherung von begebenen Senioranleihen (Ausweis im Bilanzposten »Finanzschulden« 307 ff.) mit einem Nominalwert von 1.400 Mio. €. Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wurde mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. 2025 ergab sich unverändert keine Ineffektivität.

Die insgesamt rückläufige Entwicklung der Zinsswaps ist auf ein grundsätzlich niedrigeres Zinsniveau im Euro-Raum im Vergleich zum Vorjahresende zurückzuführen.

Non-Hedge-Derivate

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert.

Die Fair Values der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenforwards	0	11	5	4
Zins-Währungs-Swaps	–	12	–	22
	0	**23**	**5**	**26**
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	56	151	65	101
	56	**151**	**65**	**101**
Insgesamt	**56**	**174**	**75**	**127**
Langfristiger Anteil	18	54	21	57
Zinsbezogene Geschäfte	–	–	5	–
Währungsbezogene Geschäfte	0	15	3	22
Sonstige Geschäfte	18	39	13	35
Kurzfristiger Anteil	38	120	54	70

Die Zins-Währungs-Swaps betreffen ausschließlich Absicherungen für interne Fremdwährungsdarlehen, die wirtschaftlich die Währungs- und Zinsrisiken der Grundgeschäfte absichern, aber nicht im Hedge-Accounting gezeigt werden können.

Die Energiepreisderivate betrafen Strom- und Gastermingeschäfte, die ausschließlich DB Energie zuzuordnen sind.

Stromtermingeschäfte, die zur langfristigen Sicherung des Strombedarfs im DB-Konzern abgeschlossen wurden, werden in der Bilanz als Finanzderivate mit ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst (per 31. Dezember 2025: Finanzderivate mit positivem Marktwert: 56 Mio. €; per 31. Dezember 2024: Finanzderivate mit negativem Marktwert: 65 Mio. €), da sie die formalen Voraussetzungen des IFRS 9 für eine Nichtbilanzierung nicht erfüllen. Wertänderungen werden erfolgswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen (Anhangziffer (3) 290) bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Anhangziffer (7) 294) ausgewiesen.

Die Non-Hedge-Derivate sind der Kategorie »Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)« des IFRS 9 zugeordnet.

(22) FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit täglicher Fälligkeit, Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten sowie Geldmarktfonds, die täglich verfügbar sind.

Mit Ausnahme der Geldmarktfonds werden die flüssigen Mittel zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Geldmarktfonds werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die flüssigen Mittel enthielten:

Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Bankguthaben/Kassenbestände und Geldmarktfonds	11.408	4.170
Zahlungsmitteläquivalente	0	0
Insgesamt	**11.408**	**4.170**

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen 2025 in einem Korridor zwischen 1,85 % und 3,15 % (im Vorjahr: zwischen 2,50 % und 4,08 %) und resultierten aus Geldanlagen in Euro. Die Laufzeiten der Geldanlagen bewegen sich zwischen einem Tag und drei Monaten. Die Verzinsung der Geldmarktfonds lag im Jahresdurchschnitt zwischen 2,26 % und 2,33 % (im Vorjahr: zwischen 3,16 % und 3,92 %).

Zur Definition des Finanzmittelbestands siehe »Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung« 320f.

(23) ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN IM ZUSAMMENHANG MIT ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENEN VERMÖGENSWERTEN

Vermögenswerte und mit diesen Vermögenswerten verbundene Verbindlichkeiten werden als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll, und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Geschäftsbereich eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet.

Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	**01.01.2025**	**Abgang**	**Zugang**	**31.12.2025**
Sachanlagen	3.868	-3.868	54	54
Immaterielle Vermögenswerte	1.555	-1.555	-	-
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	9	-9	-	-
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	9	-9	-	-
Vorräte	9	-9	22	22
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3.861	-3.861	-	-
Derivative Finanzinstrumente	1	-1	-	-
Flüssige Mittel	1.146	-1.146	-	-
Aktive latente Steuern	166	-166	-	-
Vermögenswerte	**10.624**	**-10.624**	**76**	**76**
Finanzschulden	1.728	-1.728	-	-
Übrige Verbindlichkeiten	3.883	-3.883	-	-
Derivative Finanzinstrumente	2	-2	-	-
Pensionsverpflichtungen	124	-124	-	-
Sonstige Rückstellungen	360	-360	-	-
Passive Abgrenzungen	26	-26	-	-
Passive latente Steuern	76	-76	-	-
Schulden	**6.199**	**-6.199**	**-**	**-**

Der Bilanzausweis am Vorjahresende betraf den nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Schenker sowie eine Tochtergesellschaft von DB Cargo. Die Abgänge resultierten aus dem vollzogenen Verkauf dieser bilanzierten Tochtergesellschaften. Die Zugänge 2025 und der Bilanzausweis per 31. Dezember 2025 betrafen Fahrzeuge unterschiedlicher Baureihen von DB Fernverkehr.

(24) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden vom Bund gehalten.

(25) RÜCKLAGEN

a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren. Die Bundesregierung und der DB-Konzern haben im Dezember 2024 eine Vereinbarung abgeschlossen, die eine Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG um rund 8,5 Mrd. € in 2025 mit dem Zweck der Ertüchtigung des Schienennetzes vorsieht. Die Auszahlungen von rund 8,3 Mrd. € erfolgten am 4. März 2025 (erste Tranche i. H. v. 4,24 Mrd. €), am 3. September 2025 (zweite Tranche i. H. v. 4,02 Mrd. €) und am 31. Dezember 2025 (dritte Tranche i. H. v. 55 Mio. €) an die DB AG. Diese Mittel werden ausschließlich für Investitionen in die Schieneninfrastruktur eingesetzt und wurden zur Aufstockung des Eigenkapitals an die DB InfraGO AG weitergereicht.

b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

RÜCKLAGE FÜR UNTERSCHIEDE AUS WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungseffekte werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

RÜCKLAGE FÜR DIE FAIR-VALUE-BEWERTUNG VON WERTPAPIEREN UND BETEILIGUNGEN

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Fair-Value-Änderungen von Finanzinstrumenten. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei Fälligkeit bzw. Reklassifizierung eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen oder, sofern es sich um ein Eigenkapitalinstrument handelt, auszubuchen.

RÜCKLAGE AUS DER FAIR-VALUE-BEWERTUNG VON CASHFLOW-HEDGES

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2025	2024
Stand per 01.01.	259	89
Fair-Value-Änderung	-10	-19
Während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse	4	-1
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	13	168
Zinsergebnis	-16	0
Materialaufwand	15	26
Änderung latenter Steuern	-	-4
Stand per 31.12.	**265**	**259**

RÜCKLAGE FÜR DIE NEUBEWERTUNG VON PENSIONEN

Die sich aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) ergebenden Effekte werden erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst.

SONSTIGE VERÄNDERUNGEN IN DEN RÜCKLAGEN

Unter dieser Position werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von nicht beherrschenden Anteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den nicht beherrschenden Anteilen resultieren, abgebildet.

(26) ERWIRTSCHAFTETE ERGEBNISSE

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Goodwills und der an den Aktionär gezahlten Dividenden.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung der IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) HYBRIDKAPITAL UND NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE

Im Oktober 2019 hat die Deutsche Bahn Finance GmbH (2025 rückwirkend zum 1. Januar 2025 auf die DB AG verschmolzen) ursprünglich zwei nachrangige Hybridanleihen mit einem Gesamtvolumen von 2 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihen haben unbegrenzte Laufzeiten mit einem ersten Kündigungsrecht für die Emittentin nach 5,5 Jahren (Kupon: 0,95 %) bzw. zehn Jahren (Kupon: 1,6 %); die Emissionserlöse betrugen 997 Mio. € bzw. 995 Mio. €. Die beiden Anleihen sehen keine Rückzahlungsverpflichtung und kein Kündigungsrecht zugunsten der Gläubiger vor. Außerdem müssen ggf. thesaurierte Zinszahlungen erst bei Ausschüttung einer Dividende geleistet werden. Nach IAS 32 (Finanzinstrumente: Darstellung) sind die Hybridanleihen daher vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren, da weder eine reguläre Rückzahlungsverpflichtung der Hybridanleihen noch ein Kündigungsrecht der Anleihengläubiger besteht. Zu leistende Zinszahlungen an die Anleiheninhaber werden, vermindert um die Ertragsteuern, direkt im Eigenkapital erfasst. 2025 erfolgten Zinszahlungen i. H. v. 26 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €). 2025 wurde die Hybridanleihe mit Kupon 0,95 % zum Zeitpunkt des ersten Kündigungsrechts (nach 5,5 Jahren) gekündigt und vollständig zurückgezahlt.

Die nicht beherrschenden Anteile enthielten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Konzerngesellschaften.

(28) FINANZSCHULDEN

Die erstmalige Bewertung von Finanzschulden und anderen langfristigen Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von Transaktionskosten bzw. Agien/Disagien. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Gewährte Darlehen, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinst. Ein ggf. bestehender Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, für die nach IFRS 16 ein Nutzungsrecht zu erfassen ist, werden mit dem Barwert der folgenden Leasingzahlungen passiviert: feste Zahlungen abzüglich erhaltener Zahlungen des Leasinggebers, variable, auf einem Index basierende Zahlungen, erwartete Zahlungen für Restwertgarantien, der Kaufpreis für wahrscheinlich ausgeübte Kaufoptionen, wahrscheinliche Entschädigungszahlungen bei vorzeitiger Kündigung. In der Bewertung der Leasingverbindlichkeit sind darüber hinaus Leasingzahlungen aufgrund einer hinreichend sicheren Inanspruchnahme von Verlängerungsoptionen berücksichtigt. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der verwendete Zinssatz entspricht dem impliziten Zinssatz des Leasingvertrags oder, wenn dieser nicht bekannt ist, dem laufzeitabhängigen Grenzfremdkapitalzinssatz. Leasingverbindlichkeiten sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Einige Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung insbesondere von Schienenfahrzeugen von Aufgabenträgern oder unabhängigen Finanzdienstleistern, wobei diese vom Aufgabenträger eine Kapitaldienstgarantie, eine Wiedereinsatzgarantie oder Ähnliches erhalten. Der Barwert dieser Zahlungsverpflichtungen wird unter den Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen ausgewiesen.

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Finanzschulden weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2025								
Darlehen des Bundes	–	–	–	–	–	1.274	**1.274**	**1.274**
Senioranleihen	2.228	2.800	2.092	1.788	2.239	15.977	**24.896**	**27.124**
Commercial Paper	–	–	–	–	–	–	–	–
Bankschulden	588	–	–	60	–	–	**60**	**648**
Leasingverbindlichkeiten	593	456	416	353	298	1.286	**2.809**	**3.402**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	19	24	22	22	16	39	**123**	**142**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	21	372	0	0	0	1	**373**	**394**
Insgesamt	**3.449**	**3.652**	**2.530**	**2.223**	**2.553**	**18.577**	**29.535**	**32.984**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	0	–	–	–	–	1.274	**1.274**	**1.274**
Per 31.12.2024								
Darlehen des Bundes	–	–	–	–	–	–	–	–
Senioranleihen	1.979	2.261	2.806	2.091	1.786	18.217	**27.161**	**29.140**
Commercial Paper	1.503	–	–	–	–	–	–	**1.503**
Bankschulden	582	2.500	500	–	60	–	**3.060**	**3.642**
Leasingverbindlichkeiten	541	405	361	314	277	1.227	**2.584**	**3.125**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	90	84	79	77	67	217	**524**	**614**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	98	0	0	0	0	1	**1**	**99**
Insgesamt	**4.793**	**5.250**	**3.746**	**2.482**	**2.190**	**19.662**	**33.330**	**38.123**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	0	–	–	–	–	–	–	**0**

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Fair Values:

	2025		2024	
Per 31.12. / in Mio. €	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Darlehen des Bundes	1.274	1.274	–	–
Senioranleihen	27.124	24.506	29.140	26.675
Commercial Paper	–	–	1.503	1.503
Bankschulden	648	648	3.642	3.642
Leasingverbindlichkeiten	3.402	3.337	3.125	3.011
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	142	149	614	611
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	394	394	99	99
Insgesamt	**32.984**	**30.308**	**38.123**	**35.541**

Die Unterschiede zwischen den Buchwerten und den Fair Values der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Fair Values auf.

Die DB InfraGO AG hat Mitte Dezember 2025 vom Bund ein endfälliges und nachrangiges Darlehen i. H. v. 3 Mrd. € mit einem Zinssatz von 1,5 % und einer Laufzeit von 34 Jahren zur Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes erhalten. Die Ermittlung des Buchwerts (1.274 Mio. €) erfolgte mit einem marktüblichen Opportunitätszinssatz. Der sich ergebende Zinsvorteil wurde unter den passiven Abgrenzungen (Anhangziffer (33) 319f.) erfasst (1.727 Mio. €).

Die Darlehen des Bundes haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2025	2024
Stand per 01.01.	0	152
Zugang	1.273	–
Zufluss	3.000	–
Abzinsung auf Zufluss	– 1.727	–
Tilgung	0	– 155
Aufzinsung	1	3
Stand per 31.12.	**1.274**	**0**

Die begebenen Senioranleihen haben sich per 31. Dezember 2025 wie folgt zusammengesetzt:

Senioranleihen per 31.12. / in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	2025 Buchwert	2025 Fair Value	2024 Buchwert	2024 Fair Value
Nicht börsennotierte Senioranleihen								
DB AG	597	AUD, JPY, EUR	0,9–6,8		660	620	784	741
Insgesamt					**660**	**620**	**784**	**741**
Börsennotierte Senioranleihen der DB AG								
Anleihe 2010–2025	500	EUR	–	3,870	–	–	500	502
Anleihe 2012–2072	75	GBP	46,9	4,524	69	53	72	56
Anleihe 2013–2028	50	EUR	2,1	2,707	50	50	50	50
Anleihe 2013–2025	201	NOK	–	4,017	–	–	127	127
Anleihe 2013–2026	497	GBP	0,6	3,351	486	485	511	501
Anleihe 2014–2029	500	EUR	3,2	2,886	498	504	497	503
Anleihe 2015–2025	600	EUR	–	1,391	–	–	599	594
Anleihe 2015–2030	366	NOK	4,8	2,760	287	265	288	260
Anleihe 2015–2025	115	AUD	–	3,864	–	–	107	106
Anleihe 2015–2030	650	EUR	4,8	1,707	648	618	647	609
Anleihe 2015–2025	161	CHF	–	0,143	–	–	186	185
Anleihe 2016–2026	500	EUR	0,2	0,880	500	499	499	490
Anleihe 2016–2031	750	EUR	5,5	0,964	747	672	745	664
Anleihe 2016–2028	500	EUR	2,7	0,765	498	476	497	467
Anleihe 2017–2032	79	NOK	6,1	2,514	59	52	59	52
Anleihe 2017–2032	500	EUR	6,9	1,541	499	453	498	453
Anleihe 2017–2025	341	GBP	–	1,437	–	–	362	355
Anleihe 2017–2032	55	SEK	6,6	2,226	49	45	46	42
Anleihe 2017–2030	261	CHF	4,9	0,463	322	319	318	316
Anleihe 2018–2027	1.000	EUR	2,0	1,086	998	974	998	959
Anleihe 2018–2033	750	EUR	7,6	1,680	747	671	747	678
Anleihe 2018–2028	346	CHF	2,5	0,470	430	430	426	425
Anleihe 2018–2031	500	EUR	5,2	1,508	497	465	496	461
Anleihe 2018–2043	125	EUR	17,9	1,866	125	87	125	95
Anleihe 2019–2028	1.000	EUR	3,0	1,235	997	961	996	944
Anleihe 2019–2026	340	GBP	0,1	1,944	344	343	362	351
Anleihe 2019–2034	103	NOK	8,1	2,732	84	73	84	73
Anleihe 2019–2029	310	CHF	3,5	0,135	376	370	371	364
Anleihe 2019–2034	133	CHF	8,5	0,516	161	155	159	155
Anleihe 2019–2039	47	SEK	13,4	2,025	46	36	44	35
Anleihe 2020–2035	500	EUR	9,5	0,819	497	394	497	394
Anleihe 2020–2032	150	EUR	6,2	0,257	150	124	150	124
Anleihe 2020–2027	900	EUR	1,3	0,639	898	879	897	861
Anleihe 2020–2040	750	EUR	14,3	1,433	744	554	744	567
Anleihe 2020–2029	850	EUR	3,5	0,411	849	787	849	766
Anleihe 2020–2039	650	EUR	13,5	0,977	642	454	641	463
Anleihe 2020–2035	48	SEK	9,5	1,544	46	38	44	36
Anleihe 2020–2050	1.000	EUR	24,9	0,656	993	458	993	526
Anleihe 2021–2036	370	CHF	10,1	0,100	430	390	426	390
Anleihe 2021–2026	339	GBP	0,9	0,523	343	334	361	335
Anleihe 2021–2026	494	SEK	0,1	0,524	462	461	436	425
Anleihe 2021–2036	1.000	EUR	10,3	0,759	987	754	986	764
Anleihe 2021–2033	296	CHF	7,4	0,211	349	332	345	330
Anleihe 2021–2041	168	AUD	15,4	3,124	147	102	155	110
Anleihe 2021–2051	1.000	EUR	25,4	1,159	993	528	992	601
Anleihe 2021–2036	196	NOK	10,5	2,241	168	133	169	133
Anleihe 2021–2031	750	EUR	5,7	0,393	748	649	748	636
Anleihe 2021–2031	279	CHF	5,8	0,241	322	313	319	309
Anleihe 2022–2042	191	AUD	16,0	3,350	170	121	178	129
Anleihe 2022–2027	200	EUR	1,1	0,791	200	196	200	193
Anleihe 2022–2034	750	EUR	8,2	1,389	748	648	747	653
Anleihe 2022–2030	900	EUR	4,4	1,992	894	871	893	859
Anleihe 2022–2040	52	SEK	14,7	3,511	51	47	48	46
Anleihe 2022–2032	308	CHF	5,7	1,903	322	346	319	349
Anleihe 2022–2034	51	NOK	8,7	4,370	42	41	42	41
Anleihe 2022–2042	500	EUR	16,8	3,924	495	501	495	525
Anleihe 2022–2042	151	CHF	16,9	2,285	160	184	159	193
Anleihe 2023–2037	750	EUR	12,0	3,664	747	755	747	779
Anleihe 2023–2033	600	EUR	7,4	3,413	594	606	593	613

Senioranleihen per 31.12. / in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	2025 Buchwert	2025 Fair Value	2024 Buchwert	2024 Fair Value
Anleihe 2023-2035	287	CHF	9,7	1,927	294	318	291	323
Anleihe 2023-2027	600	EUR	1,7	3,590	599	610	599	616
Anleihe 2023-2033	149	AUD	7,9	6,053	142	147	149	157
Anleihe 2023-2043	650	EUR	17,9	4,140	638	654	638	694
Anleihe 2024-2038	500	EUR	12,1	3,512	493	488	493	504
Anleihe 2024-2039	1.325	NOK	13,1	4,136	112	104	112	106
Anleihe 2024-2034	500	EUR	8,3	3,425	498	509	498	512
Insgesamt					**26.484**	**23.886**	**28.369**	**25.934**
Anpassung aus Derivaten					-20	-	-13	-
Gesamtbetrag Senioranleihen					**27.124**	**24.506**	**29.140**	**26.675**

2025 wurden eine festverzinsliche nicht börsennotierte Senioranleihe über 98 Mio. € und sechs festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen der DB AG über 500 Mio. €, 1.500 Mio. NOK (201 Mio. €), 600 Mio. €, 180 Mio. AUD (115 Mio. €), 175 Mio. CHF (161 Mio. €) und 300 Mio. GBP (341 Mio. €) im Gesamtwert von 2.016 Mio. € planmäßig getilgt.

2025 wurden keine Anleihen emittiert.

Im Rahmen des kurzfristigen Liquiditätsmanagements können grundsätzlich Commercial-Paper-Emissionen getätigt werden. Per 31. Dezember 2025 waren keine Commercial Paper ausstehend (per 31. Dezember 2024: 1.503 Mio. €).

Commercial-Paper-Emissionen per 31.12. / in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Tagen	Nominalzins in %	2025 Buchwert	2025 Fair Value	2024 Buchwert	2024 Fair Value
vom 28.12.2024	215	EUR	-	3,050	-	-	215	215
vom 28.12.2024	215	EUR	-	3,050	-	-	215	215
vom 28.12.2024	215	EUR	-	3,050	-	-	215	215
vom 28.12.2024	215	EUR	-	3,050	-	-	215	215
vom 28.12.2024	215	EUR	-	3,050	-	-	215	215
vom 28.12.2024	215	EUR	-	3,050	-	-	215	215
vom 28.12.2024	215	EUR	-	3,050	-	-	215	215
Insgesamt	**1.505**				**-**	**-**	**1.503**	**1.503**

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt:

Bankschulden per 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2025 Buchwert	2025 Fair Value	2024 Buchwert	2024 Fair Value
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	-	variabel	-	-	500	500
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	-	variabel	-	-	500	500
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	-	variabel	-	-	500	500
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	-	variabel	-	-	500	500
Bankdarlehen 2024-2027	EUR	-	variabel	-	-	500	500
Bankdarlehen 2024-2026	EUR	-	variabel	-	-	500	500
Sonstige				648	648	642	642
Insgesamt				**648**	**648**	**3.642**	**3.642**

Infolge des Mittelzuflusses von Veräußerungserlösen im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker wurden die in 2023 und 2024 als Brückenfinanzierung aufgenommenen Bankkredite i. H. v. 3.000 Mio. € vollständig getilgt.

Die sonstigen Bankschulden enthielten überwiegend kurzfristig fällige Sicherheiten (per 31. Dezember 2025: 530 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 574 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Derivatetransaktionen resultierten.

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2025 weitere Kreditfazilitäten mit einem Gesamtvolumen von 3.948 Mio. € zur Verfügung (per 31. Dezember 2024: 4.695 Mio. €). Davon entfielen 2.040 Mio. € auf garantierte Back-up-Linien für das 3,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG (per 31. Dezember 2024: 2.050 Mio. €). Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2025 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 1.908 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 2.645 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der Tochtergesellschaften.

Verpflichtungen aus Leasingverhältnissen (Anhangziffer (13) 296ff.) werden durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände hatten per 31. Dezember 2025 einen Buchwert von 3.199 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 2.888 Mio. €).

Die Nominalwerte der Leasingverbindlichkeiten verteilten sich wie folgt:

	Restlaufzeit							
Leasingverbindlichkeiten / in Mio. €	**bis 1 Jahr**	**1 bis 2 Jahre**	**2 bis 3 Jahre**	**3 bis 4 Jahre**	**4 bis 5 Jahre**	**über 5 Jahre**	**Summe über 1 Jahr**	**Insgesamt**
Per 31.12.2025								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	607	548	484	412	346	1.543	**3.333**	**3.940**
Per 31.12.2024								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	548	473	418	361	315	1.478	**3.045**	**3.593**

Der Anstieg der Nominalwerte der Leasingverbindlichkeiten resultierte 2025 im Wesentlichen aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen der DB Fernverkehr AG im Rahmen der Beschaffung neuer ICE-3neo-Hochgeschwindigkeitszüge und der DB Cargo AG bezüglich gebrauchter Lokomotiven und Güterwagen.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen gem. IFRIC 12 sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

			2025		2024	
Per 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	**Buchwert**	**Fair Value**	Buchwert	Fair Value
Netz 3b Gäu-Murr Elektrotriebfahrzeuge (2017)	EUR	–	–	–	4	4
Netz 9a Breisgau Ost-West Elektrotriebfahrzeuge (2019)	EUR	–	–	–	55	51
Netz 4 Rheintal Los 1 Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	–	–	–	68	65
Netz 4 Rheintal Los 2 Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	–	–	–	56	53
Dieselnetz Allgäu Dieseltriebfahrzeuge (2020)	EUR	4,0	21	21	26	26
S-Bahn Nürnberg Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	5,0	39	39	46	46
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	–	–	–	96	90
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotriebfahrzeuge (2021)	EUR	–	–	–	51	48
Karlsruher Netz 7b Los 1 Elektrotriebfahrzeuge (2022)	EUR	–	–	–	51	54
Karlsruher Netz 7b Los 2 Elektrotriebfahrzeuge (2022)	EUR	–	–	–	25	27
Taunusnetze Wasserstoff-Triebfahrzeuge (2022)	EUR	9,0	80	87	86	94
S-Bahn Rhein-Ruhr Los B Elektrotriebfahrzeuge (2023)	EUR	–	–	–	42	44
Netz 54 Regionalbahn Bodensee-Oberschwaben Dieseltriebfahrzeuge (2023)	EUR	–	–	–	8	9
RE34 Elektrotriebfahrzeuge (2023)	EUR	1,0	2	2	–	–
Insgesamt			**142**	**149**	**614**	**611**

Zur Erfüllung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im Rahmen gewonnener Ausschreibungen wurden diverse Triebfahrzeuge von den verantwortlichen Bestellerorganisationen angemietet. Der Rückgang der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen resultierte aus Vertragsanpassungen.

Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen stehen Forderungen aus Verkehrskonzessionen gegenüber (Anhangziffer (19) 301 ff.).

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

	2025				2024			
Per 31.12. / in Mio. €	**Level 1**	**Level 2**	**Level 3**	**Insgesamt**	Level 1	Level 2	Level 3	**Insgesamt**
Finanzschulden – langfristig								
Darlehen des Bundes	–	1.274	–	**1.274**	–	–	–	**–**
Senioranleihen	–	22.292	–	**22.292**	–	24.706	–	**24.706**
Commercial Paper	–	–	–	**–**	–	–	–	**–**
Bankschulden	–	60	–	**60**	–	3.060	–	**3.060**
Leasingverbindlichkeiten	–	2.744	–	**2.744**	–	2.470	–	**2.470**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	–	130	–	**130**	–	521	–	**521**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	373	–	**373**	–	1	–	**1**
Insgesamt	**–**	**26.873**	**–**	**26.873**	**–**	**30.758**	**–**	**30.758**

Die Ermittlung des Marktwerts des Darlehens des Bundes erfolgte mit einem marktüblichen Opportunitätszinssatz. Aufgrund der kurzen Zeit zwischen Bilanzstichtag und Aufnahme des Darlehens kam es zu keiner Veränderung des Marktwerts gegenüber dem Buchwert.

Senioranleihen der DB AG wurden dem Level 2 zugeordnet, da die Marktaktivität den Anforderungen eines aktiven Marktes nicht entspricht. Für die Ermittlung der Fair Values dieser Senioranleihen wurden bindende Angebote u. a. bei Thomson Reuters und Bloomberg zugrunde gelegt, die

anhand der Bewertungsmodelle unter Einbeziehung der am Markt beobachtbaren Parameter wie Zinskurven und Wechselkurse verifiziert wurden.

Der beizulegende Zeitwert der Leasingverträge sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen wurde durch eine Abzinsung der noch ausstehenden Leasingraten mit der Zinskurve, die im DB-Konzern gilt (Marktzinskurve plus aktueller Spread; Quelle: Thomson Reuters bzw. Bloomberg), ermittelt.

(29) VERBINDLICHKEITEN

Die erstmalige Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von Transaktionskosten bzw. Agien/Disagien. In der Folge werden langfristige Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen »Übrige Verbindlichkeiten«, »Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen« und »Sonstige Verbindlichkeiten« entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2025								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	4.127	39	23	12	8	8	**90**	**4.217**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.973	333	18	17	21	332	**721**	**4.694**
Insgesamt	**8.100**	**372**	**41**	**29**	**29**	**340**	**811**	**8.911**
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	1.676	13	4	3	2	2	**24**	**1.700**
davon erhaltene Anzahlungen	115	2	2	1	0	2	**7**	**122**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	737	–	–	–	–	–	**–**	**737**
Per 31.12.2024								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	3.457	29	32	17	8	9	**95**	**3.552**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.283	503	19	16	20	332	**890**	**4.173**
Insgesamt	**6.740**	**532**	**51**	**33**	**28**	**341**	**985**	**7.725**
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	1.646	7	5	3	1	3	**19**	**1.665**
davon erhaltene Anzahlungen	92	2	2	2	1	2	**9**	**101**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	499	–	–	–	–	–	**–**	**499**

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gingen insgesamt zurück und entfielen mit 397 Mio. € auf das Segment Beteiligungen/Sonstige und mit 287 Mio. € auf DB InfraGO; gegenläufig war bei DB Energie ein Anstieg von 79 Mio. € und bei DB Cargo ein Anstieg von 21 Mio. € zu verzeichnen. Bei den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten ergaben sich Anstiege bei DB Regio (+ 348 Mio. €), DB InfraGO (+ 189 Mio. €), Beteiligungen/Sonstige (+ 43 Mio. €) und DB Fernverkehr (+ 15 Mio. €) sowie ein Rückgang im Wesentlichen bei DB Cargo (– 54 Mio. €). Im Übrigen wird auf die »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 282 f. verwiesen.

Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten und erhaltene Anzahlungen sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betrafen im Einzelnen:

Per 31.12. / in Mio. €	2025	2024
Personalbezogene Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	228	224
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	351	336
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	11	11
Verbindlichkeiten für Abfindungen	104	72
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	0	1
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	7	8
Sonstige Personalverpflichtungen	677	725
Sonstige Steuern		
Umsatzsteuer	11	12
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	157	143
Übrige Steuern	33	33
Verbindlichkeiten aus Zinsen	185	216
Erlösschmälerungen	53	46
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	761	517
Für Liefergeschäfte begebene eigenständige Schuldanerkenntnisse	792	627
Verbindlichkeiten gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz	1	2
Weitere Verbindlichkeiten	1.323	1.200
Insgesamt	**4.694**	**4.173**

Die Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2025 unverändert nicht besichert.

Innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten wurden Verpflichtungen aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen i. H. v. 792 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 627 Mio. €) in der Bilanz ausgewiesen, die vollständig an die Lieferanten ausgezahlt worden sind. 2025 erfolgten Zugänge (+ 273 Mio. €) bzw. Abgänge (– 108 Mio. €) aufgrund von Ein- und Auszahlungen. Das durchschnittliche Zahlungsziel betrug zwei bis drei Jahre.

(30) ERTRAGSTEUERSCHULDEN

Die Ertragsteuerschulden betrafen per 31. Dezember 2025 insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden im Vereinigten Königreich und in Deutschland.

(31) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Der DB-Konzern gewährt seinen Mitarbeitenden in zahlreichen Ländern Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Ausgestaltung der Pensionszusagen richtet sich nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes.

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme. Die Bewertung und Bilanzierung der leistungsorientierten Zusagen erfolgt in Übereinstimmung mit IAS 19. Wesentliche Pensionsverpflichtungen bestehen nur in Deutschland sowie im Vereinigten Königreich. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

Deutschland

Pensionsverpflichtungen des DB-Konzerns in Deutschland umfassen sowohl solche für Beamt:innen als auch für Arbeitnehmende.

Die den Konzerngesellschaften zugewiesenen Beamt:innen erhalten nach ihrer Pensionierung Ruhestandsbezüge durch das BEV nach dem Beamtenversorgungsgesetz.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamt:innen für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmende (§ 21 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz [DBGrG]) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach den Tarifverträgen über die betriebliche Zusatzversorgung (ZversTV) und die betriebliche Altersvorsorge (bAV-TV) der Arbeitnehmenden der DB AG. Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung der Beamt:innen handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmenden betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmende, die vor der Gründung der DB AG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmenden auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmenden des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmenden die Renten-Zusatzversicherung fort.

Während des aktiven Arbeitsverhältnisses erfolgt für diese Arbeitnehmenden ebenfalls eine Als-ob-Kostenerstattung an das BEV. Mit dem Ausscheiden der Arbeitnehmenden entfällt diese gegenüber dem BEV.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung der Arbeitnehmenden (§ 14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmende der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 bis zum 31. Dezember 2021 eingestellten Arbeitnehmenden erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des ZversTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist. Die Anpassung der laufenden Rentenleistungen erfolgt jährlich nach den Vorschriften des Betriebsrentengesetzes. Als Leistungen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Für diesen Plan wird kein Planvermögen gebildet.

Darüber hinaus erhalten die Arbeitnehmenden in den meisten Konzerngesellschaften einen monatlichen Beitrag zur betrieblichen Altersvorsorge i. H. v. 3,3 % des Monatstabellenentgelts sowie der meisten in dem Monat gezahlten Entgeltbestandteile. Der monatliche Beitrag wird in einen Pensionsfonds (DEVK-Pensionsfonds) gezahlt. Rückstellungen müssen hierfür nicht gebildet werden.

c) Gegenüber Führungskräften im DB-Konzern, die eine Führungskraftzusage vor dem 1. Januar 2007 erhalten haben, bestehen unterschiedliche leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen. Die Höhe dieser Leistungen hängt grundsätzlich von der Dienstzeit und dem Gehalt ab. Im Allgemeinen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Mit Ausnahme einer geringen Anzahl von Rückdeckungsversicherungen besteht kein Planvermögen.

d) Führungskräften des DB-Konzerns, die eine Führungskraftzusage nach dem 31. Dezember 2006 erhalten haben, wird grundsätzlich eine Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gewährt. Hierbei wird in jedem Dienstjahr ein Versorgungsbaustein ermittelt, der von Gehalt und Alter der Berechtigten abhängt. Die Finanzierung dieser Leistungen erfolgt über eine Treuhandstruktur (Contractual Trust Arrangement; CTA), den Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Leistungshöhe richtet sich grundsätzlich nach der Rendite des CTA, wobei eine Mindestverzinsung garantiert wird (Zusagen bis einschließlich 2014: 2,25 % p. a., Zusagen ab 2015: lediglich Beitragserhalt). Langlebigkeitsrisiken werden dadurch vermieden, dass die Leistungen grundsätzlich in Form einer fünfjährigen Ratenzahlung gewährt werden. Bei dem Vermögen des CTA handelt es sich um Planvermögen. Durch den wirtschaftlichen Gleichlauf von Pensionsverpflichtung und Planvermögen bei entsprechender Wertentwicklung des CTA werden Anlagerisiken minimiert. Es bestehen weder rechtliche noch regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen des Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Anlage der Beiträge erfolgt entsprechend der grundsätzlichen Prämisse, dass die zugesagte Versorgungsleistung durch eine entsprechende Garantiekomponente gewährleistet wird. Dazu wird bei jeder Einzahlung einzeln je Versorgungsanwärter:in ein altersabhängiger Anlagebetrag in Nullkuponanleihen (Zerobonds) bester Bonität investiert. Der nach Dotierung der Garantiekomponente verbleibende Anlagebetrag wird renditeoptimierend vorrangig in passiv verwaltete europäische Aktien- und Rentenfonds (bzw. vergleichbare Produkte) investiert.

e) Für Führungskräfte besteht die Möglichkeit, an einem Entgeltumwandlungsprogramm (Deferred-Compensation-Programm) teilzunehmen. Diese durch Arbeitnehmende finanzierte Form der betrieblichen Altersversorgung stellt eine leistungsorientierte Pensionsverpflichtung dar.

Vereinigtes Königreich

Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Cargo (UK) Holdings Limited handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen Railway Pension Scheme. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt i. d. R. alle drei Jahre. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan anhand der entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten. Der Pensionsplan ist endgehaltsabhängig; als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die Pensionsverpflichtungen sind durch Planvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland liegen die versicherungsmathematischen Risiken beim DB-Konzern. Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Versicherungsmathematische Risiken, die als typisch für Unternehmen mit leistungsorientierten Plänen zu erachten sind, bestehen in folgender Weise:

- ***Zinsrisiko:** Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Senioranleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Ein Wechsel des Rechnungszinses führt zu einer Veränderung des Barwerts der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation; DBO).*
- ***Inflationsrisiko:** Ein Teil der Pensionsverpflichtungen, insbesondere aufgrund von Anpassungen laufender Renten, ist an die Entwicklung der Inflation geknüpft.*
- ***Langlebigkeitsrisiko:** Ein Langlebigkeitsrisiko kann sich aufgrund zukünftig steigender Lebenserwartung in Form verlängerter Rentenauszahlungszeiträume konkretisieren.*
- ***Investitionsrisiko:** Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens bzw. der Erstattungsansprüche auf den Fair Values zum Bilanzstichtag. Die Kapitalanlage ist grundsätzlich mit zahlreichen Risiken behaftet, die sich in der Zeitwertbilanzierung des Planvermögens auswirken können. Im Falle von Pensionsplänen mit einer Dotierungsverpflichtung kann durch das Investitionsrisiko die Höhe der künftigen Beiträge beeinflusst werden.*

Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	411	383	1.292	1.380	-	0	**1.703**	**1.763**
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	2.833	3.241	9	9	-	0	**2.842**	**3.250**
Gesamtverpflichtung	**3.244**	**3.624**	**1.301**	**1.389**	**-**	**0**	**4.545**	**5.013**
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-352	-320	-1.465	-1.477	-	-	**-1.817**	**-1.797**
Effekt aus Kostenaufteilung	-	-	-3	-4	-	-	**-3**	**-4**
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.64 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	0	0	-	-	-	-	**0**	**0**
In der Bilanz als Forderungen aus Planvermögen erfasster Vermögenswert	-	-	178	106	-	-	**178**	**106**
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	**2.892**	**3.304**	**11**	**14**	**-**	**0**	**2.903**	**3.318**

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**
Verpflichtungsumfang per 01.01.	3.624	3.889	1.389	1.703	0	51	**5.013**	**5.643**
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmendenbeiträge	124	137	9	15	1	3	**134**	**155**
Arbeitnehmendenbeiträge	-	3	5	10	0	0	**5**	**13**
Zinsaufwand	122	124	73	75	1	2	**196**	**201**
Zahlungen	-102	-112	-81	-101	-1	-3	**-184**	**-216**
davon Rentenzahlungen	-102	-112	-81	-101	-1	-3	**-184**	**-216**
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	0	-	-	-	-	**-**	**0**
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	5	5	-	-14	0	-	**5**	**-9**
Transfers	8	-237	4	-180	-	-52	**12**	**-469**
Änderung Konsolidierungskreis	-161	0	0	0	1	-	**-160**	**0**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	-	-	**-**	**0**
davon Abgang Konsolidierungskreis	-161	-	0	0	1	-	**-160**	**0**
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	-376	-185	-30	-224	-1	-1	**-407**	**-410**
aus erfahrungsbedingter Neubewertung	-76	-80	14	16	-	0	**-62**	**-64**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	2	2	7	-1	-	0	**9**	**1**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	-302	-107	-51	-239	-1	-1	**-354**	**-347**
Währungskurseffekte	-	-	-68	105	-1	0	**-69**	**105**
Verpflichtungsumfang per 31.12.	**3.244**	**3.624**	**1.301**	**1.389**	**0**	**0**	**4.545**	**5.013**

Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Veräußerung des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker wurde auch der Schuldbeitritt der DB AG zu ausgewählten Pensionsverpflichtungen der DB Schenker AG und deren Bilanzierung als Pensionsverpflichtung der DB AG beendet. Der aus der Beendigung dieser Schuldbeitrittsvereinbarung für Pensionsverpflichtungen resultierende Effekt ist in der Zeile »Abgang Konsolidierungskreis« erfasst.

Die Transfers resultierten im Vorjahr aus der Umgliederung von Pensionsrückstellungen von DB Schenker in die Verbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten standen.

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	320	555	1.477	1.723	–	32	**1.797**	**2.310**
Arbeitgeberbeiträge	39	42	37	15	1	1	**77**	**58**
Arbeitnehmendenbeiträge	–	0	5	10	0	0	**5**	**10**
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	12	20	79	80	0	1	**91**	**101**
Zahlungen	–6	–18	–78	–96	–1	–2	**–85**	**–116**
davon Rentenzahlungen	–6	–18	–78	–96	–1	–2	**–85**	**–116**
davon Zahlungen für Abgeltungen	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**
Transfers	–	–275	–	–122	–	–35	**–**	**–432**
Änderung Konsolidierungskreis	–1	–	0	0	1	–	**0**	**0**
Neubewertung	–12	–4	22	–240	–	3	**10**	**–241**
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	–	–	–2	–3	–	0	**–2**	**–3**
Währungskurseffekte	–	–	–75	110	–1	0	**–76**	**110**
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	**352**	**320**	**1.465**	**1.477**	**0**	**0**	**1.817**	**1.797**

Die Transfers im Vorjahr entfielen fast ausschließlich auf DB Schenker betreffende Planvermögen.

Bei dem angesetzten Planvermögen handelte es sich um:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**
Aktien und sonstige Wertpapiere	56	35	365	396	–	–	**421**	**431**
davon mit Marktpreisnotierung	56	35	365	396	–	–	**421**	**431**
Zinstragende Wertpapiere	204	196	962	979	–	–	**1.166**	**1.175**
davon mit Marktpreisnotierung	204	196	962	979	–	–	**1.166**	**1.175**
Rückdeckungsversicherungen	43	46	21	18	–	–	**64**	**64**
davon mit Marktpreisnotierung	–	–	21	18	–	–	**21**	**18**
davon ohne Marktpreisnotierung	43	46	–	–	–	–	**43**	**46**
Private Equity	–	–	69	74	–	–	**69**	**74**
davon ohne Marktpreisnotierung	–	–	69	74	–	–	**69**	**74**
Anlagen in Infrastruktur	–	–	0	–	–	–	**0**	**–**
davon mit Marktpreisnotierung	–	–	0	–	–	–	**0**	**–**
Barmittel und andere Vermögenswerte	49	43	48	10	–	0	**97**	**53**
davon mit Marktpreisnotierung	49	43	48	10	–	0	**97**	**53**
davon ohne Marktpreisnotierung	0	–	–	–	–	–	**0**	**–**
	352	**320**	**1.465**	**1.477**	**–**	**0**	**1.817**	**1.797**
davon als Forderungen aus Planvermögen erfasster Vermögenswert	–	–	–178	–106	–	–	**–178**	**–106**
	352	**320**	**1.287**	**1.371**	**–**	**0**	**1.639**	**1.691**

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**
Rückstellung per 01.01.	3.304	3.388	14	85	0	19	**3.318**	**3.492**
Pensionsaufwand	239	251	5	-2	1	4	**245**	**253**
davon Dienstzeitaufwand	124	137	9	15	1	3	**134**	**155**
davon Arbeitnehmendenbeiträge	-	3	-	-	0	0	**0**	**3**
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	110	106	-6	-6	0	1	**104**	**101**
davon Verwaltungskosten	-	-	2	3	-	0	**2**	**3**
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	5	5	-	-14	0	-	**5**	**-9**
Arbeitgeberbeiträge	-39	-42	-37	-15	0	-1	**-76**	**-58**
Zahlungen	-96	-94	-3	-4	0	-1	**-99**	**-99**
davon Rentenzahlungen	-96	-94	-3	-4	0	-1	**-99**	**-99**
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	0	-	-	-	0	**-**	**0**
Transfers	8	-29	4	-58	-	-17	**12**	**-104**
Änderung Konsolidierungskreis	-160	0	0	0	0	-	**-160**	**0**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	-	-	**-**	**0**
davon Abgang Konsolidierungskreis	-160	-	0	0	0	-	**-160**	**0**
Neubewertung	-364	-170	-52	19	-1	-4	**-417**	**-155**
aus erfahrungsbedingter Neubewertung	-76	-80	14	16	-	0	**-62**	**-64**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	2	2	7	-1	-	0	**9**	**1**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	-302	-107	-51	-237	-1	-1	**-354**	**-345**
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	12	4	-22	241	-	-3	**-10**	**242**
Änderungen der Vermögenswertobergrenze	0	11	-	-	-	-	**0**	**11**
Währungskurseffekte	-	-	0	0	0	0	**0**	**0**
Veränderung erfasster Vermögenswerte	-	-	80	-11	0	0	**80**	**-11**
Rückstellung per 31.12.	**2.892**	**3.304**	**11**	**14**	**0**	**0**	**2.903**	**3.318**

Der Abgang aus dem Konsolidierungskreis resultierte aus dem Verkauf von DB Schenker.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

in %	**2025**	2024
Rechnungszinsfuß		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	4,00	3,40
Vereinigtes Königreich	5,40	5,40
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	4,10	4,10
Vereinigtes Königreich	2,90	3,20
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	2,25	2,25
Vereinigtes Königreich	1,90	2,20

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzerngesellschaften fanden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck unverändert Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzerngesellschaften wurden länder- oder versorgungsplanspezifische Sterbetafeln verwendet.

Sensitivitäten und zusätzliche Angaben:

Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	4.003	4.376
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	5.226	5.823
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Gehaltsentwicklung	4.556	5.024
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Rentenentwicklung	4.786	5.278
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	4.662	5.140
Gesamtverpflichtung	4.545	5.013
davon aktive Begünstigte	1.921	2.225
davon ausgeschiedene Anwärter:innen	635	688
davon Pensionär:innen	1.988	2.100
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	50	52
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	117	130
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	13,9	14,8

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, das bei der Berechnung des Verpflichtungsumfangs eingesetzt wurde. Dabei wurde jeweils eine Annahme unter Beibehaltung der übrigen Annahmen geändert, sodass Interdependenzen zwischen den einzelnen Annahmen unberücksichtigt geblieben sind.

(32) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, deren Erfüllung wahrscheinlich (»more likely than not«) zu einem Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und wenn eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist (IAS 37 Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen).

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG wird in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Zinsergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten unvermeidbaren Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen im Wesentlichen die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Als ökologische Altlasten werden sanierungspflichtige Kontaminationen von Boden und Grundwasser bezeichnet, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für Einzelne oder die Allgemeinheit auslösen. Gesetzliche Grundlagen zur Ableitung der Sanierungspflichten sind in den Boden- und Wassergesetzen des Bundes und der Länder zusammengefasst. Ebenfalls Gegenstand der Bearbeitung ökologischer Altlasten sind erforderliche Sanierungsmaßnahmen am Kanalbestand, um Boden- und Grundwasserkontaminationen aus Leckagen des Kanalbestands zu vermeiden, und Maßnahmen zur Stilllegung von Altdeponien.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren:

KANALMASSNAHMEN:

- ***Kanalmeter:** Der Sanierungs- und Stilllegungsbedarf am Standort wird erst im Rahmen der Sanierungsplanung konkret und kann dann nach Abschluss der Sanierungsarbeiten exakt bestimmt werden (und damit die Kanalmeter).*
- ***Kanalalterung:** Mit zunehmender Kanalalterung ist von einem zunehmenden Schadensgrad auszugehen.*
- ***Regularien/gesetzliche Vorschriften:** Besonders die Arbeiten im Gleisbereich bedeuten einen Mehraufwand durch Verladung, Sicherung, Nachtarbeit, Streckensperrungen.*
- ***Kapazitäten/Marktgegebenheiten:** Je nach Marktlage stehen ausführende Unternehmen zur Verfügung und damit Kapazitäten (Personal); die Marktlage und die im Rahmen der Maßnahmen festzulegenden Sanierungsverfahren bestimmen aber auch deren Preis.*

BODEN-/GRUNDWASSERSANIERUNG:

- ***Umweltgesetze/behördliche Anordnungen:** Änderungen im Bereich der Umweltgesetze wie auch behördliche Anordnungen können zu ungeplantem Mehraufwand führen.*
- ***Sanierungsrisiken:** Im Laufe von Sanierungsmaßnahmen ergeben sich Mehrmengen für den Bodenaushub oder längere Laufzeiten für die Grundwasserentnahme und -reinigung, da Sanierungszielwerte noch nicht erreicht sind. Dies führt zu Mehrkosten.*
- ***Schadenszuwachs:** Es besteht das Risiko, dass z. B. im Rahmen von Bautätigkeiten der Infrastruktur neue Boden-/Grundwasserkontaminationen entdeckt werden, die den Kriterien der Rückstellungsinanspruchnahme entsprechen.*

Für die Bewertung der Rückstellung per 31. Dezember 2025 wurden auf der Grundlage der derzeit bekannten Untersuchungs- und Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt. Die Abzinsung der Rückstellung erfolgte auf Basis erwarteter Zahlungsabflüsse bei Anwendung eines risikoadjustierten Zinssatzes von 0,17 % (per 31. Dezember 2024: 0,23 %).

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden gebildet, sofern ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheit können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Im DB-Konzern ergeben sich solche Unsicherheiten insbesondere aus der Schätzung zukünftiger Erträge aus Verkehrsverträgen, der damit in Zusammenhang stehenden Sach- und Personalkosten sowie etwaiger Pönalezahlungen. Änderungen der Schätzungen dieser drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften können sich unter Umständen erheblich auf die künftige Ertragslage auswirken.

Die Bewertung der Rückstellungen für Stilllegungen erfolgt hauptsächlich auf Basis von Schätzungen, die für Stilllegungs- und Entsorgungskosten im Wesentlichen aus branchenspezifischen Gutachten abgeleitet werden. Die Rückstellungen werden zum Zeitpunkt ihrer Entstehung mit ihrem abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Für die Bewertung der Rückstellungen für Stilllegungen ergeben sich Chancen und Risiken aus Abweichungen gegenüber den hinterlegten Bewertungsprämissen, Projektplänen und der Veränderung von (regulatorischen) Rahmenbedingungen.

Bewertungsrisiken ergeben sich insbesondere im Zusammenhang mit

- *Zins- und Preisprämissen vor dem Hintergrund des sehr langfristigen Projektzeitraums;*
- *technisch, organisatorisch oder kapazitätsbedingten Verzögerungen bzw. der Optimierung gegenüber dem unterstellten Projektplan für den Kraftwerksrückbau;*
- *höheren/geringeren schadstoffbedingten/radioaktiven Belastungen von Abbaumassen und anfallenden Reststoffen;*
- *verzögertem bzw. frühzeitigerem Erhalt von Genehmigungen.*

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

	Personalbezogene Rückstellungen		Erlös-schmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste		Stilllegungs-verpflichtungen		Umweltschutz		Übrige Rückstellungen		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**
Stand per 01.01.	857	898	4.521	3.654	394	517	414	431	1.372	1.353	1.461	1.480	**9.019**	**8.333**
Währungsumrechnungseffekte	0	0	0	1	-3	2	-	-	0	0	-3	4	**-6**	**7**
Änderung Konsolidierungskreis	0	0	-	-	-	-1	-	-	-	0	45	-1	**45**	**-2**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	**45**	**-**
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	-	-	-	-1	-	-	-	0	0	-1	**0**	**-2**
Inanspruchnahme	-325	-303	-1.085	-726	-146	-151	-44	-54	-49	-51	-286	-334	**-1.935**	**-1.619**
Auflösung	-80	-42	-397	-326	-56	-75	-19	-17	-1	-5	-150	-125	**-703**	**-590**
Umgliederung	-4	-154	0	-3	3	-6	-	-	-	0	-1	-263	**-2**	**-426**
Zuführung	719	433	1.694	1.921	136	90	30	31	5	79	906	681	**3.490**	**3.235**
Auf- und Abzinsung	18	25	-	-	8	18	14	23	11	-4	8	19	**59**	**81**
Stand per 31.12.	**1.185**	**857**	**4.733**	**4.521**	**336**	**394**	**395**	**414**	**1.338**	**1.372**	**1.980**	**1.461**	**9.967**	**9.019**

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	**bis 1 Jahr**	**1 bis 2 Jahre**	**2 bis 3 Jahre**	**3 bis 4 Jahre**	**4 bis 5 Jahre**	**über 5 Jahre**	**Summe über 1 Jahr**	**Insgesamt**
Per 31.12.2025								
Personalbezogene Rückstellungen	518	207	145	98	67	150	**667**	**1.185**
Erlösschmälerungen	4.733	-	-	-	-	-	**-**	**4.733**
Rückstellungen für drohende Verluste	164	69	38	17	15	33	**172**	**336**
Stilllegungsverpflichtungen	49	45	41	42	41	177	**346**	**395**
Umweltschutz	69	65	71	72	73	988	**1.269**	**1.338**
Übrige Rückstellungen	1.501	97	57	99	48	178	**479**	**1.980**
Insgesamt	**7.034**	**483**	**352**	**328**	**244**	**1.526**	**2.933**	**9.967**
Per 31.12.2024								
Personalbezogene Rückstellungen	396	141	103	57	39	121	**461**	**857**
Erlösschmälerungen	4.521	-	-	-	-	-	**-**	**4.521**
Rückstellungen für drohende Verluste	191	70	54	25	19	35	**203**	**394**
Stilllegungsverpflichtungen	44	45	43	43	43	196	**370**	**414**
Umweltschutz	57	65	68	65	71	1.046	**1.315**	**1.372**
Übrige Rückstellungen	1.105	98	105	61	38	54	**356**	**1.461**
Insgesamt	**6.314**	**419**	**373**	**251**	**210**	**1.452**	**2.705**	**9.019**

Personalbezogene Rückstellungen

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungszahlungen) werden fällig, wenn Mitarbeitende im Rahmen von Altersteilzeit vor dem abschlagsfreien regulären Renteneintritt freigesetzt werden oder freiwillig gegen eine Abfindungsleistung aus dem Arbeitsverhältnis austreten. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitenden entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeitende im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten ausgewiesen. Abfindungsverpflichtungen, die einzelvertraglich noch nicht fixiert, jedoch Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind, werden als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Einzelvertragliche Altersteilzeitvereinbarungen basieren i. d. R. auf dem sog. Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung werden bis zum Ende der Aktivphase der Altersteilzeit ratierlich angesammelt und in Übereinstimmung mit IAS 19 zurückgestellt. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmende ebenfalls mit dem ratierlichen Barwert bewertet.

Der DB-Konzern bietet Mitarbeitenden unter bestimmten Voraussetzungen tarifvertraglich die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit unterhalb ihrer regulären Arbeitszeit zu verringern (besondere Teilzeit im Alter). In diesen Fällen reduziert sich die Arbeitszeit auf 81% der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit, wobei das Entgelt auf 90 % aufgestockt wird. Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge werden auf Basis von 100 % der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit gewährt.

Die personalbezogenen Rückstellungen setzten sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Personalvertragliche Verpflichtungen	798	519
Altersteilzeitverpflichtungen (per 31. Dezember 2024 inkl. Vorruhestandsverpflichtungen) [1]	213	174
Jubiläumsrückstellungen	61	62
Sonstige	113	102
Insgesamt	**1.185**	**857**

[1] Die per 31. Dezember 2024 enthaltenen Vorruhestandsverpflichtungen sind 2025 vollständig ausgelaufen. Per 31. Dezember 2025 wurden ausschließlich Altersteilzeitverpflichtungen ausgewiesen.

Die personalbezogenen Rückstellungen enthielten u. a. personalvertragliche Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung bzw. bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen (Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen). Im Übrigen enthielten die personalvertraglichen Verpflichtungen per 31. Dezember 2025 Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen.

Wesentliche Ursachen für die höheren personalvertraglichen Verpflichtungen im Vergleich zum Vorjahr waren im Wesentlichen veränderte Maßnahmen zur Reduzierung der Mitarbeitendenzahl bei der DB InfraGO AG, der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und der DB Systel GmbH sowie Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen der Transformation von DB Cargo.

Mit einer Dotierungshöhe von 560 Mio. € per 31. Dezember 2025 (per 31. Dezember 2024: 502 Mio. €) machte die Rückstellung für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen einen großen Anteil der personalbezogenen Rückstellungen des DB-Konzerns aus. Sie resultierte aus personalvertraglichen Verpflichtungen der DB AG für die im Demografietarifvertrag (DemografieTV) vereinbarte Beschäftigungssicherung. Darüber hinaus wurden 2025 für Sanierungsmaßnahmen von DB Cargo Rückstellungszuführungen i. H. v. 164 Mio. € bilanziert.

Die Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen berücksichtigten die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. In den Regelungen des DemografieTV zur besonderen Teilzeit im Alter war per 31. Dezember 2025 ein Betrag von 73 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 75 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitenden mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst enthalten.

Erlösschmälerungen

Die Erlösschmälerungen per 31. Dezember 2025 resultierten im Wesentlichen aus Pönaleverpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln, insbesondere infolge von umfangreichen Baumaßnahmen in der Infrastruktur, erhöhten Krankenständen sowie aus dem Abrechnungsverfahren zum Ausgleich von Mindereinnahmen im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket durch Bund und Länder.

Rückstellungen für drohende Verluste

Die Rückstellungen für drohende Verluste betrafen hauptsächlich Verkehrsverträge, bei denen über die Laufzeit der Verträge Verpflichtungsüberschüsse entstehen. Die Zuführungen betrafen insbesondere DB Regio.

Per 31. Dezember 2025 wurde bei DB Regio ein Betrag von 82 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 48 Mio. €) zugeführt und ein Betrag von 29 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 33 Mio. €) aufgelöst.

Stilllegungsrückstellungen

Die Rückstellungen für Stilllegungsverpflichtungen resultierten aus der anteiligen Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Bei der Bewertung der Rückstellung wurden eine übliche Kostensteigerungsrate i. H. v. 2,48 % (per 31. Dezember 2024: 2,51 %) und ein Nominalzins von 3,20 % (per 31. Dezember 2024: 3,26 %) berücksichtigt.

Umweltschutzrückstellungen

Von den Umweltschutzrückstellungen entfielen per 31. Dezember 2025 1.326 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.363 Mio. €) auf die DB AG. Die Veränderung i. H. v. 37 Mio. € resultierte aus der Inanspruchnahme von Sanierungsverpflichtungen (48 Mio. €) und einem Zinseffekt (11 Mio. €). Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG u. a.

- das 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- das 3-Stufen-Kanalprogramm und
- das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung aufgesetzt.

Durch die strukturierte Bearbeitung wird rechtskonformes sowie kosten- und aufwandsoptimiertes Vorgehen für die Erfassung, Gefährdungsbeurteilung und Sanierung festgestellter Schutzgutgefährdungen sichergestellt.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen »Historische Erkundung«, »Orientierende Untersuchung« und »Detailuntersuchung« bestehende Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert und auf der Grundlage der maßgeblichen gesetzlichen Prüfkriterien beurteilt. Wird hierbei eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast festgestellt, wird über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung die Umsetzung der erforderlichen Sanierung geplant. Die Sanierungsdurchführung wird von einem verbindlich abgestimmten Sanierungsplan oder einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit definierten Sanierungszielwerten begleitet.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht betriebsnotwendige Netz wird stillgelegt. Die Abwicklung des Kanalprogramms erfolgt über die Stufe 1 »Erfassung«, Stufe 2 »Inspektion« und Stufe 3 »Sanierung/Stilllegung«. Gesetzliche Anforderungen sind im Wasserhaushaltsgesetz (WHG), in den Landeswassergesetzen und in den Eigenkontrollverordnungen formuliert.

Im 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung werden alle vom DB-Konzern betriebenen Altdeponien systematisch erfasst (Stufe 1). Die Stilllegung und Rekultivierung der Flächen (Stufe 2a) sowie deren Nachsorge (Stufe 2b) werden auf der Grundlage der Anforderungen aus dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und der Deponieverordnung (DepV) geplant und umgesetzt.

Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthielten neben Rückstellungen für kurzfristige Rückzahlungen von Investitionszuschüssen, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen, Immobilienrisiken, Prozessrisiken, Schadenersatz, sonstige Steuerrisiken, kurzfristige Zinsforderungsrisiken, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Pönalezahlungen, Haftpflichtrenten sowie Projektrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(33) PASSIVE ABGRENZUNGEN

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- bzw. erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern angemessene Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den

Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, v. a. Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Die passiven Abgrenzungen enthielten folgende Posten:

Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	1.872	127
Erlösabgrenzungen	1.233	1.229
Sonstige	406	383
Insgesamt	**3.511**	**1.739**
Langfristiger Anteil	2.712	908
Kurzfristiger Anteil	799	831

Der Anstieg der abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen resultierte aus der Bewertung des vom Bund an die DB InfraGO AG begebenen Darlehens (siehe Anhangziffer (28) 307 ff.).

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Darstellung des Mittelflusses aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Die nachfolgenden Erläuterungen beziehen sich auf die fortgeführten Geschäftsbereiche (DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo, DB InfraGO, DB Energie, Beteiligungen/Sonstige).

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten). Von den Zahlungsmitteln waren per 31. Dezember 2025 unverändert 6 Mio. € verfügungsbeschränkt.

Kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (per 31. Dezember 2025: 158 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 185 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Finanztermingeschäften resultieren, wurden unter den kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesen. Da sich die Wertentwicklung der Finanztermingeschäfte nur schwer prognostizieren lässt, kann von einer kurzfristigen Liquidität solcher Sicherungsleistungen nur eingeschränkt ausgegangen werden.

Der Mittelfluss der nicht fortgeführten Geschäftsbereiche entfiel auf DB Schenker (Verkauf 2025 vollzogen).

MITTELFLUSS AUS BETRIEBLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Gem. IFRS 16 werden Auszahlungen im Rahmen von Leasingverträgen im Mittelfluss aus der Finanzierungstätigkeit erfasst, wenn es sich um Tilgungszahlungen handelt, und im Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit, wenn es sich um Zinszahlungen handelt.

Der Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit hat sich 2025 deutlich vermindert. Maßgebend hierfür war ein stark verschlechtertes Jahresergebnis, bereinigt um deutlich gestiegene Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, erhöhte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögenswerten, gestiegene passive Abgrenzungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie verminderte Pensionsrückstellungen.

2025 stiegen die zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge nur leicht, insbesondere infolge von im Saldo um 141 Mio. € höheren Aufwendungen aus der Zuführung und Auflösung von sonstigen Rückstellungen.

MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit teilt sich auf in den Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen, den Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie den Mittelfluss aus dem Zu- und Abgang langfristiger finanzieller Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter der Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen den erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst.

Der Mittelzufluss (im Vorjahr: Mittelabfluss) aus Investitionstätigkeit ergab sich insbesondere aus den deutlich gestiegenen Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen und betraf mit 12,5 Mrd. € fast ausschließlich den Verkauf von DB Schenker (im Vorjahr: 1,2 Mrd. € im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva). Die Entkonsolidierung von DB Schenker führte zu einem Mittelabfluss (als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte) i. H. v. 1,5 Mrd. € (im Vorjahr: Mittelabfluss i. H. v. 0,5 Mrd. € im Rahmen der Entkonsolidierung von DB Arriva). Die Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (+ 3.027 Mio. €; + 16,9 %) stiegen deutlich. Gleichzeitig ging der Saldo des Mittelzuflusses aus Investitionszuschüssen und -rückzahlungen infolge der geänderten Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen des Bundes spürbar zurück (– 1.661 Mio. €; – 18,1 %). Die Ein- und Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte enthielten Einzahlungen aus dem Verkauf von Geldmarktfonds von 411 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) sowie im Saldo Einzahlungen von 89 Mio. € (im Vorjahr: 73 Mio. €) für Investitionen aus dem Erwerb von Verkehrskonzessionen (IFRIC 12).

MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus Kapitalzuführungen und -rückzahlungen, dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Senioranleihen, aufgenommenen und getilgten Bankschulden, Auszahlungen für die Tilgung von Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen sowie Auszahlungen für die Tilgung und Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen des Bundes.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit hat sich um rund 2,8 Mrd. € vermindert. Dies resultierte neben gestiegenen Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen des Bundes (2025: 8,3 Mrd. €; im Vorjahr: 5,5 Mrd. €), aus der Tilgung der Hybridanleihe (– 1,0 Mrd. €), einem gestiegenen Aus-

zahlungssaldo aus der Begebung und Tilgung von Senioranleihen (– 1,2 Mrd. €), einem Nettozahlungsmittelabfluss von 4,2 Mrd. € aus der Aufnahme und Tilgung von Bankschulden und Commercial Paper (im Vorjahr: Nettozahlungsmittelzufluss von 2,4 Mrd. €) sowie einem Mittelzufluss aus der Gewährung von Darlehen des Bundes im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur (+ 3,0 Mrd. €).

ANGABEN ZU DEN VERÄNDERUNGEN VON FINANZVERBINDLICHKEITEN NACH IAS 7

			Nicht zahlungswirksame Veränderungen					
in Mio. €	Per 01.01.2025	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/ Auszahlung [–])	Erwerb (+)/ Veräußerung (–) von Unternehmen	Währungskurseffekte	Zugang (+)/ Abgang (–) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen	Umgliederung nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	Aufzinsung (+)/ Abzinsung (–) [1]	Per 31.12.2025
Finanzforderungen	– 185	27	–	–	–	–	–	– 158
Verbindlichkeiten aus Finanzierung								
Darlehen des Bundes	–	3.000	–	–	–	–	– 1.726	1.274
Senioranleihen	29.140	– 2.016	–	– 19	–	–	19	27.124
Commercial Paper	1.503	– 1.503	–	–	–	–	–	–
Bankschulden	3.642	– 2.994	–	0	–	–	–	648
Leasingverbindlichkeiten [1]	3.125	– 504	– 36	0	817	–	0	3.402
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	614	– 47	–	–	– 425	–	0	142
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	99	293	–	–	2	–	–	394
	38.123	**– 3.771**	**– 36**	**– 19**	**394**	**–**	**– 1.707**	**32.984**
Insgesamt	**37.938**	**– 3.744**	**– 36**	**– 19**	**394**	**–**	**– 1.707**	**32.826**

[1] Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2025 577 Mio. €. Für die Kapitalflussrechnung wurden diese in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

			Nicht zahlungswirksame Veränderungen					
in Mio. €	Per 01.01.2024	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/ Auszahlung [–])	Erwerb (+)/ Veräußerung (–) von Unternehmen	Währungskurseffekte	Zugang (+)/ Abgang (–) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen	Umgliederung nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	Aufzinsung (+)/ Abzinsung (–) [1]	Per 31.12.2024
Finanzforderungen	– 228	43	–	–	–	–	–	– 185
Verbindlichkeiten aus Finanzierung								
Darlehen des Bundes	152	– 155	–	–	–	–	3	–
Senioranleihen	30.042	– 806	–	– 115	–	–	19	29.140
Commercial Paper	358	1.145	–	–	–	–	–	1.503
Bankschulden	2.574	1.093	–	0	–	– 25	–	3.642
Leasingverbindlichkeiten [1]	4.787	– 503	0	16	603	– 1.780	2	3.125
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	151	– 19	–	–	482	–	–	614
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	44	93	–	0	–	– 38	–	99
	38.108	**848**	**–**	**– 99**	**1.085**	**– 1.843**	**24**	**38.123**
Insgesamt	**37.880**	**891**	**–**	**– 99**	**1.085**	**– 1.843**	**24**	**37.938**

[1] Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2024 567 Mio. €. Für die Kapitalflussrechnung wurden diese in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

Erläuterungen zu den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wird nach IFRS 8 (Geschäftssegmente) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Gesellschaften, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der Vorstand der DB AG seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (Management Approach).

Die Zuordnung der Gesellschaften zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und die Legalstruktur des DB-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen bzw. Teilergebnisrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Vorstand der DB AG in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend, sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Folgende Segmente werden im DB-Konzern geführt:

- **DB Fernverkehr:** Bei DB Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Beförderungs- und Serviceleistungen im Schienenpersonenfernverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.
- **DB Regio:** Bei DB Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Beförderungs- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.
- **DB Cargo:** Bei DB Cargo sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Zusätzlich sind die multimodalen Aktivitäten im großvolumigen Komplettladungsverkehr des europäischen Landverkehrsnetzes enthalten. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, dem Vereinigten Königreich, Polen, Spanien, Frankreich und Italien.
- **DB InfraGO:** DB InfraGO bündelt Herstellung, Instandhaltung und Betrieb der schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland sowie den Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofsflächen in Deutschland.
- **DB Energie:** DB Energie bietet alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Transportenergie und stationäre Energien an.
- **Beteiligungen/Sonstige:** In diesem Segment wird die DB AG mit ihren Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Managementholding des DB-Konzerns ausgewiesen. Dazu zählen auch die Dienstleistungsgesellschaften, die ihre Leistungen überwiegend konzernintern in den Bereichen Verkehr, Informationstechnologie und Telekommunikation erbringen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert.

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt für Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung für Einzelsachverhalte vorgenommen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Sie werden in der Spalte Überleitung dargestellt. Darüber hinaus werden in dieser Spalte die Bilanzposten des Capital Employed (inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung) auf die externe Darstellung gem. Konzern-Bilanz übergeleitet.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts (»Kapitalmanagement im DB-Konzern« 287 f.).

Die externen Umsatzerlöse und übrigen Erträge betreffen ausschließlich Erträge der Segmente mit konzernexternen Partnern. Die internen Umsatzerlöse und übrigen Erträge zeigen die Erträge mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erträge) des DB-Konzerns. Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt.

Zur Beurteilung der rein operativen Ertragskraft der Geschäftssegmente dient das EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Das EBITDA enthält keine Aufwendungen aus dem betriebsnotwendig gebundenen Kapital in Form von Abschreibungen und Zinsen. Damit wird das EBITDA nicht beeinflusst durch segmentspezifische Finanzierungsstrukturen und langfristige Investitionszyklen (insbesondere bei DB InfraGO und DB Energie), da Abschreibungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus diesen Investitionen. Das EBITDA besitzt somit den Charakter eines Cashflows vor Steuern.

Demgegenüber beinhaltet das EBIT zusätzlich die Abschreibungen auf das Anlagevermögen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). Das EBIT stellt das operativ erwirtschaftete Ergebnis dar, das zur Befriedigung der Verzinsungsansprüche der Kapitalgeberseite zur Verfügung steht.

Für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung sind zusätzlich die Finanzierungskosten relevant, die infolge einer zum Teil sehr hohen Kapitalbindung in den Segmenten des DB-Konzerns (v. a. in den Infrastruktursegmenten) anfallen. Daher wird in der Kennzahl operatives Ergebnis nach Zinsen zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Neben den vorgenannten Ertragsgrößen ist für die interne Steuerung der Geschäftssegmente auch das eingesetzte betriebsnotwendige Vermögen (Capital Employed) einzubeziehen. Das Capital Employed umfasst das von Eigen- und Fremdkapitalgebern eingesetzte zu verzinsende betriebsnotwendige Kapital.

Die Netto-Finanzschulden entsprechen dem Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten sowie den liquiden Mitteln, verzinslichen Außenforderungen und kurzfristig verfügbaren Geldanlagen in Geldmarktfonds. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung sowie aus Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen.

Die Brutto-Investitionen umfassen die getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Fremdkapitalkosten. Durch Abzug der Finanzierungsbeteiligung Dritter (im Wesentlichen die Baukostenzuschüsse des Bundes und der Länder) an spezifischen Investitionsvorhaben ergeben sich die Netto-Investitionen. In den Netto-Investitionen von DB InfraGO und DB Energie waren 2025 wie auch im Vorjahr Beträge enthalten, die nicht durch Eigenmittel des DB-Konzerns finanziert wurden, sondern durch Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes.

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Goodwills, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft bzw. erstmalig in den Konzern-Abschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeitenden gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende und seit dem 1. Januar 2025 auch ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen an, dabei sind zur besseren Vergleichbarkeit Teilzeitbeschäftigte in Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze (»Grundlagen und Methoden« 284 ff.) wie für den übrigen Konzern-Abschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden i. d. R. zu Marktpreisen getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN INFORMATIONEN NACH REGIONEN

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Auch die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Konzerngesellschaft vorgenommen. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

INFORMATIONEN ÜBER WICHTIGE KUNDEN

2025 hat der DB-Konzern unverändert mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente

MANAGEMENT DER FINANZ- UND ENERGIEPREISRISIKEN

Der DB-Konzern ist mit seinen Personenverkehrsaktivitäten vorwiegend in Deutschland, seinen Schienengüterverkehrsaktivitäten in Europa sowie als Betreiber der Schieneninfrastruktur in Deutschland Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig und operiert in enger Abstimmung mit den Tochtergesellschaften, bei denen die Risikopositionen primär entstehen. Dabei orientiert sich das 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.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (z. B. Emission von Senioranleihen, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IFRS 9 angestrebt.

ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

Die Zinsänderungsrisiken resultieren aus variabel verzinslichen Geldaufnahmen.

Gem. IFRS 7 werden mittels einer Sensitivitätsanalyse die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht. Dabei werden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- In die Sensitivitätsberechnungen für das Zinsergebnis werden Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung einbezogen (Bankguthaben, kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen, Zins-Währungs-Swaps, Darlehen).

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2025		2024	
	Veränderung des Marktzinsniveaus			
in Mio. €	+ 100 BP [1]	– 100 BP [1]	+ 100 BP [1]	– 100 BP [1]
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+ 42	– 42	– 33	+ 32
davon Jahresergebnis	+ 65	– 65	– 10	+ 10
davon sonstiges Ergebnis	– 23	+ 23	– 23	+ 22

[1] Basispunkte.

FREMDWÄHRUNGSRISIKEN

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen und Darlehen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten und -Forderungen umgewandelt. In Einzelfällen kann bei Anleihen auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Tochtergesellschaften sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung über das Konzern-Treasury ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Der Währungssensitivitätsanalyse gem. IFRS 7 liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei einer vollständigen Absicherung keine Auswirkungen auf die Entwicklung des Ergebnisses oder des Eigenkapitals.
- Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine vollständige Absicherung vorliegt, z. B., wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.
- Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominiert sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % ab- bzw. aufgewertet gewesen wären, wäre das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflusst worden:

	2025		2024	
	Veränderung der Fremdwährungskurse um			
in Mio. €	+ 10 %	– 10 %	+ 10 %	– 10 %
USD	+ 16	– 16	+ 18	– 18
PHP	+ 1	– 1	0	0
SEK	– 2	+ 3	0	0
HUF	– 2	+ 2	0	0
RON	+ 4	– 4	+ 1	– 1
SAR	+ 1	– 1	+ 1	– 1
INR	0	0	+ 1	– 1

Zum DB-Konzern zählen nach dem Verkauf von DB Schenker nur noch wenige Beteiligungen an ausländischen Konzerngesellschaften, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko i. S. d. IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

ENERGIEPREISRISIKEN

Die Steuerung und Minimierung von Energiepreisrisiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreisrisiken (insbesondere für die Beschaffung von Diesel und Strom) sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom und Gas werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe und physische Termingeschäfte eingesetzt.

Dieselpreisrisiken werden z. B. durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (üblicherweise mittels Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen gem. IFRS 7 wurden folgende Annahmen getroffen:

- Der effektive Teil der Veränderung der Fair Values von Energiepreisswaps wird ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst, der ineffektive Anteil wird dagegen erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.
- Beim Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (bzw. höher) gelegen hätten, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2025		2024	
	Veränderung der Marktpreise um			
in Mio. €	+ 10 %	– 10 %	+ 10 %	– 10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis [1]	+ 31	– 31	+ 78	– 78
Direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung	+ 16	– 16	+ 57	– 57
Gas	+ 6	– 6	+ 17	– 17
Strom	+ 10	– 10	+ 40	– 40
Sonstiges Ergebnis [1]	+ 15	– 15	+ 21	– 21
Diesel	+ 8	– 8	+ 9	– 9
Kohle	+ 7	– 7	+ 12	– 12

[1] Vorjahreswerte angepasst.

ADRESSENAUSFALLRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE

Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimits wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Um das Adressenausfallrisiko aus langfristigen Derivatetransaktionen zu minimieren, hat die DB AG mit ihren Kernbanken Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart. Der Sicherheitenausgleich findet täglich mit allen relevanten Banken statt.

Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden:

	Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden					
			Rahmennettingvereinbarung unterliegende Beträge		erhaltene/geleistete Barsicherheiten		**Nettobeträge**	
Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	**2024**
Derivative Finanzinstrumente – Vermögenswerte	752	977	– 214	– 336	– 530	– 574	**8**	**67**
Derivative Finanzinstrumente – Schulden	407	532	– 214	– 336	– 158	– 185	**35**	**11**

Die Vermögenswerte und Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten und damit das maximale Adressenausfallrisiko sind per 31. Dezember 2025 aufgrund des Auslaufens von Geschäften gesunken. Das maximale Einzelrisiko der Finanzderivate (Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen) betrug 144 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 157 Mio. €) und bestand gegenüber einer Bank mit einem S&P-Rating von A+. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr hatten per 31. Dezember 2025 alle Vertragspartner von Finanzderivaten, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, unverändert mindestens ein Rating von Baa1/BBB+.

Bei den physischen Strom- und Gasgeschäften lag das maximale Einzelrisiko per 31. Dezember 2025 bei 6 Mio. € bei einem Dun&Bradstreet-(D&B-) Score von 98. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr wiesen alle Vertragspartner der physischen Strom- und Gasgeschäfte, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens einen D&B-Score von 64 aus.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (Anhangziffer (28) 307 ff.).

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

Fälligkeitsanalyse finanzieller Verbindlichkeiten per 31.12.2025 / in Mio. €	**2026**		**2027**		**2028 – 2030**		**2031 – 2035**		**2036ff.**	
	Zins fix/ variabel	**Tilgung**	**Zins fix/ variabel**	**Tilgung**	**Zins fix/ variabel**	**Tilgung**	**Zins fix/ variabel**	**Tilgung**	**Zins fix/ variabel**	**Tilgung**
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten										
Darlehen des Bundes	45	–	45	–	135	–	225	–	1.080	3.000
Senioranleihen	437	2.228	404	2.800	1.025	6.161	1.166	7.793	1.064	8.281
Commercial Paper	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Bankschulden	0	588	0	–	–	60	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	85	522	72	476	150	1.092	103	966	136	338
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	4	19	4	24	8	60	4	39	–	–
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	21	–	372	–	–	–	1	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	4.012	–	37	–	40	–	6	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	–	2.412	–	322	–	50	–	332	–	–
Finanzgarantien										
Finanzgarantien	–	96	–	–	–	–	–	–	–	–

Fälligkeitsanalyse finanzieller Verbindlichkeiten per 31.12.2024 / in Mio. €	2025		2026		2027 – 2029		2030 – 2034		2035ff.	
	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten										
Senioranleihen	483	1.980	439	2.264	1.111	6.693	1.323	9.229	1.243	9.125
Commercial Paper	–	1.505	–	–	–	–	–	–	–	–
Bankschulden	115	582	79	2.500	–	560	0	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	60	488	48	425	112	982	121	987	91	279
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	14	75	12	74	26	216	17	235	1	14
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	98	–	–	–	–	–	1	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	3.365	–	27	–	52	–	7	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	–	1.729	–	498	–	51	–	331	–	–
Finanzgarantien										
Finanzgarantien	–	80	–	–	–	–	–	–	–	–

Fälligkeitsanalyse Ausgleichszahlungen Derivate / in Mio. €	**Per 31.12.2025**					Per 31.12.2024				
	2026	**2027**	**2028 – 2030**	**2031 – 2035**	**2036ff.**	2025	2026	2027 – 2029	2030 – 2034	2035ff.
Derivate										
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten										
Zins-/Währungsderivate (gross settled): Abflüsse	1.049	164	832	748	878	380	751	497	1.154	1.049
Zins-/Währungsderivate (gross settled): Zuflüsse	-1.036	-171	-781	-731	-872	-325	-713	-526	-1.072	-1.074
Zinsderivate	8	6	12	–	–	11	6	13	-3	–
Devisenderivate (gross settled): Abflüsse	308	43	7	–	–	693	–	–	–	–
Devisenderivate (gross settled): Zuflüsse	-305	-42	-7	–	–	-688	–	–	–	–
Energiepreisderivate	12	8	3	–	–	5	1	–	–	–
Stromtermingeschäfte: Abflüsse	-335	-60	-14	–	–	154	83	13	–	–
Stromtermingeschäfte: Zuflüsse	92	94	20	–	–	-212	-61	-25	–	–
Gastermingeschäfte: Abflüsse	-48	-25	-7	–	–	14	19	5	–	–
Gastermingeschäfte: Zuflüsse	1	–	1	–	–	-17	-2	-3	–	–
Derivative finanzielle Forderungen										
Zins-/Währungsderivate (gross settled): Abflüsse	725	43	1.035	1.480	671	595	1.114	853	1.644	867
Zins-/Währungsderivate (gross settled): Zuflüsse	-722	-26	-1.201	-1.581	-727	-636	-1.168	-952	-1.788	-912
Zinsderivate	-6	-6	–	–	–	-2	-7	-8	–	–
Devisenderivate (gross settled): Abflüsse	99	6	–	–	–	746	39	21	–	–
Devisenderivate (gross settled): Zuflüsse	-99	-6	–	–	–	-764	-43	-23	–	–
Energiepreisderivate	–	–	–	–	–	-5	-4	-2	–	–
Stromtermingeschäfte: Abflüsse	-161	-128	-21	–	–	400	157	41	–	–
Stromtermingeschäfte: Zuflüsse	317	84	13	–	–	-90	-55	-18	–	–
Gastermingeschäfte: Abflüsse	-4	-1	–	–	–	67	30	25	–	–
Gastermingeschäfte: Zuflüsse	3	3	1	–	–	-5	–	–	–	–

Einbezogen wurden alle Instrumente, die per 31. Dezember 2025 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der per 31. Dezember 2025 (im Vorjahr: per 31. Dezember 2024) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten standen per 31. Dezember 2025 flüssige Mittel von 11.408 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 4.170 Mio. €) gegenüber, die sich aus Kontoguthaben, kurzfristigen Festgeldanlagen und Geldmarktfonds zusammensetzten.

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Die finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden, sofern im Anwendungsbereich des IFRS 9, gem. IFRS 9 kategorisiert und bewertet. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die sich nicht im Anwendungsbereich des IFRS 9 befinden, werden gem. den einschlägigen Standards bewertet und keiner Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet.

Nachfolgend werden die Buchwerte sowie das Nettoergebnis je Bewertungskategorie des IFRS 9 angegeben. Die Angabe der beizulegenden Zeitwerte sowie Angaben zu einzelnen Klassen von Finanzinstrumenten erfolgen innerhalb der Erläuterungen zu den jeweiligen Bilanzposten.

Finanzielle Vermögenswerte, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern hauptsächlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie flüssige Mittel.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Senior-Anleihen, EUROFIMA-Darlehen, Bankschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

KLASSIFIZIERUNG DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN

Nachfolgend werden die Bewertungskategorien des IFRS 9 sowie das Nettoergebnis angegeben:

in Mio. €	Erfolgswirksam zum Fair Value	Erfolgsneutral zum Fair Value		Derivate in Sicherungsbeziehungen	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7	Insgesamt	davon Fair Value	Fair Value		
		mit Recycling	ohne Recycling						Level 1	Level 2	Level 3
Buchwert per 31.12.2025											
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	18	–	40	688	1.379	666	**2.791**	746	–	706	40
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	1.523	26	–	7	14.507	1.001	**17.064**	1.556	1.484	46	26
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	16	–	–	280	27.512	2.834	**30.642**	296	–	296	–
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	54	–	–	57	9.281	2.268	**11.660**	111	–	111	–
Nettoergebnis											
Nettoergebnis	15	–	–	26	– 420	–	–	–	–	–	–
Buchwert per 31.12.2024											
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	60	1	40	744	1.845	889	**3.579**	845	1	798	46
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	638	485	–	57	13.060	962	**15.202**	1.180	514	181	485
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	57	–	–	319	32.583	3.773	**36.732**	376	–	376	–
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	76	–	–	85	12.570	3.428	**16.159**	161	–	161	–
Nettoergebnis											
Nettoergebnis	– 10	–	–	–	– 557	–	–	–	–	–	–

Das Nettoergebnis für zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente enthielt insbesondere Zinserträge aus finanziellen Vermögenswerten i. H. v. 198 Mio. € (im Vorjahr: 223 Mio. €) sowie Zinsaufwendungen aus finanziellen Verbindlichkeiten i. H. v. 483 Mio. € (im Vorjahr: 775 Mio. €). Darüber hinaus waren Wertberichtigungen für finanzielle Vermögenswerte i. H. v. 25 Mio. € (im Vorjahr: 65 Mio. €) und Währungsumrechnungseffekte i. H. v. 30 Mio. € (im Vorjahr: 76 Mio. €) berücksichtigt, die auch Absicherungseffekte aus Sicherungsbeziehungen enthielten. Weiterhin waren Bewertungseffekte von Anleihen in Sicherungsbeziehungen i. H. v. + 6 Mio. € (im Vorjahr: – 16 Mio. €) enthalten.

Für Vermögenswerte und Schulden, bei denen keine beobachtbaren Marktwerte vorlagen, erfolgte grundsätzlich eine nicht marktbasierte Bewertung (Level-3-Bewertung) z. B. auf Basis von ähnlichen Transaktionen zu marktüblichen Konditionen in hinreichender zeitlicher Nähe. Für die im DB-Konzern per 31. Dezember 2025 unverändert nicht wesentlichen sonstigen Beteiligungen wurden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Außerdem fielen auch solche Forderungen unter die Level-3-Bewertung, die bestimmte für einen Verkauf relevante Kriterien erfüllen und daher mithilfe von ländergewichteten Kreditrisikoaufschlägen (Credit Spreads) zum Fair Value bewertet wurden. Sollte sich das Kreditrisiko erhöhen bzw. vermindern, würden sich hier proportionale Bewertungseffekte beim Fair Value dieser Forderungen ergeben.

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben 2025 unverändert nicht stattgefunden.

Bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden vertraglich zugesagte bzw. höchstwahrscheinlich eintretende Zahlungsströme mit dem passenden Marktzinssatz diskontiert, wobei das Kreditrisiko mittels Credit Spreads berücksichtigt wird. Dabei werden für besicherte Exposures keine Kreditrisikoabschläge vorgenommen. Das aus dem Derivateportfolio entstehende Kreditrisiko wird auf Nettobasis behandelt. Zur Minimierung des Kreditrisikos der langfristigen Zins- und Zins-/Währungsgeschäfte sowie der Energiederivate wurden Besicherungsanhänge abgeschlossen, die unverändert einem täglichen Sicherheitenausgleich bei einem Schwellenwert von 0 € unterliegen.

Sonstige Angaben

(34) EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGSCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen (per 31. Dezember 2025: 22 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 14 Mio. €) umfassten überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Per 31. Dezember 2025 waren grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten unverändert keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Begebung und Übertragung von Wechseln	12	14
Sonstige Eventualschulden	46	148
Insgesamt	**58**	**162**

In den gesunkenen sonstigen Eventualschulden sind u. a. Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50% nicht als Rückstellungen bilanziert wurden. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von unwesentlichen Einzelfällen. Der Rückgang resultierte aus dem vollzogenen Verkauf von DB Schenker.

Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2025 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 96 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 80 Mio. €), von denen 93 Mio. € auf Haftungen entfielen, die im Zusammenhang mit DB Schenker sowie dem Verkauf von DB Arriva im Vorjahr standen und noch nicht zum Closing abgelöst wurden. Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1 Mio. €) der Besicherung von Krediten.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet kraft Gesetz gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

Mögliche nicht bilanzierte Schadenersatzverpflichtungen sind in den Eventualschulden nicht berücksichtigt, da sie zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden können.

(35) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die Investitionen, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestanden, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzten sich wie folgt zusammen:

Per 31.12. / in Mio. €	**2025**	2024
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	28.809	25.703
immateriellen Vermögenswerten	21	25
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	505	500
Insgesamt	**29.335**	**26.228**
Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen	380	8
Mögliche, aber unwahrscheinliche Leasingzahlungen	768	381

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultierte insbesondere aus den geplanten Investitionsvorhaben infolge des hohen Bauvolumens in der Schieneninfrastruktur. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

Das Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen betrifft Leasingverträge, die zum Bilanzstichtag abgeschlossen waren, deren Laufzeit aber noch nicht begonnen hatte. Mögliche Leasingzahlungen für unwahrscheinliche Vertragsverlängerungen bzw. für Zeiträume, in denen der Leasinggegenstand durch eine wahrscheinliche Kündigung nicht genutzt wird, wurden nicht in die Bemessung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betraf mit 505 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 500 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA. Der Anstieg ergab sich aus Währungskurseffekten.

(36) STRUKTURIERTE UNTERNEHMEN

Die DB AG hält 100% der Anteile an der DB Competition Claims GmbH. Dieses strukturierte Unternehmen dient zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen gegenüber Kartellen und wird als Tochtergesellschaft in den Konzern-Abschluss einbezogen. Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG. 2025 wurde die DB Barnsdale AG rückwirkend zum 1. Januar 2025 auf die DB AG verschmolzen.

(37) INFRASTRUKTUR- UND VERKEHRSVERTRÄGE

Infrastrukturverträge

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns sind insbesondere die DB InfraGO AG und die DB Energie GmbH.

Auf der Grundlage des §6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die EIU, die Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Unternehmensgenehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB InfraGO AG, deren Genehmigungen nach §6 AEG unbefristet erteilt sind.

Dem Recht der EIU, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen sowie die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, §4 Abs. 3 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbauvorhaben gesetzlichen Auflagen, z. B. zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die DB InfraGO AG gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gem. §§10ff. Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) und erhebt hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte. Die Entgelte der DB InfraGO AG müssen den Vorgaben des EReG entsprechen. Die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen der DB Energie GmbH unterliegen den Regulierungsvorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG).

Die Infrastruktursegmente haben insgesamt Umsatzerlöse in folgender Höhe erzielt:

	Insgesamt		davon konzernexterne Kunden	
in Mio. €	**2025**	**2024**	**2025**	2024
DB InfraGO	**8.391**	**7.925**	3.017	2.899
DB Energie	**3.419**	**3.457**	1.484	1.486

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

Verkehrsverträge

DB Regio erbringt Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen der von den Bundesländern hierfür beauftragten Aufgabenträger (z. B. Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft). Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung (Aufgabenträger) Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von DB Regio vereinnahmten Bestellerentgelte für den Schienenverkehr belief sich 2025 auf 7.788 Mio. € (im Vorjahr: 7.152 Mio. €; Anhangziffer (1) 288f. Dieser Betrag enthielt 2.408 Mio. € (im Vorjahr: 1.988 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen waren.

Rund 85% der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2029, rund 46% bis mindestens 2034 und rund 24% bis mindestens 2037. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen in vielen Fällen im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Konzerngesellschaften. Einige Verkehrsverträge sehen dabei Verpflichtungen zur Übergabe der eingesetzten Vermögenswerte bei Ablauf der Vertragslaufzeit vor. Zudem verzeichnet der DB-Konzern einen steigenden Anteil von Verkehrsverträgen, bei denen die Fahrzeuge entweder von den Bestellerorganisationen angemietet werden oder bei denen die Anmietung durch Kapitaldienstgarantien durch die Besteller unterstützt wird. Soweit für diese Verkehrskonzessionen bilanzwirksame Investitionen bilanziert werden, erfolgt der Ausweis unter den finanziellen Vermögenswerten. Lediglich in einem Fall werden immaterielle Vermögenswerte ausgewiesen.

(38) BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen i. S. d. IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- die vom Bund beherrschten und gemeinschaftlich beherrschten Unternehmen sowie die Unternehmen, bei denen der Bund maßgeblichen Einfluss ausüben kann,
- verbundene nicht konsolidierte bzw. assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden, mit Ausnahme des 2025 vom Bund gewährten Darlehens an die DB InfraGO AG, zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen. Das Darlehen hat einen Zinsvorteil.

Beträge für nahestehende Unternehmen und Personen werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19) 301ff., (28) 307ff. und (29) 312f.

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und dem Bund sind unter den Anhangziffern (3) 290, (5) 291f., (9) 294, (13) 296ff., (31) 313ff., (35) 327 und (37) 327f. ausgewiesen.

Wesentliche bzw. gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zum Bund

	Bund	
in Mio. €	**2025**	2024
DB-Konzern Leistungsempfänger		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.098	1.110
Kauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	1	1
Miete und Leasing	1	0
Darlehensaufnahme	3.000	–
Sonstige Leistungen	0	0
Investitionszuschüsse [1]	6.494	7.974
Sonstige Ertragszuschüsse	4.104	3.536
	14.698	**12.621**
DB-Konzern Leistungserbringer		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	545	469
Verkauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	0	0
Miete und Leasing	20	18
Sonstige Leistungen	29	36
Rückführung Darlehen	–	155
Rückführung Investitionszuschüsse	104	13
Rückführung sonstige Ertragszuschüsse	2	–
	700	**691**
Sonstige Angaben		
Unbesicherte Forderungen [2]	221	251
Ungesicherte Verbindlichkeiten [2]	1.994	495
Bestand der erhaltenen Bürgschaften [2]	1.136	1.124

[1] Einschließlich 110 Mio. € (im Vorjahr: 342 Mio. €) über den Bund ausgezahlte EU-Fördermittel.
[2] Angabe per 31.12.

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamt:innen sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Seit 2009 wird die Bestandsnetzfinanzierung zwischen der DB AG, den EIU und dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) geregelt. Der Einsatz der Bundesmittel im Rahmen der LuFV wird seitdem qualitätsorientiert gesteuert. Mit der LuFV wurde die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur verbessert.

Zum 1. Januar 2020 ist die mittlerweile dritte Vereinbarung dieser Art, die LuFV III, in Kraft getreten. Die Vereinbarung hat ein Volumen von 86,2 Mrd. € und eine Laufzeit von zehn Jahren.

Der Infrastrukturbeitrag des Bundes beläuft sich auf durchschnittlich 5,143 Mrd. € pro Kalenderjahr (LuFV II: durchschnittlich 3,316 Mrd. € pro Kalenderjahr). Zudem wurde eine Erhöhung der von den EIU zu erbringenden Instandhaltungsaufwendungen auf durchschnittlich 2,278 Mrd. € pro Kalenderjahr vereinbart. Der Eigenbeitrag der EIU erhöhte sich auf durchschnittlich 137,5 Mio. € pro Kalenderjahr.

Darüber hinaus wurde beim Brückenprogramm durch die Vereinbarung eine Zielzahl von 2.000 Brücken im Zeitraum 2020 bis 2029 verstetigt.

Es wurden auch Bedarfe dotiert, die über den technischen Bedarf hinausgehen, z. B. zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zum Wetterschutz sowie zusätzliche Mittel für kundenfreundliches Bauen. Daneben sieht die LuFV III für die Jahre 2020 bis 2029 zweckgebundene Investitionen in Signalanlagen von insgesamt 7 Mrd. € vor.

Erstmals wurde in der LuFV III auch der Abbau des Nachholbedarfs vertraglich geregelt. Auch wenn die deutlich erhöhte Mittelausstattung der LuFV III noch keinen vollständigen Abbau des Nachholbedarfs zulässt, steht mit insgesamt 4,506 Mrd. € eine definierte Summe zur Verfügung, die zu mindestens zwei Dritteln in den Rückstauabbau besonders kritischer Gewerke (Gleise, Weichen, Eisenbahnbrücken, Tunnel, Durchlässe, Signalanlagen und Personenunterführungen) fließen muss. Eine neue, nicht pönalisierte Kennzahl zum Substanzwert soll als Indikator für die Entwicklung des Nachholbedarfs dienen.

Im Hinblick auf die zehnjährige Laufzeit findet in der LuFV III eine Nachverhandlungsklausel Anwendung, die im Falle von wesentlichen Änderungen, z. B. erheblichen Preissteigerungen für Bauleistungen in der Eisenbahninfrastruktur, Gespräche zur Anpassung der LuFV III auslösen kann. Seit Inkrafttreten der LuFV III sind v. a. bedingt durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg massive Preissteigerungen zu verzeichnen, die es den EIU unmöglich machen, ihre vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV III vollumfänglich zu erfüllen. Im Vorjahr wurden in der Folge zwei Nachträge zur LuFV abgeschlossen, die eine vertragliche Anpassung der Rechte und Pflichten beinhaltet. Sie finanzieren neben einigen Zusatzbedarfen insbesondere Preissteigerungen der Jahre 2023 und 2024, die zum Zeitpunkt des Abschlusses der LuFV III nicht absehbar waren. Der erste Nachtrag regelt im Wesentlichen die Mittelverwendung der zusätzlichen Eigenkapitalerhöhung i. H. v. 4,375 Mrd. € (Mittelzufluss: im Vorjahr) und wurde im Vorjahr nach Befassung des Verkehrs- und Haushaltsausschusses gezeichnet. Der zweite Nachtrag setzt zudem bestimmte Finanzierungsoptionen der BSWAG-Novelle um, insbesondere die Förderung von Maßnahmen zur Instandhaltung (Aufwendungen) 2023 und 2024. Dieser Nachtrag wurde nach Befassung der Ausschüsse im Dezember 2024 abgeschlossen. 2025 wurde ein weiterer Nachtrag für die Jahre 2025 und 2026 verhandelt, der nach Befassung des Haushalts- und Verkehrsausschusses im Dezember 2025 abgeschlossen wurde. Inhaltlich regelt der dritte Nachtrag höhere Mittel zur Kompensation von Preissteigerungen einschließlich der Verwendung von Mitteln aus den Eigenkapitalerhöhungen 2025, optionale Förderthemen der BSWAG-Novelle wie die Instandhaltungsförderung, Hochleistungskorridore und Zukunftsbahnhöfe sowie eine Stärkung der Bundessteuerung über zusätzliche Kennzahlen, Monitoring und Quartalsgespräche.

Für 2025 stellte sich die vertragliche Regelung der Finanzierung wie folgt dar: Der Infrastrukturbeitrag des Bundes zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen betrug 4,385 Mrd. €. Hinzu kamen ein Zuschuss für Instandhaltung i. H. v. 3,067 Mrd. € sowie ein »Zuschuss Bahnhöfe« i. H. v. 171 Mio. €. Die EIU brachten für Ersatzinvestitionen neben den vertraglich vereinbarten 125 Mio. € zusätzliche Eigenmittel i. H. v. 6,185 Mrd. € ein, die durch die im Rahmen einer trilateralen Vereinbarung zwischen Bund, DB AG und DB InfraGO 2025 erfolgten Eigenkapitalerhöhungen finanziert wurden. Für Instandhaltungsaufwendungen brachten die EIU mindestens Eigenmittel i. H. v. 1,169 Mrd. € ein. Es ist geplant, die LuFV III zum 1. Januar 2027 vorzeitig durch eine neue, weiterentwickelte Vereinbarung, die Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO), abzulösen.

Zum 9. Juli 2024 ist das Vierte Gesetz zur Änderung des BSWAG in Kraft getreten. Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege. Mit der Novellierung sollen bestehende Investitionshemmnisse beseitigt und die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur gestärkt werden. Konkret wurden neue Finanzierungsoptionen durch die Öffnung der öffentlichen Finanzierung für nicht investive Tatbestände geschaffen. So kann seit dem Vorjahr 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. Zudem wurden eine Kostenteilung zu Schienenersatzverkehren im Rahmen der Korridorsanierungen, die Fördermöglichkeit der Ausrüstung von Fahrzeugen mit digitalen (ETCS-)Bordgeräten, die Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden (Ausschluss kommerzieller Flächen) und Klarstellungen zur Mittelverwendung im Kontext von Korridorsanierungen vereinbart.

Die EIU und der Bund haben am 25. Juli 2017 die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) unterzeichnet. Diese trat zum 1. Januar 2018 in Kraft und regelt die Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben. Wesentliche Elemente sind u. a. eine Neuregelung der Planungskosten, ein Festschreiben der Eigenmittelbeteiligung der EIU an den Vorhaben sowie die Vereinbarung eines verbindlichen und pönalisierten Inbetriebnahmetermins.

Der Bund übernimmt alle Kosten der Projekte, also auch die gesamten Planungskosten. Die bisherige Regelung in Form einer Planungskostenpauschale von 18% der Baukosten wurde aufgehoben.

Die EIU beteiligen sich an allen Kosten des Vorhabens gem. ihrem eigenen betriebswirtschaftlichen Nutzen, also auch an den gesamten Baukosten. Dies setzt einen starken Anreiz, Baukostensteigerungen zu vermeiden.

Die EIU sagen dem Bund Meilensteine und verbindliche Inbetriebnahmetermine für die Vorhaben zu. Die bei Nichteinhaltung vorgesehenen Pönale setzen einen Anreiz zur Termintreue.

Am 25. August 2020 haben Bund und EIU eine neue »Rahmenvereinbarung über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes« abgeschlossen. Sie regelt die Finanzierung und Umsetzung von Investitionsvorhaben des Bundes in den Ausbau des Schienennetzes, soweit sie nicht in den Geltungsbereich der LuFV, BUV oder der Vorgängervereinbarung (Rahmenvereinbarung 1999) fallen. Die Rahmenvereinbarung findet mit Ausnahme des sog. Starterpakets keine Anwendung auf Finanzierungsvereinbarungen, die die Digitale Schiene Deutschland betreffen. Mit der Rahmenvereinbarung verpflichten sich die EIU bei von der Vereinbarung erfassten Maßnahmen zur Mitfinanzierung der zuwendungsfähigen Kosten. Die Höhe der Mitfinanzierung bemisst sich nach der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für die Infrastrukturgesellschaften. Hierfür wurden vier verschiedene Kategorien mit einem Beitrag von 0% bis 15% vereinbart.

Weitere Investitionszuschüsse werden u. a. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms, nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen und im Rahmen des European Rail Traffic Management System (ERTMS) für die Ausrüstung deutscher Anteile am transeuropäischen Schienennetz gewährt.

Für Infrastrukturvorhaben im Rahmen prioritärer Maßnahmen zum Ausbau des transeuropäischen Netzes (Connecting-Europe-Fazilität; CEF-Mittel) erhielt die DB InfraGO AG Fördermittel der Europäischen Union (EU).

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen neben den Aufwandsförderungen für Instandhaltungsmaßnahmen in der Schieneninfrastruktur u. a. auch Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft u. a. erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Soldat:innen der Bundeswehr sowie Bundeswehrverkehre.

Am 11. Dezember 2025 wurde zwischen dem Bund und der DB InfraGO AG ein Darlehensvertrag mit einer Laufzeit bis zum 15. Dezember 2059 geschlossen. Darin gewährt der Bund der DB InfraGO AG ein mit einem Zinsvorteil versehenes, langlaufendes, nachrangiges Darlehen i. H. v. 3.000 Mio. €. Die Zinsersparnis soll dazu beitragen, die Ertragskraft der DB InfraGO AG zu stärken und den Preisdruck auf die Erlöse wegen einer steigenden Eigenkapitalbasis zu mindern. Das Darlehen wird mit nominal 1,5% p. a. verzinst. Die Zinsen werden jährlich nachschüssig zum 15. Dezember eines Jahres fällig.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund betrafen per 31. Dezember 2025 Finanzschulden i. H. v. 1.274 Mio. € aus der Gewährung des Darlehens (per 31. Dezember 2024: keine) sowie sonstige Verbindlichkeiten i. H. v. 720 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 495 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betrafen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen bzw. Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. Im Bestand der erhaltenen Bürgschaften war eine Höchstbetragszusage des Bundes von 1.153 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Per 31. Dezember 2025 bestanden unverändert keine Darlehen der EUROFIMA.

2025 wurden 22 neue Finanzierungsverträge für Infrastrukturmaßnahmen abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt 11.004 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2039 reichen. Die Finanzierung erfolgt nahezu vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse des Bundes.

Die Grundlage zur gemeinsamen Umsetzung des DBGrG bildet eine Vereinbarung gem. §21 Abs. 8 DBGrG zu §21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG vom 10. Juni/17. Juni 2015 zwischen dem BEV und der DB AG. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV; vormals Bundesministerium für Digitales und Verkehr [BMDV]) und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) haben am 24. Juni/28. Juli 2015 der Vereinbarung zugestimmt. Die Vereinbarung sieht vor, dass die DB AG im Rahmen einer Einzelfalldokumentation den Nachweis erbringt, dass ein:e Mitarbeitende:r im Bestand der DB JobService GmbH (Beamt:in oder Tarifkraft, die zur Gründung 1994 bestimmte Kriterien erfüllte) von einer Rationalisierungsmaßnahme betroffen war und eine anderweitige Beschäftigung nicht möglich ist. Eine Rückerstattung der Personalkosten zuzüglich eines Aufwendungsersatzes von 10% der Personalkosten erfolgt erst nach erfolgter Einzelfallprüfung durch das BEV.

Am 3. Juni 2021 trat das Gesetz zur Änderung der Vorschriften des DBGrG über die Personalkostenerstattung für zugewiesene Beamt:innen in Kraft. Demnach erstattet der Bund nur noch die Kosten für vor dem 1. Januar 2020 vollzogene Rationalisierungsmaßnahmen.

Im Jahresabschluss 2025 der DB JobService GmbH wurden per 31. Dezember 2025 Erstattungsansprüche der DB AG gegenüber dem Bund aus §21 Abs. 5 und 6 DBGrG i. H. v. insgesamt 16,6 Mio. € (einschließlich 10 % Aufwendungsersatz; per 31. Dezember 2024: 23,2 Mio. €) ausgewiesen.

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i. H. v. 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das BMF und das BMDV (jetzt: BMV) sowie die DB AG, DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG), DB Station&Service AG (jetzt: verschmolzen auf die DB InfraGO AG) und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital und als Zuschüsse an die DB InfraGO AG fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission erfolgte im November 2021 durch den Bund die Auszahlung der Tranchen für die Jahre 2020 und 2021 i. H. v. insgesamt 2,125 Mrd. € an die DB AG, die die Mittel unmittelbar an die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG; 1,125 Mrd. €) und die DB Station&Service AG (jetzt: DB InfraGO AG; 1 Mrd. €) weitergereicht hat. Die Tranche für 2022 und 2023 i. H. v. je 1,125 Mrd. € wurde unmittelbar und vollständig an die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) weitergereicht. Die Tranche für 2024 i. H. v. 1,125 Mrd. € wurde unmittelbar und vollständig an die DB InfraGO AG weitergeleitet. Es war die letzte Tranche, die im Rahmen des Klimaschutzprogramms als Eigenkapital (insgesamt 5,5 Mrd. €) ausgezahlt wurde.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die 2025 und im Vorjahr mit Bundesunternehmen i. S. d. IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen bzw. Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

Beziehungen zu verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

2025 hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 57 Mio. € (im Vorjahr: 91 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betrafen. Mit 51 Mio. € (im Vorjahr: 77 Mio. €) entfiel der überwiegende Anteil auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden Miet- und Leasingzahlungen i. H. v. 0 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) geleistet.

2025 wurden wie im Vorjahr keine Zinszahlungen geleistet.

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern 2025 Erträge i. H. v. 298 Mio. € (im Vorjahr: 451 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend bei DB Cargo und DB Fernverkehr erwirtschaftet und betrafen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Per 31. Dezember 2025 wurden Bürgschaften von insgesamt 2 Mio. € gewährt; davon entfielen 2 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 3 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahr in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

in Tsd. €	2025	2024
DB-Konzern Leistungsempfänger		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.193	1.027

Der Ausweis betrifft die Bezüge der Arbeitnehmendenvertreter:innen im Aufsichtsrat.

Vergütung des Vorstands

in Tsd. €	2025	2024
Kurzfristig fällige Leistungen	8.248	9.036
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	5.399	6.989
Andere, langfristig fällige Leistungen [1]	1.265	2.499
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	11.827	–
Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS	**26.739**	**18.524**
fixer Anteil	11.995	14.169
variabler Anteil [1]	2.917	4.355
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	11.827	–
Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder [2] per 31.12.	5.204	26.463
Rückstellungen für Long-term Incentives (LTI) per 31.12.	4.530	4.652
Gesamtbezüge des Vorstands nach HGB [3]	21.340	11.535
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	21.918	10.317
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen [2]	155.551	139.555

[1] Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung und -auflösung für Long-term Incentives (LTI). Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses. Gem. Strompreisbremsegesetz ohne Anteil für 2023.
[2] Angabe der Defined Benefit Obligation.
[3] Vorjahreswert im Zusammenhang mit der Veränderung der Rückstellungen für LTI angepasst.

Über die vorgenannten Rückstellungen hinaus bestanden per 31. Dezember 2025 keine sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den Vorstandsmitgliedern. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen. 2025 gab es wie im Vorjahr keinen nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand.

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert.

Im Short-term Incentive ist ein ESG-Ziel (Environmental, Social, Governance) neben den Zielen mit Kunden-, Qualitäts- und Wirtschaftlichkeitsbezug enthalten.

Die Jahrestantieme errechnet sich aus der Summe von fünf gleichgewichteten kollektiven Zielen aus den o. g. Sphären sowie jeweils einem individuellen, ressortspezifischen Ziel.

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Im Fokus des Long-Term Incentive für den Vorstand stehen auch langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB-Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen.

Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Ab 2017 neu bestellte Vorstandsmitglieder erhalten eine beitragsorientierte Versorgungszusage, bei der für das Vorstandsmitglied während dessen Dienstzeit ein Kapitalstock angespart und bei Erreichen der Altersgrenze ausgezahlt wird. Die Zusage wird in Form eines Kapitalkontenplans mit einem jährlichen Beitrag gewährt, der sich als fester Prozentsatz aus der Grundvergütung ableitet. Die betrieblichen Versorgungszusagen für die bereits zuvor amtierenden Vorstandsmitglieder belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor.

Vergütung des Aufsichtsrats

in Tsd. €	2025	2024
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats [1]	749	993
davon kurzfristige Bezüge	749	993
davon fester Anteil	545	530
davon erfolgsorientierter Anteil	–	276
davon Sitzungsgeld	65	60
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	70	74
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/ Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inkl. Sitzungsgeld)	69	53

[1] Einige Aufsichtsratsmitglieder haben auf die ihnen zustehende Vergütung für das Jahr 2025 verzichtet.

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestanden per 31. Dezember 2025 nicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern 2025 nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Gesamtsumme der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat betrug 2025 27.488 Tsd. € (im Vorjahr: 19.517 Tsd. €). Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Corporate Governance Bericht im Zusammengefassten Lagebericht enthalten.

(39) HONORARE UND DIENSTLEISTUNGEN DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Die Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer betrugen 2025 19,1 Mio. € (im Vorjahr: 22,3 Mio. €); davon entfielen auf Abschlussprüfungsleistungen 11,7 Mio. € (im Vorjahr: 13,1 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 6,5 Mio. € (im Vorjahr: 1,6 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,2 Mio. € (im Vorjahr: 2,1 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 0,7 Mio. € (im Vorjahr: 5,5 Mio. €).

(40) VERÄNDERUNGEN IM VORSTAND

Am 6. Mai 2025 hat Dr. Levin Holle (Ressort Finanzen und Logistik) seine Vorstandstätigkeit bei der DB AG auf eigenen Wunsch beendet. Der Aufsichtsrat der DB AG hat die Niederlegung des Mandats am gleichen Tag zur Kenntnis genommen.

Am 14. August 2025 hat Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder bekannt gegeben, dass der noch bis 2027 laufende Vertrag mit Dr. Richard Lutz als Vorsitzender des Vorstands vorzeitig einvernehmlich beendet wird. In seiner Sitzung am 23. September 2025 hat der Aufsichtsrat Evelyn Palla zum 1. Oktober 2025 als seine Nachfolgerin zur Vorstandsvorsitzenden berufen. Dr. Richard Lutz ist im gegenseitigen Einvernehmen zum 30. September 2025 aus dem Unternehmen ausgeschieden.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 30. Oktober 2025 wurden vom Aufsichtsrat drei neue Vorstände bestellt:

- Ressort Regionalverkehr: Harmen van Zijderveld, ab 1. November 2025,
- Ressort Güterverkehr: Bernhard Osburg, ab 15. November 2025,
- Ressort Finanzen: Karin Dohm, ab 1. Dezember 2025.

Zudem wurde der Vorstand um zwei Ressorts verkleinert. Infolgedessen sind Dr. Daniela Gerd tom Markotten (Ressort Digitalisierung und Technik) und Berthold Huber (Ressort Infrastruktur) aus dem Unternehmen ausgeschieden; Dr. Sigrid Nikutta (Ressort Güterverkehr) hat zum 15. November 2025 das Unternehmen verlassen.

(41) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Sanierungsgutachten DB Cargo vorgelegt

Im Februar 2026 hat ein Sanierungsgutachter ein Gutachten zur Transformation der DB Cargo AG vorgelegt und kommt zu der Einschätzung, dass die Sanierungsfähigkeit unter den im Gutachten genannten Voraussetzungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit gegeben ist. Auch die Europäische Kommission hat das Sanierungskonzept gebilligt. Damit erfüllt die DB Cargo AG eine zentrale Auflage für die Fortsetzung der Kreditfinanzierung durch die DB AG.

Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) beendet

Der DB-Konzern hat Ende Februar 2026 mit der GDL einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen. Dieser enthält eine Erhöhung der Gehälter in zwei Schritten um insgesamt 5 %, eine Einmalzahlung i. H. v. 700 € sowie zusätzliche Anpassungen in der Entgeltstruktur. Die Laufzeit beträgt 24 Monate. Ebenso wurden Kompromisse zur gemeinsamen Handhabung des Tarifeinheitsgesetzes vereinbart und eine Schlichtungsvereinbarung bis 2030 abgeschlossen.

Verkauf der ioki GmbH

Mit Wirkung zum 8. Januar 2026 hat die DB AG alle Anteile an der ioki GmbH an die BENTELER HOLON Verwaltungs AG verkauft. Wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns haben sich nicht ergeben.

Änderungen im Aufsichtsrat der DBAG

Auf der Anteilseignerseite im Aufsichtsrat der DB AG gibt es seit dem 1. März 2026 sechs neue Mitglieder: Herrn Christoph Franz, Vizepräsident des Verwaltungsrats des Schweizer Versicherers Zurich, Frau Birgit Bohle, Vorstandsmitglied der Deutschen Telekom AG, Frau Elisabeth Lepique, Rechtsanwältin und Steuerberaterin, Herrn Björn Simon, Mitglied des Bundestages, Herrn Uwe Schmidt, Mitglied des Bundestages, und Herrn Sebastian Brehm, Mitglied des Bundestages. Vorsitzender des Aufsichtsrats bleibt Werner Gatzer.

Nahostkonflikt

Aufgrund der Verschärfung des Nahostkonflikts Ende Februar 2026 können Risiken auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage bestehen; mögliche Auswirkungen sind noch nicht konkret quantifizierbar.

(42) BEFREIUNG VON TOCHTERGESELLSCHAFTEN VON DEN OFFENLEGUNGSVORSCHRIFTEN DES HANDELSGESETZBUCHS

Die folgenden Tochtergesellschaften beabsichtigen, von den Erleichterungsvorschriften des § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB Gebrauch zu machen und sich von den Offenlegungsvorschriften des § 325 bis 329 HGB befreien zu lassen:

- Autokraft GmbH, Hamburg
- Beyond1435 GmbH, Berlin
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Neuss
- DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin
- DB broadband GmbH, Frankfurt am Main
- DB Competition Claims GmbH, Berlin
- DB Dialog GmbH, Berlin
- DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin
- DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main
- DB JobService GmbH, Berlin
- DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH, Stuttgart
- DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz
- DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg
- DB Regio Bus Ost GmbH, Berlin
- DB Regio Marschbahn GmbH, Kiel
- DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main
- DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main
- DB Services GmbH, Berlin
- DB SEV GmbH, Berlin
- DB Sicherheit GmbH, Berlin
- DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- DB Systemtechnik GmbH, Minden
- DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main
- Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin
- Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- infraView GmbH, Mainz
- NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster
- Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- Railway Approvals Germany GmbH, Minden
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Hamburg
- Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm
- Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main
- RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- S-Bahn Berlin GmbH, Berlin
- S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg
- S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg
- SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- SIGNON Deutschland GmbH, Berlin
- TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg
- WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg

(43) ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB AG

(gem. § 313 Abs. 2 HGB)

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
DB Fernverkehr		
Vollkonsolidiert		
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	34.784	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	2.189.806	100,00
At Equity		
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande [2), 3)]	48	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main [2), 4)]	480	50,00
DB Regio		
Vollkonsolidiert		
Autokraft GmbH, Hamburg	53.598	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	13.475	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	3.456	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	6.709	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	12.148	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Neuss	8.111	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	2.709.243	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	5.470	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	56.587	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	1.946	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Berlin	36.280	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	7.881	74,90
DB Regio Marschbahn GmbH, Kiel	8.017	100,00
DB Regio Stuttgart GmbH, Stuttgart	16.028	100,00
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	71.700	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	2.155	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	31.672	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	5.707	100,00
ioki GmbH, Frankfurt am Main	12.485	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	2.776	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	967	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	20.319	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	13.666	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	22.109	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Hamburg	10.613	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	25.031	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	5.277	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	17.721	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	18.636	100,00
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	12.072	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	14.821	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	179.384	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	147.499	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	171	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	14.012	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg	3.598	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	10.096	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	17.368	100,00

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
At Equity		
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen [2), 4)]	20	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg [2), 4)]	448	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover [2), 5)]	283	42,51
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main [2), 4)]	1.802	28,23
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Geislingen an der Steige [2), 6)]	101	20,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen [2), 3)]	323	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen [2), 4)]	11.159	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft GmbH & Co. eGbR, Gemünden a. Main [2), 3)]	2	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich [2), 3)]	1.227	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover [2), 4)]	81	11,11
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel [2), 4)]	190	47,90
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing [2), 4)]	397	33,33
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Völklingen [2), 3)]	51	16,67
stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg [2), 4)]	25	39,80
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg [2), 3)]	222	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain – VAB GmbH, Aschaffenburg [2), 6)]	78	30,00
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt [2), 4)]	496	10,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Radolfzell am Bodensee [2), 4)]	30	14,65
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg [2), 4)]	54	25,93
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen [2), 3)]	136	32,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen [2), 3)]	169	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw [2), 5)]	897	32,60
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig [2), 4)]	716	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig [2), 4)]	303	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrsservice GmbH, Kaiserslautern [2), 4)]	-110	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen [2), 3)]	160	40,00
Fair Value		
GHT Mobility GmbH, Berlin [2), 5), 7)]	-40.407	86,00
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach [2), 4)]	70	23,00
Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE), Pforzheim [2), 3)]	52	23,80
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen [2), 4)]	146	70,20
Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock [2), 4)]	27	20,63
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal [2), 4)]	324	51,42
DB Cargo		
Vollkonsolidiert		
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	9.497	71,15
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i. L., Brüssel/Belgien	1.660	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	233.786	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	423.621	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	516.164	100,00
DB Cargo Austria GmbH, Wien/Österreich	24	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/Belgien	1.865	100,00
DB Cargo Border Agent Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	1.656	100,00

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	8.575	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	7.754	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	6.038	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	23.354	100,00
DB Cargo France SAS, Aubervilliers/Frankreich	5.321	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Györ/Ungarn	20.208	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	0	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	36.220	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	43.080	60,00
DB Cargo Italy S.r.l., Mailand/Italien	16.913	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Mainz	88.423	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	12.437	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	12.802	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	98.820	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	31.988	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	4.751	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	0	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kedzierzyn-Kozle/Polen	4.919	100,00
DB Cargo Transa – Full Load Solutions Italia S.r.l., Mailand/Italien	-208	100,00
DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd., Shanghai/China	2.915	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	50	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	33.961	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	11.577	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/Rumänien	-5.092	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte i. L., Kehl/Rhein	640	88,44
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	5.719	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	1.422	67,62
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	158.634	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Vereinigtes Königreich	73.982	100,00
MDL Distribución y Logistica S.A., Madrid/Spanien	2.155	88,44
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	5.287	80,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	3.780	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	0	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	25.635	100,00
TFG Transfracht GmbH, Mainz	124.553	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	11.272	100,00
Transfesa France SAS, Aubervilliers/Frankreich	2.138	88,44
Transfesa Logistics, S.A., Madrid/Spanien	74.928	88,44
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Vereinigtes Königreich	253	88,44
Transfracht Polska Sp. z o.o., Stettin/Polen	385	96,82
At Equity		
ATN Auto Terminal Neuss GmbH&Co. KG, Neuss [2, 4]	563	50,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg [2, 4]	1.134	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien [2, 4]	1.441	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund [2, 4]	5.873	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich [2, 4]	7.802	49,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen [2, 4]	5.490	35,00
Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm GmbH, Hamm [2, 4]	1.001	27,00
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg [2, 4]	727	39,20
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i. L., Sint-Agatha-Berchem/Belgien [2, 4]	-21.768	36,77
KombiRail Europe GmbH, Duisburg [2, 3]	160	75,13
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH&Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main [2, 4]	18.473	51,74
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München [2, 4]	14.077	30,00
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande [2, 4]	3.466	63,10
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg [2, 4]	2.655	50,00
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal [2, 4, 7]	-85	39,80
Terminal Singen TSG GmbH, Singen [2, 4]	-85	25,17
Xrail AG, Basel-Stadt/Schweiz [2, 4]	732	32,34
DB InfraGO		
Vollkonsolidiert		
DB BahnPark GmbH, Berlin	5.472	51,00
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	16.298	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	3.056	100,00
DB InfraGO Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	29.722.905	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	5.051	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	5.796	87,50
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	823	72,92
MEKB GmbH, Berlin	32	100,00
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	15.379	100,00
At Equity		
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen [2, 4]	298	49,90
Clever Order Services GmbH, Berlin [2, 8]	102	25,00
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main [2, 4, 7, 9]	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux/Frankreich [2, 4, 9]	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden [2, 3]	6.063	24,53
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg [2, 3]	3.534	21,88
DB Energie		
Vollkonsolidiert		
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	374.041	100,00
Sonstige Beteiligungen		
Vollkonsolidiert		
AIL Beta Holding Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	-156	100,00
BAX Global Inc., Norfolk/USA	84.805	100,00
Beyond1435 GmbH, Berlin	27.796	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	105.469	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	18.125	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	1.358	100,00
DB E.C.O. North America Inc., Wilmington/NC/Delaware/USA	4.869	100,00
DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin	73.159	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	1.100.831	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	-65	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	19.209	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	2.319	100,00
DB RRTS Operations India Private Limited, Neu-Delhi/Indien	-17.149	99,90
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/Philippinen	8.838	99,94
DB Services GmbH, Berlin	11.791	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	2.418	100,00

Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	51.887	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	426	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	12.356	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	394.368	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	355.218	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	22.585	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	170	100,00
DB-Elsewedy Railway Operation Egypt, Kairo/Ägypten	4	67,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	86.747	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	24.309	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	3.177	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	4.228	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	5.293	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	2.979	100,00
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	19.372	100,00
infraView GmbH, Mainz	2.101	100,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i. L., Berlin	-3.792	76,99
Liropa S.A., Montevideo/Uruguay [10]	4.482	49,00
Mobimeo GmbH, Berlin	3.817	100,00
ONxpress Operations Inc., Toronto/Kanada	3.155	72,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	-26.352	100,00
Railway Approvals Germany GmbH, Minden	289	100,00
Railway Approvals Luxembourg S.a.r.l., Luxemburg/Luxemburg	44	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	78.367	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	611	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	8.811	100,00
At Equity		
BwFuhrparkService GmbH, Siegburg [2), 4)]	1.046.178	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz [4)]	1.620.562	22,17
inno2grid GmbH, Berlin [2), 4)]	1.212	50,00
Mobility inside Holding GmbH&Co. KG, Frankfurt am Main [2), 3)]	3.478	21,94
Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main [2), 3)]	55	20,02
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien [2), 6)]	284	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken [2), 4)]	1.921	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin [2), 3)]	213	53,00
Fair Value		
Eurail B.V., Utrecht/Niederlande [2), 4)]	19.613	26,37
Eurail Group G.I.E., Luxemburg/Luxemburg [2), 4)]	0	25,99
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH&Co. Objekt Bahnhöfe West KG i. L., Berlin [2), 4)]	29	94,00

[1)] Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.
[2)] Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.
[3)] Daten für Geschäftsjahr 2023.
[4)] Daten für Geschäftsjahr 2024.
[5)] Daten für Geschäftsjahr 2022.
[6)] Daten für Geschäftsjahr 2021.
[7)] Vorläufige Abschlussdaten.
[8)] Daten für Geschäftsjahr 2018.
[9)] Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung ohne Kapital gem. Verordnung (EWG) Nr. 2137/85.
[10)] Die Konsolidierung erfolgt aufgrund gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen, die der DB AG die Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten verschafft.

(44) VORSTAND, AUFSICHTSRAT UND AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Angaben zu den Namen und den Mitgliedschaften in (a) anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und (b) vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG sind nachfolgend dargestellt.

Vorstand

EVELYN PALLA

Vorsitzende des Vorstands (seit 1. Oktober 2025),
Ressort Regionalverkehr (bis 30. September 2025),
Wien

a)
- DB InfraGO AG (seit 17. November 2025; Vorsitz)
- S-Bahn Berlin GmbH (bis 30. September 2025; Vorsitz)
- DB Systel GmbH (bis 20. Mai 2025)

b)
- DB Stiftung gGmbH (seit 1. November 2025; Beirat, Vorsitz)

DR. RICHARD LUTZ (BIS 30. SEPTEMBER 2025)

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

a)
- DB Cargo AG (bis 30. September 2025; Vorsitz)
- DB Fernverkehr AG (bis 30. September 2025; Vorsitz)
- DB Regio AG (bis 30. September 2025; Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

b)
- DB Stiftung gGmbH (bis 31. Oktober 2025; Beirat, Vorsitz)

KARIN DOHM (SEIT 1. DEZEMBER 2025)

Ressort Finanzen,
Kronberg

b)
- Danfoss A/S, Dänemark (Vorsitz Prüfungsausschuss)

DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN (BIS 31. DEZEMBER 2025)

Ressort Digitalisierung und Technik,
Dallgow-Döberitz

a)
- Schenker AG (bis 29. April 2025)
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)
- DB Systel GmbH (Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG
- Vonovia SE

b)
- DB broadband GmbH (bis 22. Mai 2025; Vorsitz)

DR. LEVIN HOLLE (BIS 6. MAI 2025)

Ressort Finanzen und Logistik,
Berlin

a)
- Schenker AG (bis 29. April 2025; Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (bis 6. Mai 2025)

BERTHOLD HUBER (BIS 31. OKTOBER 2025)

Ressort Infrastruktur,
Weilheim

a)
- DB InfraGO (bis 31. Oktober 2025; Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG

DR. SIGRID NIKUTTA (BIS 15. NOVEMBER 2025)
Ressort Güterverkehr,
Berlin
a)
- DB Cargo Polska S.A. (Vorsitz)
- Knorr-Bremse AG

b)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)
- Deutsche Bank Ost (Beirat)
- Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) (Präsidium)
- Universität Bielefeld (Hochschulrat)
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (Vorsitz, Kuratorium)

BERNHARD OSBURG (SEIT 15. NOVEMBER 2025)
Ressort Güterverkehr,
Duisburg
b)
- Duisburg Business&Innovation GmbH (Beiratsvorsitz, Aufsichtsratsmitglied)

DR. MICHAEL PETERSON
Ressort Personenfernverkehr,
Heidelberg
a)
- DB Systel GmbH
- DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)

b)
- DB Bahn Italia S.r.l. (Chairman of the Board of Directors)

MARTIN SEILER
Ressort Personal und Recht,
Berlin
a)
- Schenker AG (bis 29. April 2025)
- DB Fernverkehr AG (seit 14. Oktober 2025; Vorsitz seit 27. Oktober 2025)
- DB Regio AG (seit 14. Oktober 2025; Vorsitz seit 27. Oktober 2025)
- DB Cargo AG (seit 15. November 2025; Vorsitz)
- DB JobService GmbH (Vorsitz)
- DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)
- DB Energie GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

b)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat)

HARMEN VAN ZIJDERVELD (SEIT 1. NOVEMBER 2025)
Ressort Regionalverkehr,
Bad Nauheim
a)
- S-Bahn Berlin GmbH (seit 1. November 2025; Vorsitz)
- S-Bahn Hamburg GmbH
- Regionalverkehre Start Deutschland GmbH (seit 27. Juni 2025; Vorsitz)
- DB RegioNetz Verkehrs GmbH

Aufsichtsrat

WERNER GATZER
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG,
Staatssekretär a.D.,
Teltow
a)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (seit 28. Juli 2025)

b)
- Stiftung Erinnerung, Verantwortung und Zukunft (EVZ) (Kuratorium, stellvertretender Vorsitz)
- Fritz Thyssen Stiftung (Kuratoriumsmitglied)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat)

MARTIN BURKERT*
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Nürnberg
a)
- S-Bahn Berlin GmbH (stellvertretender Vorsitz)
- DB Regio AG (stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)

b)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat)

BIRGIT BOHLE (SEIT 1. MÄRZ 2026)
Vorstandsmitglied Personal und Recht,
Arbeitsdirektorin der Deutschen Telekom AG,
Frankfurt
a)
- Deutsche Telekom Services Europe SE (Vorsitz)
- Deutsche Telekom Deutschland GmbH
- T-Systems International GmbH (Vorsitz)
- Vonovia SE

THOMAS BRANDT* (SEIT 26. MÄRZ 2025)
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Brokstedt
a)
- DB InfraGO AG (bis 25. März 2025)
- Sparda Bank Hamburg eG

MARTIN BRAUN* (SEIT 26. MÄRZ 2025)
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Vorsitzender des Geschäftsfeldbetriebsrats der DB Cargo AG,
Niederwerrn
a)
- DB Cargo AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 23. Mai 2025)

b)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Mitgliedervertreter)

SEBASTIAN BREHM (SEIT 1. MÄRZ 2026)
Steuerberater,
Nürnberg

RALF DAMDE*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Ensdorf/Saar
a) – DB Regio AG
– Sparda-Bank Südwest
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
– Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)

PROF. DR. CHRISTOPH FRANZ (SEIT 1. MÄRZ 2026)
Wirtschaftsingenieur,
Zug, Schweiz
b) – Artemis Holding AG (Vizepräsident, Verwaltungsrat und Lead Independant Director)
– Zürich Insurance Group AG (bis 8. April 2026) (Vizepräsident, Verwaltungsrat)
– Stadler Rail AG (bis 5. Mai 2026; Verwaltungsrat)

STEFAN GELBHAAR (BIS 26. MÄRZ 2025)
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Berlin

ANJA HAJDUK (BIS 28. FEBRUAR 2026)
Staatssekretärin a.D. im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz,
Berlin
a) – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG) (bis 1. Juli 2025)
– Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH (bis 1. September 2025)

SUSANNE HENCKEL (BIS 3. JUNI 2025)
Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (bis 19. Mai 2025),
Berlin
a) – Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (bis 10. Juni 2025)
b) – Agora Transport Transformation gGmbG (Beirat)

JÖRG HENSEL* (BIS 26. MÄRZ 2025)
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG (bis 30. Juni 2025),
Hamm
a) – DB Cargo AG (bis 12. Juni 2025)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
b) – DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

NADJA HOUY*
Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats Konzernleitung der Deutschen Bahn AG,
Steinbach
a) – Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

COSIMA INGENSCHAY*
Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin
a) – DB Cargo AG (stellvertretender Vorsitz)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)
– DB JobService GmbH (seit 30. April 2025; stellvertretender Vorsitz)
b) – Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)
– Stiftung Eisenbahn-Waisenhort (EWH)

ALEXANDER KACZMAREK*
Konzernbevollmächtigter für die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern,
Berlin
a) – S-Bahn Berlin GmbH
b) – Usedomer Bäderbahn GmbH (Beirat, stellvertretender Vorsitz)
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

DR. ANDREAS KERST (SEIT 26. MÄRZ 2025, BIS 28. FEBRUAR 2026)
Bundesminister für Verkehr, Unterabteilungsleiter,
Berlin
b) – PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH (bis 31. Oktober 2025)
– Zukunftszentrum für Deutsche Einheit und Europäische Transformation gGmbH
– Flughafen Köln-Bonn GmbH (bis 31. Dezember 2025)

PROF. DR. SUSANNE KNORRE (BIS 24. OKTOBER 2025)
Unternehmensberatung,
Hannover
a) – Salzgitter AG
– Norddeutsche Landesbank
– Rain Carbon Germany GmbH (bis 30. Juni 2025)

FRANK KRÜGER (SEIT 26. MÄRZ 2025, BIS 28. FEBRUAR 2026)
Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung, Unterabteilung Datenpolitik und Digitale Innovationen,
Köln
a) – Toll Collect GmbH (seit 15. Februar 2025)
– Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (seit 24. Juni 2025; Vorsitz seit 4. August 2025)

ELISABETH LEPIQUE (SEIT 1. MÄRZ 2026)
Rechtsanwältin, Steuerberaterin,
Köln
a) – Ströer SE&Co. KGaA (bis 3. Juni 2026)
– Berliner Wasserbetriebe, Anstalt des öffentlichen Rechts (seit 6. Mai 2025)
– Berliner Stadtreinigung, Anstalt des öffentlichen Rechts

DOROTHEE MARTIN (BIS 26. MÄRZ 2025)
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Hamburg
b) – Stiftung Freundeskreis (auxiliar Gesellschaft mbH) (Stiftungsrat)
– HafenCity Universität Hamburg (Hochschulrat)

DANIELA MATTHEUS
Rechtsanwältin und Managementberaterin,
Berlin
a) – Commerzbank AG
– Jenoptik AG (Vorsitz seit 30. Dezember 2025)
– CEWE Stiftung&Co. KGaA
– Die Autobahn GmbH des Bundes

HEIKE MOLL*
Vorsitzende des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
München
b) – DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

MICHAEL PUSCHEL (BIS 28. FEBRUAR 2026)
Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen,
Nieder-Olm
a) – Die Autobahn GmbH des Bundes

DR. IMMO QUERNER
Geschäftsführender Gesellschafter der KoppaKontor GmbH,
Celle
a) – Athora Lebensversicherungs AG (Vorsitz)
– Athora Pensionskasse AG (Vorsitz)
b) – Assenagon Asset Management S.A. (Vorsitz Verwaltungsrat)
– Fonds zur Finanzierung der kerntechnischen Entsorgung (KENFO; Vorsitz Anlagenbeirat)
– Akinn Group SPF Sàrl, Luxemburg (Member of the Board of Advisors)

UWE SCHMIDT (SEIT 1. MÄRZ 2026)
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Bremerhaven
b) – Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (seit 11. Dezember 2025; Beirat, Kuratorium)
– DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (seit 18. Dezember 2025)

MANFRED SCHOLZE*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Ebersbach-Neugersdorf
a) – DB Fernverkehr AG
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

KLAUS-PETER SCHÖLZKE*
Vorsitzender des Betriebsrats der DB Regio AG,
Dresden
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Mitgliedervertreter)

BJÖRN SIMON (SEIT 1. MÄRZ 2026)
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Obertshausen,
b) – DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)

VEIT SOBEK* (BIS 26. MÄRZ 2025)
Experte Projekt- und Programmmanagement der DB InfraGO AG,
Halberstadt
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

DR. IRINA SOEFFKY (BIS 28. FEBRUAR 2026)
Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung,
Abteilung Service,
Berlin
a) – Forschungszentrum Jülich GmbH

DR. CLAUDIA ELIF STUTZ (SEIT 4. JUNI 2025)
Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr,
Berlin
a) – Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (seit 20. Juni 2025)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

Aufsichtsratsausschüsse

MITGLIEDER DES PRÄSIDIALAUSSCHUSSES
– Werner Gatzer (Vorsitz)
– Martin Burkert
– Heike Moll
– Dr. Claudia Elif Stutz

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES
– Dr. Immo Querner (Vorsitz)
– Ralf Damde
– Cosima Ingenschay
– Dr. Claudia Elif Stutz

MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES
– Werner Gatzer (Vorsitz)
– Martin Burkert
– Heike Moll
– Dr. Claudia Elif Stutz

MITGLIEDER DES VERMITTLUNGSAUSSCHUSSES
– Werner Gatzer (Vorsitz)
– Martin Burkert
– Heike Moll
– Dr. Claudia Elif Stutz

MITGLIEDER DES INFRASTRUKTURAUSSCHUSSES
– Werner Gatzer (Vorsitz)
– Martin Burkert
– Nadja Houy
– Heike Moll
– Michael Puschel (bis 28. Februar 2026)

Berlin, den 6. März 2026
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Weitere Informationen

340 **Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**
343 **UN Global Compact Index**
344 **Glossar**
350 **10-Jahres-Übersicht**
351 **Abkürzungsverzeichnis**
352 **Kontaktinformationen/Finanzkalender**

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Als Ergebnis unserer Prüfung haben wir den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzern-Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden »zusammengefasster Lagebericht«) der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden »IFRS Accounting Standards«), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf die Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit eines bedeutsamen Tochterunternehmens

Wir verweisen auf die Angaben im Abschnitt »Chancen- und Risikomanagement – Beurteilung der Risikosituation in 2026« des zusammengefassten Lageberichts. Dort legen die gesetzlichen Vertreter dar, dass bei dem bedeutsamen Tochterunternehmen DB Cargo AG auch im Risikoszenario für den Prognosezeitraums mit einer ausgeglichenen Liquiditätslage geplant wird. Dies setzt jedoch auf der Grundlage der Annahmen im Risikoszenario voraus, dass:

- die Realisierung der Umsatzerlöse wie geplant erreicht wird, die angesetzten Maßnahmen, einschließlich der Wettbewerbsauflagen, vollständig und in dem geplanten Zeitrahmen umgesetzt werden und zusätzlich umzusetzende Liquiditätsmaßnahmen erfolgreich realisiert werden.
- die EU-Kommission im Fall einer Planabweichung die notwendige Anpassung des Sanierungsplans akzeptiert, ggf. unter zusätzlichen Auflagen, Eigenbeiträgen und Zusagen, die umsetzbar sind.
- die in der Finanzierungszusage der DB AG enthaltenen Bedingungen erfüllt werden und es gelingt, die Covenants, die Gegenstand der auf Grund der Finanzierungszusage noch abzuschließenden Finanzierungsverträge sein werden, einzuhalten.

Dadurch besteht eine wesentliche Unsicherheit bei der DB Cargo AG, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit der DB Cargo AG aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko im Sinne des §322 Abs. 2 Satz 3 HGB darstellt.

Unsere Prüfungsurteile sind bezüglich dieses Sachverhalts nicht modifiziert.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- Der in Abschnitt »Corporate Governance Bericht« des zusammengefassten Lageberichts enthaltene Corporate Governance Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes;
- die sonstigen im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen lageberichtsfremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem

- die Nachhaltigkeitserklärung, die zusammen mit dem zusammengefassten Lagebericht offengelegt wird, und
- die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten 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 Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu 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 des Vorstands und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Der Vorstand ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht, den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs, oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss und zum zusammengefassten 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 sowie unter ergänzender Beachtung der ISA 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 Konzernabschlusses und zusammengefassten 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 Konzernabschluss und im zusammengefassten 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 Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns 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 Konzernabschluss und im zusammengefassten 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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Berlin, den 6. März 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Salcher
Wirtschaftsprüfer

gez. Rackwitz
Wirtschaftsprüfer

UN Global Compact Index

Der UN Global Compact ist weltweit die größte und wichtigste Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Mit dem Beitritt zum UN Global Compact 2009 hat sich der DB-Konzern verpflichtet, dessen zehn Prinzipien zu unterstützen, und berichtet in einem Fortschrittsbericht regelmäßig über seine Aktivitäten und Leistungen.

	Seite
Menschenrechte	
Prinzip 1 Unterstützung und Respektierung internationaler Menschenrechte	36-37, 161-169, 190-191, 204-227, 228-233, 249-253, 257-260
Prinzip 2 Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen	161-169, 190-191, 204-227, 228-233, 249-253, 257-260
Arbeitsnormen	
Prinzip 3 Wahrung der Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	204-227
Prinzip 4 Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit	204-227, 228-233
Prinzip 5 Abschaffung der Kinderarbeit	204-227, 228-233
Prinzip 6 Beseitigung von Diskriminierung	36-37, 161-169, 204-227, 228-233, 257-260
Umweltschutz	
Prinzip 7 Vorsorgender Umweltschutz	34-36, 36-37, 114, 161-169, 174-203
Prinzip 8 Initiativen für ein größeres Umweltbewusstsein	34-36, 36-37, 76, 83, 92-93, 107-108, 114, 161-169, 174-203
Prinzip 9 Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien	34-36, 44-52, 75-76, 76, 82-83, 83, 91-92, 92-93, 105-107, 107-108, 114, 161-169, 174-203, 204-227
Korruptionsbekämpfung	
Prinzip 10 Maßnahmen gegen Korruption	161-169, 204-227, 228-233, 247-260

Glossar

A

Anlagenqualität
Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Einsatzes der Instandhaltungsmittel und zur Prüfung der Verbesserung durch durchgeführte Maßnahmen wird zyklisch und ereignisbezogen der Zustand der baulichen und technischen Anlagen im Rahmen einer Zustandsbewertung überprüft.

Anleihe
Verzinsliches Wertpapier, durch das Finanzmittel am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Dient der mittel- bis langfristigen Fremdfinanzierung von Unternehmen.

Auslastung
Die Auslastung beschreibt den Anteil der beanspruchten Kapazität der Betriebsmittel (z. B. Zug, Bus) an der insgesamt verfügbaren Kapazität. Darüber hinaus beschreibt die Auslastung von Strecken den Quotienten aus Kapazitätsnutzung und -angebot zwischen zwei Betriebsstellen.

B

Bahnstrom
Elektrischer Antriebsstrom, mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland versorgt werden.

Bahnstrommix
Zusammensetzung des Antriebsstroms für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland nach Art der Energieerzeugung (z. B. erneuerbare Energien, Gas, Steinkohle).

Bahnstromnetz
Das DB-Bahnstromnetz als bundesweite Eisenbahninfrastruktur versorgt elektrische Triebfahrzeuge mit Fahrstrom mit einer Frequenz von 16,7 Hertz. Das Bahnstromnetz besteht aus dem 110-kV-Stromnetz, den Umformern und Umrichtern und den Unterwerken, in denen die elektrische Energie auf die für den Zugbetrieb erforderliche Spannung von 15 kV heruntertransformiert und in die entlang der Zugtrassen verlaufenden 15-kV-Oberleitungen eingespeist wird. Netzbetreiber ist DB Energie.

Barrierefreiheit
Wird als universelles Design verstanden, d. h. ein Design von Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen genutzt werden können. Barrierefreiheit an Bahnstationen umfasst eine Vielzahl von Aspekten, von Information und Service bis hin zur baulichen Gestaltung. Das übergeordnete Ziel besteht darin, alle einstellungs- und umweltbedingten Barrieren abzubauen, die Reisende an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe am Bahnsystem hindern.

Baubetroffenheit
Baubetroffen ist ein Zug, wenn die Baustelle eine Abweichung vom Netzfahrplan auslöst, die über tolerierten Schwellenwerten liegt und daher eine Fahrplananordnung erfordert. Ursachen: Totalausfall, Teilausfall, Fahrzeitverlängerung, Umleitung.

Bedarfsplan
In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbauvorhaben.

Beginnpünktlichkeit
Anteil der Abfahrten an Startbahnhöfen mit einer Abweichung von weniger als 6 Minuten.

Bestandsnetz
Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller
Für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland sind die Bundesländer verantwortlich. Dies erfolgt durch insgesamt 27 unterschiedliche Aufgabenträger. Der öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV; umfasst Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen) ist in den Ländern der kommunalen Ebene zugeordnet. I. d. R. wird die Bestellerfunktion durch die Kreise bzw. kreisfreien Städte wahrgenommen.

Betriebsleistung
Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Messgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Biokraftstoff
Kraftstoff, der aus Biomasse hergestellt wird und im Vergleich zu konventionellem Diesel eine klimafreundliche Alternative ist. Biokraftstoffe, die ausschließlich aus Abfall- und Reststoffen und ohne die Verwendung von Anbaubiomasse hergestellt werden, werden auch fortschrittliche Biokraftstoffe genannt. HVO (Hydrotreated Vegetable Oil = hydriertes Pflanzenöl) ist ein Beispiel für einen fortschrittlichen Biokraftstoff.

Brutto-Investitionen
Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Brutto-Treibhausgasemissionen
Die Brutto-Treibhausgasemissionen sind die gesamte Menge an Treibhausgasen, die durch menschliche Aktivitäten freigesetzt werden, bevor etwaige CO_2e-Entnahmen oder andere Senken (z. B. durch technische Lösungen) berücksichtigt werden. In diesem Geschäftsbericht bezieht sich der Begriff »Treibhausgasemissionen« stets auf diese Bruttoemissionen.

Brutto-Ziele
Ein Brutto-Ziel im Kontext von Klimaschutz bezeichnet ein Emissionsminderungs- oder Neutralitätsziel, das ohne die Anrechnung von negativen Emissionen oder Ausgleichsmaßnahmen (z. B. Senken durch Wälder oder technische CO_2-Entnahme) formuliert ist. Es bezieht sich ausschließlich auf die tatsächliche Verringerung der ausgestoßenen Treibhausgase.

Buskilometer (Buskm)
Entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1 km.

C

Capital Employed
Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

Commercial-Paper-Programm (CP-Programm)
Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

Compliance
Ein wichtiger Bestandteil der Corporate Governance. Man versteht darunter die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien sowie freiwilliger Kodizes im Unternehmen.

D

Datenschutz
Datenschutz ist ein Grundrecht. Er gewährleistet den Schutz personenbezogener Daten sowie die Wahrung der Grundrechte und Grundfreiheiten, insbesondere das Recht auf informationelle Selbstbestimmung. Er stellt sicher, dass personenbezogene Daten rechtskonform, transparent und verantwortungsvoll verarbeitet werden und die Rechte betroffener Personen gewahrt bleiben.

Debt-Issuance-Programm
Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

Derivative Finanzinstrumente (Derivate)
Finanzinstrumente, deren Preis oder Wert von den künftigen Kursen oder Preisen anderer Güter, Vermögensgegenstände oder Referenzgrößen (Zinsen, Indizes) abhängt. Es handelt sich hierbei um Verträge, in denen die Vertragsparteien vereinbaren, Vermögensgegenstände zu festgelegten Bedingungen in der Zukunft zu kaufen, zu verkaufen oder zu tauschen bzw. alternativ Wertausgleichszahlungen zu leisten.

Diversity
Bezeichnet die Vielfalt innerhalb der Belegschaft im Hinblick auf Geschlecht, ethnische und soziale Herkunft, Generation, Religion, sexuelle Orientierung und Identität sowie physische und psychische Fähigkeiten. Gleichzeitig werden darunter auch die vielfältigen Perspektiven, Werte, Berufserfahrungen und Kompetenzen der Mitarbeitenden verstanden.

Do-No-Significant-Harm-Kriterien-(DNSH-Kriterien)
Vorgaben der EU-Taxonomie, deren Erfüllung eine wesentliche Beeinträchtigung der Umweltziele der Europäischen Union ausschließt.

E

Earnings before Interest and Taxes (EBIT)
Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)
Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eco Management Audit Scheme (EMAS)
System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung, das von der Europäischen Union für Organisationen entwickelt wurde, die ihre Umweltleistung verbessern wollen.

Eigenkapitalquote
Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Einkaufsvolumen
Summe aller Nettobestellwerte aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen, die durch die jeweiligen Produktbereiche abgeschlossen wurden.

Emissionsfaktoren
Emissionsfaktoren sind stoff- und prozessspezifische Faktoren zur Ermittlung der Umweltwirkung (Emission) von Aktivitäten.

Endenergie
Die Energieform, für die ein Endverbraucher eine Rechnung erhält, also z. B. die getankte Kraftstoffmenge oder der bezogene Antriebsstrom.

Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung
Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

Erneuerbare Energien
Erneuerbare Energien werden aus Quellen gewonnen, die sich kurzfristig von selbst erneuern oder deren Nutzung nicht zur Erschöpfung der Quelle beiträgt. Dazu zählen z. B. Wasser, Wind oder Sonnenlicht.

Erneuerungsbedürftige Anlagen
Anlagen mit der Zustandsnote 4 oder schlechter.

ESG-Rating
Bewertung der Nachhaltigkeit z. B. eines Unternehmens. Der Grad an Nachhaltigkeit wird anhand der Erfüllung von Kriterien aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance), kurz ESG-Kriterien, bewertet.

European Train Control System (ETCS)
Zugbeeinflussungssystem, bei dem das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Strecke europaweit standardisiert ist. Die Migration hin zu ETCS betrifft Fahrzeug und Strecke. ETCS bietet einen Baukasten von Funktionen, geclustert in Levels und Betriebsarten, deren Verwendung von den Regeln und Anwendungsfällen der jeweiligen Infrastruktur abhängt.

EU-Taxonomie
Einheitliches Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftsaktivitäten, die sich den sechs Umweltzielen der Taxonomie (Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, nachhaltige Nutzung von Wasserressourcen, Wandel zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung von Verschmutzung und Schutz von Ökosystemen und Biodiversität) zuordnen lassen.

Exposition
Beschreibt im Kontext von Klimarisikoanalysen, inwieweit Menschen, Infrastrukturen oder Vermögenswerte den potenziellen und tatsächlichen Auswirkungen des Klimawandels ausgesetzt sind.

F

Fernverkehr
DB-Verkehre mit den Produkten ICE und Intercity/Eurocity. Darüber hinaus gibt es auch Angebote von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Flächennetz
Anteil des Schienennetzes, der nicht zum Hochleistungsnetz zählt.

Floating Rate Note (FRN)
Anleihe mit variabler Verzinsung.

Flüsterbremse
Siehe K- und LL-Sohle.

G

Geschäftspartner
Alle nicht zum DB-Konzern gehörenden Unternehmen, von denen der DB-Konzern Lieferungen und Leistungen bezieht. Dies können bspw. Lieferanten, Berater, Vertreter oder sonstige Anbieter von Waren und Dienstleistungen sein.

Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien
Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) ist ein Bundesgesetz zur Förderung der Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien.

Global Warming Potential (GWP)
Das Erderwärmungspotenzial (englisch: Global Warming Potential) einer klimawirksamen chemischen Verbindung wie z. B. Methan beschreibt die relative Erwärmungswirkung der Erdatmosphäre über einen Zeitraum von i. d. R. 100 Jahren. Die dimensionslose Zahl beschreibt, um das Wievielfache ein Treibhausgas im Vergleich zu CO_2 zur globalen Erwärmung beiträgt. Beim Beispiel Methan ist es das 28-Fache. Maßgeblich hierbei sind die jeweiligen Sachstandsberichte des IPCC (Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen/Weltklimarat).

Greenhouse Gas (GHG) Protocol
Weltweit anerkanntes Rahmenwerk zur Festlegung von Standards für die Quantifizierung und das Management von Treibhausgasemissionen.

H

Hochleistungsnetz
Das deutschlandweit hochbelastete Netz, das schrittweise einer Korridorsanierung und besonderen Instandsetzungsmaßnahmen unterzogen wird, um die Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und das Kundenerlebnis auf diesem Netz deutlich zu erhöhen.

HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)
HVO (hydriertes Pflanzenöl) ist ein Beispiel für einen Biokraftstoff. Das vom DB-Konzern eingesetzte HVO wird ausschließlich aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt und verursacht im Vergleich zum herkömmlichen Diesel bilanziell rund 90 % weniger Treibhausgasemissionen.

Hybridanleihe
Eine Unternehmensanleihe, die unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der IFRS-Rechnungslegung als Eigenkapital angerechnet wird. Hybridanleihen weisen i. d. R. sehr lange Laufzeiten bzw. keinen festen Rückzahlungstermin auf, können aber nach Ablauf einer vorher festgelegten Mindestlaufzeit durch die Emittentin gekündigt werden.

I

IFRS 16
Eine Bilanzierungsvorschrift des International Accounting Standards Board (IASB), die seit 2019 nach IFRS bilanzierende Gesellschaften verpflichtet, alle Leasingverträge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr in ihre Bilanzen aufzunehmen.

Impacts, Risks und Opportunities (IROs)
Im Rahmen unserer Berichterstattung in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards ist die Identifikation und Bewertung der sog. IROs, also der Auswirkungen, Risiken und Chancen, die Grundlage zur Bestimmung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen.

Infrastrukturbedingte Verspätungen
Eine zwischen zwei benachbarten Fahrzeitmesspunkten oder eine am Zugbeginn entstehende Verspätung wird als Zusatzverspätung bezeichnet. Ab 90 Sekunden werden Zusatzverspätungen gem. Ursachenkatalog kodiert. Eine Lost Unit entspricht einer kodierten Verspätungsmeldung.

Intermodaler Wettbewerb
Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, z. B. zwischen Schiene, Straße und Luftverkehr.

International Financial Reporting Standards (IFRS)
International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)
Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (z. B. Spurweiten oder Stromsysteme) anzupassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten zu verkehren.

Investitionszuschüsse
Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

K

Kapitalkosten
Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

Klima
Gesamtheit der meteorologischen Erscheinungen (z. B. Temperatur, Niederschlag, Wind), die für eine Dauer von mindestens 30 Jahren den durchschnittlichen Zustand der Atmosphäre an einem bestimmten Ort beschreibt.

Klimaneutralität
Das Verständnis des DB-Konzerns von Klimaneutralität orientiert sich am Net-Zero-Standard der Science Based Targets initiative (SBTi) und somit an einem etablierten Standard. Der DB-Konzern verfolgt den Grundsatz »Vermeiden, Reduzieren, Neutralisieren«. Das bedeutet: alle Treibhausgasemissionen (Scope 1 – 3), bei denen es technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist, zu reduzieren und die verbleibenden Restemissionen zu neutralisieren. Dabei dürfen nach dem Net Zero-Standard maximal 10 % der Emissionen neutralisiert, d. h. durch technische oder naturbasierte Lösungen aus der Atmosphäre entfernt und dauerhaft gebunden werden. Der ambitionierte Reduktionspfad des DB-Konzerns ist bis zur vollständigen Zielerreichung 2040 mit dem Ziel der Beschränkung der globalen Erderwärmung auf 1,5 °C vereinbar (1,5 °C-konformer Pfad).

Kombinierter Verkehr (KV)
Transport von Ladeeinheiten wie Containern oder Sattelaufliegern unter Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Zug, Schiff, Lkw).

Kompassindex
Misst die Umsetzung der Prinzipien des »Kompasses für ein Starkes Miteinander« im DB-Konzern. Er ist Kennzahl für die Transformation der Organisation im Sinne der Starken Schiene. Er wird im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung und des Kulturbarometers (ab 2021) jährlich erhoben.

Konsolidierungskreis
Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzern-Abschluss einbezogen sind.

Krankenstand
Gibt den Anteil der durch Krankheit ausgefallenen Arbeitsleistung an der Gesamtarbeitsleistung an und bezieht damit nur die Mitarbeitenden in die Quote mit ein, für die weiterhin Entgelt gezahlt wird.

Kreditfazilitäten
Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können. Es handelt sich hier um fest zugesagte Kreditlinien mit unterschiedlichen Laufzeiten, die zum Teil als jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve dienen, während die »Umbrella-Linien« insbesondere den ausländischen Tochtergesellschaften zur Working-Capital-Finanzierung und als Garantielinie zur Verfügung stehen.

Kreditrating
Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

Kreislaufwirtschaft
Eine Kreislaufwirtschaft zielt darauf ab, Abfälle auf ein Minimum zu reduzieren und Ressourcen so lange wie möglich zu verwenden. Kreislaufsysteme nutzen daher die Wiederverwendung, das Teilen, die Reparatur, die Aufarbeitung, die Wiederaufbereitung sowie das Recycling, um ein geschlossenes System zu schaffen. So kann der Lebenszyklus der Produkte nachhaltig verlängert werden.

K-Sohle
Bremssohle aus Komposit-Werkstoffen (K), siehe auch V-Sohle.

Kulturbarometer
Deutschlandweite Stichprobenbefragung im DB-Konzern. Kurzes, kompaktes und digitales Instrument als ergänzendes Format in den Zwischenjahren der umfassenderen Mitarbeitendenbefragung. Schwerpunkt der Befragung ist die Erhebung des Kompassindex – er misst Konzernkultur i. S. d. »Kompasses für ein Starkes Miteinander«.

Kundenzufriedenheit
Zufriedenheit der Kund:innen und Partner mit einem Produkt/Angebot bzw. einer Dienstleistung, die im Auftrag des DB-Konzerns durch unabhängige Marktforschungsinstitute telefonisch, persönlich oder online repräsentativ erhoben und ausgewertet wird. Die Darstellung erfolgt einheitlich als Schulnote auf einer Zufriedenheitsskala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Die eigentlichen Befragungen erfolgen geschäftsspezifisch und deshalb teilweise nach anderen Skalen, z. B. bei DB Cargo auf einer Skala von 5 (sehr zufrieden) bis 1 (sehr unzufrieden), um die Verständlichkeit bei den Kunden von DB Cargo im europäischen Ausland zu sichern. Die interne Steuerung der Kundenzufriedenheit erfolgt mit dem Zufriedenheitsindex (ZI). Über diesen erfolgt die Herstellung der Vergleichbarkeit der Kundenzufriedenheitswerte unterschiedlicher Befragungsarten und er ermöglicht eine genauere Aussteuerung der Entwicklungen bei einzelnen Themen der Kundenzufriedenheit.

Künstliche Intelligenz (KI)
KI-Systeme im Sinne dieses gemeinsamen Verständnisses sind IT-Systeme, die sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben durch maschinelles Lernen weiterentwickeln, indem sie ihre Datengrundlage fortlaufend vergrößern, mit dem Ziel, daraus Muster zu erkennen, Schlussfolgerungen zu ziehen und so Entscheidungen für Menschen vorzubereiten. Generative KI-Systeme sind eine Unterart von KI-Systemen. Sie sind dadurch gekennzeichnet, dass mit ihnen neue Inhalte erzeugt werden können (z. B. Texte oder Bilder).

L

Langsamfahrstelle
Abschnitt einer Strecke, an dem vorübergehend eine abweichende Geschwindigkeit gefahren werden muss. Dies umfasst mängelbedingte und behördlich angeordnete Langsamfahrstellen.

Lärm
Für Mensch und Umwelt störende oder im Extremfall gesundheitsschädigende Geräusche.

Lärmminderung
Reduzierung von Lärm durch aktive Maßnahmen an der Quelle (z. B. Bremssohlen aus Verbundstoffen an Güterwagen, Flüsterbremsen genannt) und am Ausbreitungsweg (z. B. Schallschutzwände) sowie passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster).

Lärmsanierungsprogramm
Freiwilliges Programm des Bundes zur Lärmminderung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, das vom DB-Konzern umgesetzt wird.

Lärmvorsorge
Lärmschutzmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken auf Grundlage des rechtlichen Anspruchs.

Leistungstonnen-km (Ltkm)
Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr. Produkt aus dem Bruttogewicht des gesamten Zuges inkl. Triebfahrzeug (Leistungstonnen) und der zurückgelegten Entfernung (km).

Lieferkette
Stellt die Stufen der Produktion als eine geordnete Reihung von Tätigkeiten dar. Diese Tätigkeiten schaffen Werte, verbrauchen Ressourcen und sind in Prozessen miteinander verbunden.

LL-Sohle
Bremssohle aus Verbundstoffen (LL: Low Noise – Low Friction), siehe auch V-Sohle.

Lost Time Injury Frequency (LTIF)
Beschreibt das Verhältnis zwischen Unfallhäufigkeit und effektiv geleisteten Arbeitsstunden bezogen auf eine Million Arbeitsstunden.

Lost Unit
Eine Lost Unit (LU) ist eine pünktlichkeitsrelevante Verzögerung einer Zugfahrt mit einer Verspätung ab 90 Sekunden. Hierbei bildet jeder Fall eine Lost Unit, sodass während einer Fahrt mehrere Lost Units entstehen können.

Luftschadstoffe
Natürliche oder durch menschliche Aktivitäten bedingte luftgetragene Stoffe, die eine schädliche Wirkung auf die Umwelt haben können. Beispiele für verbrennungsbedingte Luftschadstoffe sind Rußpartikel, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe (berichtet als Nichtmethankohlenwasserstoffe) oder Schwefeldioxide.

M

Minimum Safeguards (EU-Taxonomie)
Mindestprinzipien in den Bereichen Menschenrechte, Compliance, Wettbewerb und Besteuerung, die von der EU-Taxonomie vorgeschrieben werden.

Mitarbeitendenbefragung
Wird seit 2012 im DB-Konzern alle zwei Jahre durchgeführt. Ziel der Mitarbeitendenbefragung ist es, den einzelnen Bereichen, den Geschäftsfeldern und dem gesamten DB-Konzern eine Standortbestimmung zu verschiedenen organisationalen und kulturellen Rahmenbedingungen zu geben. Ein weiteres Ziel liegt in den anschließenden Verbesserungsprozessen, die durch die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen ausgelöst werden.

Mitarbeitendenzufriedenheitsindex (ZI)
Wird im Rahmen der konzernweiten Mitarbeitendenbefragung alle zwei Jahre anhand von Fragen zu Motivation, Arbeitszufriedenheit und (emotionaler) Bindung auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) ermittelt.

N

Nachhaltigkeit
Leitbild der Vereinbarkeit von ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen für eine zukunftsfähige und generationengerechte Entwicklung.

Nahverkehr
Verkehre mit Regional- und S-Bahn-Zügen (DB-Produkte Interregio-Express [IRE], RB, RE und S-Bahn), Bussen, Straßen- und U-Bahnen sowie On-Demand-Angebot.

Net-Zero-Standard
Der Net-Zero-Standard der Science Based Target initiative (SBTi) ist das weltweit führende Rahmenwerk für die Festlegung von Klimaschutzzielen durch Unternehmen. Er umfasst Leitlinien, Kriterien und Empfehlungen, um wissenschaftsbasierte Ziele festzulegen, die mit einer Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf 1,5 °C im Einklang stehen.

Netto-Finanzschulden
Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

Netto-Investitionen
Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, z. B. für Infrastrukturinvestitionen.

O

Ökostrom
Strom aus der Erzeugung aus erneuerbaren Energiequellen.

Ökosystem (digital)
Ökosysteme sind Netzwerke von Partnern, die an gemeinsamen (oder in Konkurrenz stehenden) Wertschöpfungsketten eines Wertangebots arbeiten. In partnerschaftlichen Wertschöpfungsketten übersteigt der geschaffene Wert die Summe der isolierten Wertschöpfungsstufen bspw. durch eine einfache und bessere Customer Experience oder verstärkte Effizienz in der Produktion.

On-Demand-Angebote
Dienstleistungen, die für Kund:innen entsprechend ihren Anforderungen auf Abruf bereitgestellt werden.

Operate Leases
Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

Operatives Ergebnis nach Zinsen
Ergebniskennzahl, die für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung zusätzlich die Finanzierungskosten berücksichtigt (v. a. in den Infrastrukturgeschäftsfeldern relevant). Daher wird im Vergleich zum EBIT zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

P

Personalaufwandsquote
Kennzahl, die den Anteil des Personalaufwands an der gesamten Wertschöpfung eines Unternehmens misst und zeigt, wie viel der Unternehmensressourcen für Personalaufwendungen verwendet wird. Sie wird berechnet, indem der Personalaufwand ins Verhältnis zur Summe aus Umsatz und aktivierten Eigenleistungen gesetzt wird.

Personenkilometer (Pkm)
Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

Policy
Im Rahmen unserer Berichterstattung in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sind Policies rahmengebende Werke, die die Arbeit zu unseren wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen steuern.

Primärenergie
Energie, die mit den ursprünglich vorkommenden Energieformen oder Energiequellen zur Verfügung steht, z. B. Kohle, Erdgas, Sonne, Wind, Kernbrennstoffe.

Pünktlichkeit (betrieblich)
Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte in Deutschland. Ein Halt wird als betrieblich pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als 6 bzw. im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wurde. Bei DB Regio Schiene wird die Pünktlichkeit seit 2024 drittelgewichtet zwischen S-Bahn Wechselstrom, S-Bahn Gleichstrom und Regio Schiene ohne S-Bahn berichtet.

R

Reisendenpünktlichkeit
Die Reisendenpünktlichkeit erfasst die Ankunftspünktlichkeit aller Reisenden über die gesamte Reisekette im Fernverkehr. Der Schwellenwert liegt dabei, wie bei anderen Verkehrsmitteln auch, bei 14:59 Minuten gegenüber der geplanten Ankunftszeit.

Ressource
Hilfsmittel, Geldmittel, Reserve, Rohstoff.

Return on Capital Employed (ROCE)
Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Rohertrag
Betrag, der vom Umsatz nach Abzug der variablen (= umsatzabhängigen) Kosten bzw. direkten (= auftragsabhängigen) Kosten verbleibt.

S

Saldierungsfähiges Planvermögen
Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

Schallschutzwand
Anlage des aktiven Schallschutzes an Bahnstrecken, meist aus Materialien wie Aluminium, Holz, Beton oder aus mit Steinen gefüllten Drahtkörben (Gabionen).

Science Based Targets initiative (SBTi)
Die Science Based Targets initiative (SBTi) ist eine Partnerschaft zwischen dem Carbon Disclosure Project (CDP), dem United Nations Global Compact (UNGC), dem World Resources Institute (WRI) und dem World Wide Fund for Nature (WWF). Sie definiert Methoden für die Festlegung wissenschaftsbasierter Ziele im Einklang mit den neuesten Erkenntnissen der Klimawissenschaft, bestimmt und fördert Best Practices für Emissionsreduktion und Net-Zero-Ziele.

Scope 1–3 (gem. GHG Protocol)
Im Rahmen der Berichterstattung zu Treibhausgasen auf Grundlage des Greenhouse Gas (GHG) Protocols werden die Emissionen in drei sog. Scopes (Geltungsbereiche) eingeteilt. Für den DB-Konzern gilt: Scope 1 = Treibhausgasemissionen unserer eigenen Assets (z. B. Fahrzeuge mit Dieselantrieb oder stationäre Anlagen zur Wärmeerzeugung aus Erdgas), Scope 2 = bezogene Energien (Strom-, Fernwärme- und Kältebereitstellung), Scope 3 = Emissionen Dritter aus Geschäftsbeziehungen, z. B. Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer (beauftragte Verkehre) oder eingekaufte Waren und Dienstleistungen. Wir berichten im Scope 3 alle für den DB-Konzern wesentlichen Kategorien.

Sekundärrohstoffe
Materialien, die durch Recycling aus Abfällen oder Altprodukten wiedergewonnen werden und Primärrohstoffe ersetzen können.

Senioranleihe
Anleihe, die im Insolvenzfall vor anderen ausgegebenen Anleihen desselben Unternehmens mit einem geringeren Rang (z. B. Hybridanleihen) bedient wird und somit eine höhere Sicherheit, aber auch eine geringere Verzinsung aufweist.

Sensitivitätsanalyse
Die Sensitivität beschreibt im Kontext von Klimarisikoanalysen, in welchem Maß Menschen, Infrastrukturen oder Vermögenswerte auf Extremwetterereignisse und klimatische Veränderungen reagieren und dadurch potenziell beeinträchtigt werden.

Spezifisch
Relativ zu einer bestimmten (Bezugs-)Größe, z. B. auf die Verkehrsleistung bezogen.

Stakeholder
Personen oder Organisationen, die von den Aktivitäten eines Unternehmens betroffen sind oder davon beeinflusst werden. Dazu gehören u. a. Kund:innen, Lieferanten, Mitarbeitende, Investoren oder die Gesellschaft als Ganzes.

Stationäre Anlagen
Gebäude und Anlagen wie z. B. Werke und Bahnhöfe.

Stationspreissystem
Transparentes und diskriminierungsfreies Kategoriepreissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe durch die Kunden in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrssegment und den durchgeführten Zughalten.

Strommix
Zusammensetzung des Stroms nach Art der Energieerzeugung (z. B. erneuerbare Energien, Gas, Steinkohle und andere).

Supplier Engagement Target
Ein Supplier Engagement Target (SET) im Sinne der SBTi bezeichnet ein formales Ziel, bei dem ein Unternehmen einen bestimmten Anteil seiner Lieferanten (meist gemessen an Emissionen oder Einkaufsvolumen) innerhalb eines definierten Zeitraums dazu verpflichtet oder motiviert, sich eigene wissenschaftsbasierte Ziele zu setzen.

Sustainable Development Goals (SDGs)
Politische Zielsetzungen der Vereinten Nationen, die eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene sichern sollen. Die Ziele traten am 1. Januar 2016 mit einer Laufzeit bis 2030 in Kraft und gelten für alle Mitgliedsstaaten.

Swap
Stellt den Grundbegriff für Finanzinstrumente dar, die den Austausch von zukünftigen Zahlungsströmen zum Inhalt haben. Dadurch können finanzielle Risiken (Zinsen, Währungen, Rohstoffe) gezielt abgesichert werden.

T

Tariftonnenkilometer
Tariftonnenkilometer basieren auf den Streckenkilometern, die tatsächlich abgerechnet wurden. Sie können von den produktionellen Tonnenkilometern abweichen (z. B. wegen der Umfahrung von baubedingt gesperrten Streckenabschnitten); sie basieren auf den tatsächlich gefahrenen Streckenkilometern.

Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)
Die Task Force on Climate-related Financial Disclosure ist eine Initiative, die 2015 gegründet wurde, um Empfehlungen für die Berichterstattung von materiellen finanziellen Chancen und Risiken auszuarbeiten, die sich aus dem Klimawandel für Unternehmen ergeben. Mit der Veröffentlichung des Statusberichts 2023 am 12. Oktober 2023 hat die TCFD ihren Auftrag erfüllt, sich aufgelöst und die Überwachung des Fortschritts klimabezogener Offenlegungen von Unternehmen ab 2024 an die gemeinnützige International Financial Reporting Standards (IFRS) Foundation übertragen. Die Empfehlungen der TCFD haben weiter Bestand.

Tilgungsdeckung
Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Tonnenkilometer (tkm)
Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion
Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden u. a. elektrische, dieselelektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse
Derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Trassenkilometer (Trkm)
Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem
Transparente und diskriminierungsfreie Entgeltlogik der DB InfraGO AG für die Trassennutzung durch die Kunden in Abhängigkeit von den jeweiligen Marktsegmenten und den zurückgelegten Trassenkilometern.

Treibhausgasemissionen (CO_2-Äquivalente [CO_2e])
Emission von Spurengasen, die zum Treibhauseffekt auf der Erde beitragen. Gem. Kyoto-Protokoll und GHG Protocol umfasst dies folgende Verbindungen: Kohlendioxid (CO_2), Methan (CH_4), Lachgas (N_2O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW/HFC), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW/PFC), Schwefelhexafluorid (SF_6) und Stickstoff-Trifluorid (NF_3). Das CO_2-Äquivalent (Einheit: CO_2e) wird dabei als Maßzahl für den relativen Beitrag zum Treibhauseffekt verwendet. In internationalen Standards wird dies auch als GWP (Global Warming Potential) bezeichnet.

Treibhausgasintensität
Die Treibhausgasintensität (auch Emissionsintensität) beschreibt das Verhältnis der verursachten Treibhausgasemissionen (i. d. R. in CO_2e) zu einer definierten Bezugsgröße. Bezugsgrößen können bspw. wirtschaftliche Kennzahlen (z. B. Umsatz), leistungsbezogene Größen (z. B. die Verkehrsleistung) sowie energiebezogene Größen (z. B. der Energieverbrauch) sein. Beim Traktionsstrom beschreibt die Treibhausgasintensität die Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit (gCO_2e/kWh) und hängt damit von der Zusammensetzung des Bahnstrommixes ab. Ein wichtiger Einflussfaktor für die Treibhausgasintensität des Traktionsstroms ist der Anteil erneuerbarer Energien. Auf Ebene der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen jahresbezogen unterschiedliche Anteile erneuerbarer Energien vor.

U

United Nations Global Compact
Die weltweit größte Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Sie unterstützt Unternehmen dabei, sich freiwillig zu verantwortungsvollen Geschäftspraktiken in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruption zu bekennen. Auf der Grundlage ihrer zehn universellen Prinzipien verfolgt sie die Vision einer inklusiven und nachhaltigen Weltwirtschaft zum Nutzen aller Menschen, Gemeinschaften und Märkte.

V

Vegetationskontrolle
Vegetationskontrolle umfasst alle Instandhaltungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und Dritter, die im Zusammenhang mit Vegetation stehen. Dazu gehören die Überprüfung und das Zuschneiden/Entfernen der Vegetation im und am Gleiskörper durch mechanische und chemische (nur im unmittelbaren Gleisbereich) Verfahren.

Verkehrsleistung
Zentrale Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsmittel
Verkehrsmittel im weiteren Sinne sind alle technischen oder organisatorischen Einrichtungen, die Personen und Gütern helfen, Wegstrecken durch Ortsveränderung zu überwinden.

Verkehrsträger
Streckenart der Verkehrsmittel, wie bspw. Straße oder Schiene. Verkehrsträger umfassen die Verkehrsinfrastruktur, die für ein bestimmtes Transport- oder Verkehrsmittel vorhanden sein muss, damit eine Verkehrsleistung erbracht werden kann.

Verkehrsvertrag
Vertrag zwischen Besteller und Verkehrsunternehmen über die Erbringung von öffentlichen Personennahverkehrsleistungen.

Versorgungssicherheit
Maß für die Zuverlässigkeit der Energieversorgung. Kann auch für Teilbereiche angewendet werden, z. B. Versorgungssicherheit der Energieversorgung in Deutschland oder der Energieversorgung des Eisenbahnbetriebs.

Vollzeitperson
Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

V-Sohle
Bremssohle aus Verbundstoffen (V), die das Rollgeräusch von Güterwagen halbiert. Sammelbegriff für die Bremssohlentypen K-Sohle und LL-Sohle.

W

Well-to-Wheel (WTW)
Berechnungsansatz für Emissionen unter Berücksichtigung der gesamten Wirkungskette von der Gewinnung und Bereitstellung bis zur Umwandlung und Nutzung von Energie (in Fahrzeugen oder Anlagen).

Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen
Im Rahmen unserer Berichterstattung in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sind unsere wesentlichen Themen durch das Ergebnis unserer Wesentlichkeitsanalyse definiert. Sie werden auf Basis der Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen, den sog. IROs, identifiziert und bestimmen den inhaltlichen Umfang unserer Nachhaltigkeitserklärung.

Z

Zinslose Darlehen
Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

Zustandsnote
Der Zustand einzelner Anlagen wird auf der Grundlage von ausgewählten Merkmalen mit einer kontinuierlichen Notenskala von 1,0 bis 5,99 bewertet. Jede Note steht in direktem Zusammenhang mit einer Bewertung von neuwertig bis mangelhaft. Die Zustandsnoten von Einzelanlagen können über eine Verrechnungslogik zu einer Gesamtnote für beliebige Netzausschnitte aggregiert werden. Damit ist es möglich, bspw. Strecken, Korridore oder Anlagenklassen einander gegenüberzustellen und hinsichtlich des erforderlichen Maßnahmenbedarfs zu priorisieren.

10-Jahres-Übersicht

Zum interaktiven Kennzahlenvergleich

in Mio. €	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	26.985	26.203	26.087	52.085	47.075	39.901	44.430	44.065	42.693	40.557
Gesamtleistung	31.277	30.342	29.552	56.200	50.959	43.465	47.596	47.156	45.593	43.298
Sonstige betriebliche Erträge	6.463	5.764	3.028	4.157	5.901	3.439	3.030	2.998	2.954	2.834
Materialaufwand	-13.024	-12.997	-12.662	-32.017	-28.419	-22.757	-22.262	-22.258	-21.457	-20.101
Personalaufwand	-17.676	-16.622	-15.400	-18.288	-19.219	-18.297	-18.152	-17.301	-16.665	-15.876
Abschreibungen [1]	-4.843	-3.218	-3.124	-3.576	-3.804	-5.372	-3.671	-2.688	-2.847	-3.017
Sonstige betriebliche Aufwendungen [1]	-3.970	-3.903	-3.732	-5.037	-5.716	-5.235	-5.157	-6.088	-5.890	-5.677
Operatives Ergebnis (EBIT)	-1.773	-634	-2.338	1.439	-298	-4.757	1.384	1.819	1.688	1.461
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	13	13	8	-7	-10	-21	-12	12	14	33
Übriges Finanzergebnis	-37	24	31	9	48	-91	-36	-14	-30	-16
Zinsergebnis [1]	-507	-770	-555	-351	-528	-615	-655	-645	-704	-772
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.304	-1.367	-2.854	1.090	-788	-5.484	681	1.172	968	706
Jahresergebnis	5.349	-764	-2.351	-227	-911	-5.707	680	542	765	716
Dividendenausschüttung (für Vorjahr)	-	-	650	-	-	650	650	450	600	850
Ökonomische Steuerungskennzahlen										
EBITDA bereinigt [1]	3.723	2.943	882	4.783	2.287	1.002	5.436	4.739	4.930	4.797
EBIT bereinigt	297	-333	-2.180	1.225	-1.552	-2.903	1.837	2.111	2.152	1.946
Capital Employed per 31.12. [1]	52.837	52.166	48.300	45.289	43.020	41.764	42.999	36.657	35.093	33.066
Return on Capital Employed (ROCE) [1] in %	0,6	-0,6	-4,5	2,7	-3,6	-7,0	4,3	5,8	6,1	5,9
Tilgungsdeckung in %	13,4	6,0	0,8	11,8	4,3	0,8	15,3	17,6	18,7	18,1
Cashflow/Investitionen										
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit [1]	3.946	4.567	3.044	5.644	3.900	1.420	3.278	3.371	2.329	3.648
Brutto-Investitionen [1]	21.854	18.247	15.917	15.098	15.387	14.402	13.093	11.205	10.464	9.510
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen [1, 2]	5.895	5.944	5.341	6.524	6.342	5.886	5.646	3.996	3.740	3.320
Bilanz per 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte [1]	69.450	61.300	60.966	59.044	56.149	52.964	53.213	46.646	45.625	45.290
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte [1]	66.202	57.423	56.856	55.122	52.487	49.994	50.485	44.487	43.207	42.575
Kurzfristige Vermögenswerte	19.427	22.598	16.506	17.259	15.694	12.471	12.615	11.881	10.811	11.034
davon flüssige Mittel	11.408	4.170	2.631	5.138	4.591	3.411	3.993	3.544	3.397	4.450
Eigenkapital	30.161	17.203	12.126	14.679	10.621	7.270	14.927	13.592	14.238	12.657
Eigenkapitalquote [1] in %	33,9	20,5	15,6	19,2	14,8	11,1	22,7	23,2	25,2	22,5
Langfristiges Fremdkapital [1]	39.201	41.629	42.369	39.145	39.631	37.686	32.820	29.104	27.510	28.525
davon Finanzschulden [1]	29.535	33.330	33.971	31.186	30.322	27.070	23.977	20.626	19.716	20.042
davon Pensionsverpflichtungen	2.903	3.318	3.492	2.970	5.031	6.517	5.354	4.823	3.940	4.522
Kurzfristiges Fremdkapital	19.515	25.066	22.977	22.479	21.591	20.479	18.081	15.831	14.688	15.142
davon Finanzschulden [1]	3.449	4.793	4.137	4.087	4.164	6.254	4.716	2.618	2.360	2.439
Netto-Finanzschulden [1]	20.694	32.574	33.953	28.827	29.107	29.345	24.175	19.549	18.623	17.624
Bilanzsumme [1]	88.877	83.898	77.472	76.303	71.843	65.435	65.828	58.527	56.436	56.324
Leistungsdaten im Schienenverkehr										
Personenverkehr										
Reisende in Mio.	1.930	1.867	1.837	1.737	1.413	1.499	2.603	2.581	2.564	2.365
Fernverkehr	136	133	140	132	82	81	151	148	142	139
Regionalverkehr	1.794	1.733	1.697	1.605	1.331	1.418	2.452	2.433	2.422	2.226
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	86.964	84.707	82.943	76.475	50.831	51.933	98.402	97.707	95.854	91.651
Fernverkehr	45.492	44.106	45.459	41.720	24.762	23.542	44.151	42.827	40.548	39.516
Regionalverkehr	41.471	40.601	37.485	34.754	26.069	28.391	54.251	54.880	55.306	52.135
Güterverkehr										
Beförderte Güter in Mio. t	165,2	179,8	197,6	222,3	226,5	213,1	232,0	255,5	271,0	277,4
Verkehrsleistung [3] in Mio. tkm	58.531	68.545	74.458	84.468	84.850	78.670	85.005	88.237	92.651	94.698
Infrastruktur										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.108	1.103	1.118	1.133	1.109	1.066	1.090	1.086	1.073	1.068
davon konzernexterne Bahnen	455	449	438	420	414	386	368	349	331	322
Soziales										
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	219.152	225.560	219.713	286.077	323.716	322.768	323.944	318.528	310.935	306.368
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,8	-	3,9	-	3,9	-	3,7	-	3,7
Ökologie										
Absolute CO_2e-Emissionen im Vergleich zu 2019 [4] in %										
Scope-1- und -2-Emissionen	-21,8	-19,2	-11,7	-	-	-	-	-	-	-
Scope-3-Emissionen [5]	-1,4	-17,0	+8,2	-	-	-	-	-	-	-

Die Vergleichbarkeit der Kennzahlen ist infolge der umgesetzten Portfolioveränderungen (insbesondere Verkauf von DB Arriva und DB Schenker) teilweise eingeschränkt.
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

[1] Ab 2019 durch IFRS-16-Effekt eingeschränkte Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

[2] Ohne zusätzliche **Eigenkapitalerhöhungen des Bundes** 38 zur Infrastrukturfinanzierung.

[3] Abgerechnete Leistung (Tariftonnenkilometer).

[4] Enthält bis 2024 aus dem Bereich Beteiligungen/Sonstige die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen und nicht DB Energie.

[5] Beinhaltet die wesentlichen Scope-3-Kategorien 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 und 3.11.

Abkürzungsverzeichnis

A

ABS	Ausbaustrecke
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AGG	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz
AGV MOVE	Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
AktG	Aktiengesetz
AR	Aufsichtsrat
AT	Außertarifliche Arbeitnehmende
ATO	Automatic Train Operation

B

bAV	Betriebliche Altersvorsorge
bbl	Barrel
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BilMoG	Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BKartA	Bundeskartellamt
BKS	Beschleunigungskommission Schiene
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BNetzA	Bundesnetzagentur
BSW	Stiftungsfamilie Bahn-Sozialwerk
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
Bund	Bundesrepublik Deutschland
Buskm	Buskilometer
BUV	Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

C

CCO	Chief Compliance Officer
CDO	Chief Digital Officer
CDP	Carbon Disclosure Project
CEF	Connecting Europe Facility
CEO	Chief Executive Officer
CER	Gemeinschaft der Europäischen Bahnen
CIO	Chief Information Officer
CISO	Chief Information Security Officer
CMS	Compliance-Management-System
CO_2	Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid
CO_2e	CO_2-Äquivalent
CoC BP	Code of Conduct for Business Partners
CSA	Credit Support Agreements
CSO	Chief Sustainability Officer
CSP	Corporate Security Platform
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive

D

DAK	Digitale Automatische Kupplung
DaS	Dieselausstieg Schiene
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB E&C	Deutsche Bahn Engineering&Consulting GmbH
DBGrG	Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DB-Konzern	Deutsche Bahn Konzern
DKS	Digitaler Knoten Stuttgart
DNSH	Do No Significant Harm
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
DSD	Digitale Schiene Deutschland
DSGVO	Datenschutz-Grundverordnung
DSTW	Digitales Stellwerk

E

EAV	Ergebnisabführungsvertrag
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBIT	Earnings before Interest and Taxes
EBITDA	Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation
EC	Eurocity
EDIP	European-Debt-Issuance-Programm
EE	Erneuerbare Energien
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESG	Environmental, Social, Governance
ESRS	European Sustainability Reporting Standards
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVG	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
EVO	Eisenbahn- und Verkehrsverordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWH	Eisenbahn-Waisenhort

F

FRMCS	Future Railway Mobile Communication System
FS	Italienische Staatsbahn
FüPoG II	Zweites Führungspositionengesetz

G

GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GoA	Grade of Automation
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWh	Gigawattstunde

H

Hbf.	Hauptbahnhof
HGB	Handelsgesetzbuch
HinSchG	Hinweisgeberschutzgesetz
HR	Human Resources
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil

I

IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
IFRS	International Financial Reporting Standards
IH	Instandhaltung
IKS	Internes Kontrollsystem
ILO	International Labor Organization
IRIS	Reisendeninformation der Zukunft
IROs	Impacts, Risks, and Opportunities
ISO	Internationale Organisation für Normung
IT	Informationstechnologie

K

KBV	Konzernbetriebsvereinbarung
KI	Künstliche Intelligenz
KonTraG	Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
KPMG	KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
KRWD	Konzernregelwerksdatenbank
KSP	Klimaschutzprogramm
KV	Kombinierter Verkehr
kWh	Kilowattstunde

L

LKSG	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
LNG	Liquified Natural Gas
LTI	Long-term Incentive
LTIF	Lost Time Injury Frequency
Ltkm	Leistungstonnenkilometer
LU	Lost Units
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LV InfraGO	Leistungsvereinbarung InfraGO

M

MAB	Mitarbeitendenbefragung
MaRisk	Mindestanforderungen an das Risikomanagement
MdB	Mitglied des Deutschen Bundestages
MitbestG	Mitbestimmungsgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MJ	Megajoule
MWh	Megawattstunde

N

NABU	Naturschutzbund Deutschland e. V.
NBS	Neubaustrecke
Nkm	Nutzwagenkilometer
NOX	Stickoxid
NP	Natürliche Personen
NS	Niederländische Staatsbahn

O

ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
öNB	öffentliche Mobilfunknetzbetreiber
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OT	Operational Technology

P

PAM	Präventions- bzw. Abhilfemaßnahmen
PCGK	Public Corporate Governance Kodex des Bundes
PFA	Planfeststellungsabschnitt
Pkm	Personenkilometer
PKP	Polnische Staatsbahn
PPA	Power Purchase Agreements

R

RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express
RegG	Regionalisierungsgesetz
RESY	Regioenergiesparsystem
RI	Reisendeninformation
RMS	Risikomanagementsystem
ROCE	Return on Capital Employed
RTO	Remote Train Operation

S

S.	Satz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBTi	Science Based Targets initiative
SDGs	Sustainable Development Goals
SGB	Sozialgesetzbuch
SGV	Schienengüterverkehr
SNCF	Französische Staatsbahn
SO_2	Schwefeldioxid
S&P	S&P Global Ratings
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
STI	Short-term Incentive
Sts(in)	Staatssekretär(in)
SVIK	Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität

T

t	Tonnen
TCFD	Task Force on Climate-related Financial Disclosures
TEN	Trans-European Networks
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
THG	Treibhausgas
tkm	Tonnenkilometer
TPS	Trassenpreissystem
Trkm	Trassenkilometer
Tsd.	Tausend

U

UBA	Umweltbundesamt
Ubf.	Umschlagbahnhof
UIC	International Union of Railways
UNGC	United Nations Global Compact
UNGP	UN Guiding Principles on Business and Human Rights

V

VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VZP	Vollzeitpersonen

W

WLAN	Wireless Local Area Network

Z

ZI	Zufriedenheitsindex
ZIB	Zukunftsinitiative Bahnbau
ZIFF.	Ziffer

Kontaktinformationen

INVESTOR RELATIONS, FINANCIAL AND ESG DISCLOSURES

Deutsche Bahn AG
Investor Relations, Financial and ESG Disclosures
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.2 97–6 40 31
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir

Dieser Geschäftsbericht, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Cargo AG und der DB InfraGO AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Geschäftsbericht erscheint auch in englischer Sprache.

Der Geschäftsbericht 2025 wurde am 27. März 2026 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 5. März 2026) und ist im Internet unter db.de/gb25 abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.2 97-6 10 30
E-Mail — presse@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

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

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

SOCIAL MEDIA

DB-Konzern

Der DB-Konzern hat eine umfangreiche Präsenz auf verschiedenen Social-Media-Kanälen: Facebook, Instagram, WhatsApp, Threads, TikTok, YouTube und LinkedIn.

Personenverkehr

Unser 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.

Finanzkalender

30. Juli 2026

Veröffentlichung des Zwischenberichts Januar–Juni 2026

25. März 2027

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2026

IMPRESSUM

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

BILDNACHWEIS

(jeweils von oben nach unten; von links nach rechts; von vorn nach hinten): 1 DB AG/Max Lautenschläger 2 DB AG/Christoph Soeder 6 DB AG/Oliver Lang 8 DB AG/Timo Volz 9 DB AG/Oliver Lang 10 DB AG/Volker Emersleben 11 DB AG/Oliver Lang 12 DB AG/Pablo Castagnola 13 DB AG/Dominic Dupont 14 DB AG/Dominic Dupont, DB AG/SnapArt, DB AG/Dominic Dupont 15 DB AG/Oliver Lang 16 DB AG/Pablo Castagnola, DB AG/ Dirk Wittmann 17 DB AG/Oliver Lang 18 DB AG/Jonas Wresch, DB AG/Pablo Castagnola 19 DB AG/Oliver Lang 20 DB AG/Oliver Lang, DB AG/Michael Neuhaus 21 DB AG/Axel Hartmann Fotografie, DB AG/Stefan Wildhirt 22 DB AG/Arne Lesmann 23 DB AG/Pablo Castagnola 31 DB AG/Max Lautenschläger, DB AG/Uwe Miethe, DB AG/Volker Emersleben, DB AG/Volker Emersleben, DB AG/Volker Emersleben 32 DB AG/Oliver Lang, DB AG/Hans-Christian Plambeck, DB AG/Hans-Christian Plambeck, DB AG/Hans-Christian Plambeck, DB AG/ Pablo Castagnola, DB AG/ Hans-Christian Plambeck

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com