



Testatsexemplar

NETINERA Deutschland GmbH
Viechtach

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar
bis zum 31. Dezember 2025

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS

Inhaltsverzeichnis

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 01.01.2025 bis 31.12.2025

1. Bilanz zum 31.12.2025
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom
01. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2025
 1. Entwicklung des Anlagevermögens 2025

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

**Lagebericht
für das Geschäftsjahr 2025**

**NETINERA Deutschland GmbH
Viechtach**

Inhaltsverzeichnis

1. Geschäftsmodell und Struktur des Unternehmens	2
2. Wirtschaftsbericht.....	2
a. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	2
b. Geschäftsverlauf	3
i. Die NETINERA Deutschland GmbH als Holdinggesellschaft.....	3
ii. Aktivitäten der Tochtergesellschaften im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	4
iii. Aktivitäten der Tochtergesellschaften im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV).....	7
iv. Übrige Geschäftsaktivitäten	8
3. Lage der Gesellschaft.....	9
a. Ertragslage	9
b. Finanz- und Vermögenslage	10
i. Investitionen	10
ii. Vermögenslage	10
iii. Finanzlage.....	11
iv. Mitarbeiter	12
v. Gesamtaussage über die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft im Berichtsjahr	12
4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht.....	12
a. Prognosebericht.....	12
b. Chancen- und Risikobericht	12
5. Frauenquote	17

1. Geschäftsmodell und Struktur des Unternehmens

Der NETINERA-Konzern ist Teil der Gruppe Ferrovie dello Stato Italiane. Bis zum 1. November 2025 wurden sämtlichen Anteile an der NETINERA Deutschland GmbH von der Trenitalia S.p.A. gehalten. Am 1. November 2025 wurden die Anteile durch eine Abspaltung der Trenitalia S.p.A. an die FS International S.p.A. übertragen. Beide Gesellschaften gehören zu 100 % der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. und sind in Rom, Italien, ansässig. Zum Stichtag ist also die FS International S.p.A. alleinige Gesellschafterin der NETINERA Deutschland GmbH.

Zur deutschen Konzernholding der NETINERA Deutschland GmbH (NETINERA Gruppe) gehörten im Geschäftsjahr 2025 die Unternehmen(sgruppen) der Osthannoversche Eisenbahnen AG (mittels der Holding NETINERA Bachstein GmbH), NETINERA Move GmbH (vormals: Prignitzer Eisenbahn GmbH (deren Tochterunternehmen die ODEG GmbH ist), Verkehrsbetriebe Bils GmbH und Regentalbahn GmbH.

Die NETINERA Gruppe betreibt mit den genannten Unternehmen(sgruppen) Schienen- und Buspersonenverkehre im Bundesgebiet, und ist seit Ende 2019 auch in Tschechien tätig. Zudem existieren grenzüberschreitende Linien nach Tschechien, Polen und Frankreich.

Neben den Nahverkehrsleistungen wurden nahezu unverändert zum Vorjahr Leistungen insbesondere in den Bereichen Pflege, Wartung und Aufarbeitung von Fahrzeugen und Infrastruktur erbracht.

Ein großer Teil des Umsatzes basiert auf langfristigen Verkehrsverträgen mit der öffentlichen Hand. Diese bestehen entweder in Form sogenannter Bruttoverträge, bei denen das Risiko der Fahrgeldeinnahmen im Wesentlichen beim Aufgabenträger liegt, oder sogenannter Nettoverträge, bei denen das Verkehrsunternehmen das gesamte Fahrgeldrisiko trägt, oder sogenannter Bruttoverträge mit Anreizwirkung, bei denen das Verkehrsunternehmen nur einen Teil des Fahrgeldrisikos trägt. Der Bereich der Werkstattleistungen für Dritte ist konjunkturellen Schwankungen unterworfen, dieser Bereich macht jedoch nur einen kleinen Teil des Umsatzes der Gruppe aus. Auf der Kostenseite besteht eine Abhängigkeit von nationalen Preissteigerungen, speziell in den Bereichen Energie-, Personal- sowie Trassen- und Stationskosten. Diese werden in der Regel zu einem großen Teil durch Indexierung in den Verkehrsverträgen von den Aufgabenträgern ausgeglichen.

2. Wirtschaftsbericht

a. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Zum Jahresende 2025 befand sich die deutsche Wirtschaft in einer stabilen Ausgangslage. Gleichzeitig ist eine Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Lage aufgrund der schwächelnden Auslandsnachfrage trotz der leicht besseren Binnennachfrage nicht zu erwarten.¹

Die Wirtschaftsleistung bleibt auch 2025 auf dem Niveau des Vorjahres. Insgesamt stieg das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 0,2 % gegenüber dem Vorjahr. Die Bruttowertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes nahm gegenüber dem Vorjahr mit -1,3 % ab. Für die deutsche Wirtschaft zentrale Branchen wie der Maschinenbau und die Automobilindustrie produzierten deutlich weniger, die Produktionsmengen in energieintensiven Industriezweigen konnten sich vom niedrigen Niveau 2023 und 2024 nicht erholen, der Rückgang war 2025 allerdings weniger stark als in den beiden Vorjahren. Insgesamt stützt sich das BIP auf Konsumausgaben und öffentliche Dienstleister.²

Der demographische Wandel macht der Verkehrsbranche weiterhin Probleme. Schon heute fehlen mindestens 3.000 Triebfahrzeugführerinnen und -führer und rund 20.000 Busfahrerinnen und Busfahrer in Deutschland. Dabei ist das Durchschnittsalter des Fahrpersonals über 50 Jahre, was auf eine

¹ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Pressemitteilung „Die wirtschaftliche Lage in Deutschland im Dezember 2025“ vom 15.12.2025

² Vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 017 vom 15. Januar 2026

bevorstehende Welle an altersbedingten Ruheständen hinweist. Für die Erreichung der politischen Ziele werden jedoch nach Schätzungen des VDV bis 2030 rund 21 % mehr Mitarbeitende gebraucht.³ Die demographische Entwicklung wird auch in den kommenden Jahren personalintensiven Branchen Probleme bereiten. Insgesamt hat der Arbeitsmarkt 2025 jedoch erneut einen Höchststand erreicht. Im Schnitt waren 46,0 Millionen Menschen in Deutschland erwerbstätig. Damit wurde der Rekordwert aus dem Vorjahr nur um rund 5.000 Personen unterschritten. Die Beschäftigungszugewinne sind dabei ausschließlich in Dienstleistungsbereichen zu finden, im Produzierenden Gewerbe und im Baugewerbe sind im vergangenen Jahr weniger Menschen beschäftigt gewesen als in 2025.⁴

Die Inflation betrug im Jahr 2025 wie auch schon im Vorjahr im Jahresdurchschnitt 2,2 %.⁵ Damit liegt sie zwar weiterhin über dem von der EZB angestrebten Ziel von 2,0 %, jedoch deutlich unter den Werten der Jahre 2022 und 2023.⁶

Die Statistik der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte zeigte zum Jahresende einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Im November lagen die Erzeugerpreise um 2,3 % unter dem Niveau vom Vorjahresmonat. Dies ist insbesondere auf gesunkene Energiekosten zurückzuführen, die im gleichen Zeitraum um 9,0 % gesunken sind.⁷

Der Schienenpersonenverkehr wies insbesondere im ersten Quartal 2025 mit rund 8 % einen deutlichen Zuwachs auf. Dieser ist jedoch auch teilweise auf Streikauswirkungen im Vorjahresquartal zurückzuführen. Im zweiten Quartal 2025 stagnierte die Nachfrage, sodass sich über das erste Halbjahr insgesamt hinweg eine Steigerung von 3,7 % ergibt. Die Nachfragesteigerungen ergaben sich nicht nur aus dem SPNV sondern auch in den Angeboten des Fernverkehrs.⁸

Der positive Einfluss des Deutschlandtickets auf die Entwicklung der Verkehrsleistung im SPNV setzte sich auch ein Jahr nach der Einführung fort, wenngleich die Preiserhöhung im Januar 2025 zu einem Absinken der Abonnementenzahlen führte.⁹ Mittelfristig ist die Finanzierung des Deutschlandtickets für die rund 14 Millionen Abonnenten gesichert. Die Bundesregierung und die Länder einigten sich im November auf einen entsprechenden Gesetzentwurf.¹⁰

b. Geschäftsverlauf

i. Die NETINERA Deutschland GmbH als Holdinggesellschaft

Die NETINERA Deutschland GmbH ist als Holdinggesellschaft für alle Aktivitäten der NETINERA Gruppe zuständig. Die Gesellschaft vermietet Schienenfahrzeuge und erbringt Dienstleistungen in den Bereichen Geschäftsentwicklung, Finanzen, Recht, Personal, IT und strategischer Einkauf für die Konzerngesellschaften.

Die Holding war bei der Vorbereitung der Teilnahme an Ausschreibungen und bei der Koordinierung des Einkaufs für die Tochterunternehmen tätig. Des Weiteren hat sie die Tochtergesellschaften auch bei der Analyse von steuerlichen, bilanziellen und juristischen Themen unterstützt und ein konzernweites Flotten-Management für die Schienenfahrzeuge durchgeführt.

³ Vgl. Die große Deutschland-Umfrage Fahrpersonal Bus & Bahn 2025, abgerufen am 19. Januar 2026

⁴ Vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 001 vom 2. Januar 2026

⁵ Vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 002 vom 6. Januar 2026

⁶ Vgl. Statistisches Bundesamt, Verbraucherpreisindex: Gesamtindex und 12 Abteilungen (Stand 15.01.2026)

⁷ Vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 462 vom 19. Dezember 2025

⁸ Vgl. Deutsche Bahn Integrierter Zwischenbericht 2025 (abgerufen am 05.01.2026)

⁹ Der Spiegel: „Deutschlandticket verliert eine Million Nutzerinnen und Nutzer“, 02.07.2025 (abgerufen am 05.01.2026)

¹⁰ Vgl. Tagesschau: „Finanzierung des Deutschlandtickets bis 2030 steht“, 07.11.2025 (abgerufen am 05.01.2026)

Im IT-Bereich war die Holding in verschiedenen Projekten als Koordinatorin für den ganzen Konzern tätig – unter anderem bei der Weiterentwicklung von Betriebssystemen.

Unterhalb der Holding sind die Bahnaktivitäten in den beiden Zwischenholdings Regentalbahn GmbH und Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE AG) und in der ODEG zusammengefasst. Diesen Zwischenholdings und der ODEG sind auch Bahnwerkstätten zugeordnet, die ebenfalls einer zentralen fachlichen Steuerung durch die Holding unterliegen.

Die Bustätigkeiten in der Region Nord werden in Zusammenarbeit mit einem externen Partner koordiniert.

ii. Aktivitäten der Tochtergesellschaften im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Insgesamt hat sich der Auftragsbestand aus langfristigen Verkehrsverträgen des Konzerns zum Bilanzstichtag von € 12,2 Mrd. auf 13,0 Mrd. erhöht. Nachstehend wird auf die wesentlichen Tochtergesellschaften eingegangen:

Die SPNV-Aktivitäten in **Norddeutschland** werden durch die Gesellschaften metronom Eisenbahngesellschaft mbH, erixx GmbH und erixx Holstein GmbH - alle Unternehmen sind Konzerngesellschaften des OHE AG Konzerns - erbracht.

In Bezug auf die inflationsbedingten Kostensteigerungen sehen die Verkehrsverträge von metronom, erixx und erixx Holstein übliche Indexierungsregelungen für verschiedene Sachverhalte (Energie-, Personal-, ggf. Materialkosten) in unterschiedlichen Ausgestaltungen und Gewichtungen vor. Insofern wurden die gestiegenen Kosten auch durch höhere Zahlungen des Aufgabenträgers überwiegend kompensiert.

Die *metronom Eisenbahngesellschaft mbH* betreibt im nahezu unveränderten Umfang ihre Verkehre mit einer von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH („LNVG“) bzw. der Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig („RGB“) angemieteten Fahrzeugflotte. Dazu gehört der Betrieb der Strecken Hamburg-Bremen, Hamburg-Lüneburg-Uelzen und Uelzen-Hannover-Göttingen („Hansenetz und Göttingen („HUG““)). metronom bedient des Weiteren auch die Strecken Hannover-Wolfsburg und Wolfsburg-Braunschweig-Hildesheim unter dem Namen ENNO. Der Vertrag endet im Dezember 2025. Mitte 2024 erhielt die Gesellschaft den Zuschlag für den Folgevertrag (ENNO2), der im Dezember 2025 begann und im Dezember 2038 endet. Es besteht jedoch die Option, den Vertrag um zwei Jahre zu verlängern. Seit Ende August 2023 musste der Betrieb durch den bestehenden Personalmangel im „Hansenetz“ durch einen Ersatzfahrplan eingeschränkt werden. Die gestiegenen Personalkosten des seit 2018 laufenden HUG-Vertrages werden aufgrund veränderter Produktivität und des vom Aufgabenträger verwendeten Index nur unzureichend kompensiert. Des Weiteren führten im Jahre 2024 Pönalen aufgrund des oben beschriebenen Personalmangels sowie dem schlechten Zustand der Infrastruktur zu wesentlichen Abweichungen von der Kalkulation. In Verhandlungen mit der LNVG zu Beginn des Jahres 2024 konnte eine vorzeitige Beendigung des bis Ende 2033 laufenden HUG-Vertrages zum Juni 2026 erzielt werden. In der Folgeausschreibung, die in zwei Losen (Nord- und Südlos) unterteilt war, erhielt die Gesellschaft den Zuschlag für das Nordlos im Folgevertrag (HN-3-N). Der Vertrag beginnt im Juni 2026 und endet im Dezember 2033. Es besteht jedoch die Option, den Vertrag, um bis zu zwei Jahre zu verlängern. Trotz des großen Einsatzes von Leihpersonal zur Überbrückung des Personalengpasses bei den eigenen Triebfahrzeugführern konnte die Gesellschaft ein positives Ergebnis vor Ergebnisabführung erzielen.

Die *erixx GmbH* betreibt seit Dezember 2014 den Verkehr DINSO (Dieselnetz Südostniedersachsen 2). Zu diesem Verkehr gehören die Strecken Hannover-Bad Harzburg, Uelzen-Braunschweig, Braunschweig-Goslar und Lüneburg-Dannenberg. Für den Betrieb wurden von der LNVG 28 Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Der Vertrag endet im Jahr 2029. Aufgrund der unzureichenden Verfügbarkeit einsatzfähiger Triebfahrzeuge, gestiegener Kosten für Schienenersatzverkehr durch ein höheres Baustellenvolumen auf der Infrastruktur, sowie des Einsatzes von Leihpersonal zur Überbrückung des Personalengpasses

bei den eigenen Triebfahrzeugführern, konnte kein positives Ergebnis vor Ergebnisabführung erzielt werden. Um zukünftige Verluste vor dem dargestellten Hintergrund zu berücksichtigen, wurde im Jahresabschluss 2025 eine Rückstellung für drohende Verluste über die restliche Vertragslaufzeit gebildet.

Die *erixx Holstein GmbH* betreibt seit Dezember 2022 den Verkehr auf den Strecken zwischen Kiel-Oppeendorf und Lüneburg. Die Fahrzeuge werden dabei vom Aufgabenträger NAH-SH beschafft und zur Verfügung gestellt. Der Verkehrsvertrag läuft über eine Dauer von 13 Jahren und beinhaltet eine Verlängerungsoption von 2 Jahren. Die Gesellschaft weist aufgrund des Einsatzes von Leihpersonal zur Überbrückung des Personalengpasses bei den eigenen Triebfahrzeugführern ein negatives Ergebnis vor Ergebnisabführung aus. Aufgrund des sukzessiven Abbaus des Leihpersonals und der Verringerung der damit verbundenen Kosten wird künftig von einem ausgeglichenen Ergebnis ausgegangen.

Die **Prignitzer Eisenbahn GmbH** wurde im Laufe des Berichtsjahrs in **NETINERA Move GmbH** umfirmiert. Die Gesellschaft verleiht ab diesem Jahr Triebfahrzeugführer an andere Gesellschaften des Konzerns. Die früher gehaltenen und vermieteten Fahrzeugen wurden im Berichtsjahr an das Schwesterunternehmen Die Länderbahn GmbH DLB verkauft.

Die **Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)** erbrachte im Fahrplanjahr 2025 (vom 15. Dezember 2024 bis 13. Dezember 2025) eine Verkehrsleistung von rd. 20,5 Mio. Zug-Km. Die Verkehrsleistung im Netz Elbe-Spree betrug 14,1 Mio. Zug-Km. Aktuell hat die ODEG durch die bestehenden Verkehrsverträge ein zum Großteil mindestens bis Ende 2034 gesichertes Portfolio. Zudem hat die ODEG im Geschäftsjahr 2025 den Verkehrsvertrag in Westmecklenburg II aufgenommen. Damit führt die ODEG die Verkehre zum bisherigen Bestandsvertrag Westmecklenburg für weitere 15 Jahre (Dezember 2025 bis Dezember 2040) fort. Die seitens der ODEG eingesetzten Fahrzeuge sind ausnahmslos angemietet. Die Instandhaltung erfolgt bei der Ostdeutschen Instandhaltungsgesellschaft mbH (ODIG) – einer 100%-igen Tochtergesellschaft der ODEG – in Eberswalde, Görlitz und Parchim. Dadurch, dass die ODEG ihre Verkehrsleistung fast ausschließlich in sogenannten Bruttoverträgen erbringt, bei denen das Erlörisiko aus Fahrgeldeinnahmen vollständig oder zumindest überwiegend bei den Aufgabenträgern liegt, hatte auch die Fortführung des Deutschlandtickets nur einen geringen Einfluss auf den Umsatz der ODEG. 2025 war aufgrund der weiterhin wechselnden Rahmenbedingungen und neuen Sondersachverhalten ein insgesamt herausforderndes Geschäftsjahr für die ODEG. Betriebliche Herausforderungen waren vor allem eine erhöhte Fahrgastnachfrage, eine geringere Personalverfügbarkeit aufgrund anhaltend hoher Krankenstände, sowie baubedingte Leistungsausfälle aufgrund des stark gestiegenen Bauvolumens der Deutschen Bahn im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und gestiegene Kosten für Schienenersatzverkehr. Im Geschäftsjahr konnte die ODEG mit der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH Ergänzungsvereinbarungen zu den Verkehrsverträgen Teilnetz Ostseeküste II für 2024 bis 2026 und Teilnetz Westmecklenburg II 2024 bis 2025 schließen. Auch für den Verkehrsvertrag Netz Elbe Spree wurde mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg eine Vertragsanpassung für die Jahre 2023 und 2024 geschlossen. Diese Nachtragsvereinbarungen kompensieren einen Teil der zu Lasten der ODEG eingetretenen finanziellen Auswirkungen durch unvorhersehbare gesellschaftspolitische und makroökonomische Ereignisse. Die ODEG erzielte im Berichtsjahr ein positives Ergebnis nach Steuern. Die Geschäftsführung blickt in Anbetracht des mindestens bis 2030 gesicherten Vertragsportfolios positiv in die Zukunft.

Die SPNV-Leistungen mit den Schwerpunkten in den Bundesländern Bayern, Sachsen, Thüringen, Rheinland-Pfalz, und auch im Saarland sowie in der an Bayern und Sachsen angrenzenden Republik Tschechien, sind in der **Regentalbahn GmbH-Gruppe**, Viechtach (nachfolgend: RAG), zusammengefasst. Im Berichtsjahr wurde zusätzlich die Gründung einer neuen Gesellschaft in Serbien, die „Die Länderbahn SEE d.o.o.“ mit Sitz in Belgrad in die Wege geleitet. Die Gesellschaft wurde am 11.9.2025 formell gegründet und hat den Geschäftszweck der Personalakquise für die Unternehmungen der RAG.

Die Regentalbahn GmbH als Muttergesellschaft erbringt für ihre Tochterunternehmen verschiedene Arten von Dienstleistungen, insbesondere die Vermietung und Verpachtung von Liegenschaften und die Erbringung von Management- und kaufmännischen Verwaltungsleistungen. Über ihre

Eisenbahnverkehrsunternehmen Die Länderbahn GmbH DLB (nachfolgend: DLB), vlexx GmbH sowie die Tochter der DLB (DLB CZ s. r. o. als 100 %-ige Tochter) betreibt die RAG Schienenpersonennahverkehr.

Die DLB betreibt Verkehrsleistungen im Rahmen von fünf Verkehrsverträgen:

Der interregionale Verkehr *alex Nord* wurde im Dezember 2007 aufgenommen und konnte zwischenzeitlich in mehreren Vertragsverlängerungen bis nunmehr Dezember 2028 gesichert werden. Der aktuelle Verkehrsvertrag umfasst im Wesentlichen die Verkehre von München bis nach Prag und startete erfolgreich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023. Die beiden Vergabeverfahren für den Zeitraum ab Dezember 2028 für die Verbindungen nach Hof und für die Verbindungen nach Prag wurden trotz abgegebener Angebote durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) aufgrund finanzieller Mittelknappheit aufgehoben. Im Dezember 2024 kündigte die BEG für die Verbindung nach Prag einen erneuten Übergangvertrag für den Zeitraum ab Dezember 2028 bis Dezember 2031 an, der im Jahr 2025 in die Ausschreibung gekommen ist. Der nach 2031 anschließende Vertrag soll nach derzeitigem Stand eine Laufzeit von 15 Jahren bis 2046 aufweisen und im Jahr 2026 in die Ausschreibung gehen.

Der Verkehrsvertrag *Regionalzüge Ostbayern* lief aufbauend auf einer zweijährigen Direktvergabe bis 13. Dezember 2025. Der neue Verkehrsvertrag *Regionalverkehr Ostbayern* (RVOB), startete direkt im Anschluss. Zwischenzeitlich wurde auch die darin enthaltene Eventualposition *Gotteszell – Viechtach* durch die BEG beauftragt, sodass nach neun Jahren Probetrieb der Dauerbetrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 aufgenommen werden konnte. Die Vorbereitungen für die Betriebsaufnahme wurden rechtzeitig abgeschlossen und die vertraglichen Anforderungen wie z.B. der Aufbau von 41 Fahrscheinautomaten, die Eröffnung eines neuen Kundencenters in Deggendorf, die Einrichtung einer neuen Leitstelle in Viechtach für die Verkehre der Waldbahn, aber auch der Einbau einer Unterflurradsatzdrehbank in der Werkstatt Schwandorf umgesetzt. Ebenso wurde auch die Werkstatt in Lam wieder in Betrieb genommen, um die auf Grund der neu in Schwandorf eingebauten Unterflurradsatzdrehbank entfallenen Instandhaltungsfenster der Fahrzeuge dort sicherstellen zu können.

Der Vertrag *Ostsachsennetz* profitiert fahrgastseitig in besonderem Maße von dem seit Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket. Die Kapazitäten der angebotenen Fahrten wurden daher im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten an die Fahrzeugkapazitäten angepasst. Weitere Ausweitungen des Angebots sind mit dem bestehenden Fahrzeugpark nicht mehr möglich. Aus diesem Grund konnte mit den Aufgabenträgern im Berichtsjahr eine Vereinbarung abgeschlossen werden, wonach im Laufe des Kalenderjahres 2027 fünf zusätzliche Siemens Desiro, die derzeit noch bei der vlexx GmbH im Einsatz sind, in den Verkehrsvertrag Ostsachsennetz übergehen werden. Damit wird das Sitzplatzangebot auf zahlreichen Verbindungen weiter erhöht werden können. Fahrgeldseitig kann die DLB derzeit von der steigenden Nachfrage nicht profitieren, da im Rahmen der Deutschlandticket-Ausgleichszahlungen lediglich die Einnahmen des Jahres 2019 fortgeschrieben werden. Alle Strecken dieses Vertrages haben eine Laufzeit bis Dezember 2031. Im Berichtsjahr konnten dennoch einige Vertragsverbesserungen im Wege von Ergänzungsvereinbarungen mit den beteiligten Aufgabenträgern erreicht werden.

Für das *Vogtlandnetz* startete die Ausschreibung der Leistungen für den Zeitraum ab dem Dezember 2029. Im laufenden Verkehrsvertrag konnte ebenfalls eine Vertragsverbesserung durch den Abschluss einer entsprechenden Ergänzungsvereinbarung erzielt werden. Der derzeitige Verkehrsvertrag Vogtlandnetz endet bereits im Dezember 2027. Die zwei Jahre zwischen dem Ende des derzeitigen und dem Start des neuen Verkehrsvertrages sind noch nicht vergeben.

Die DLB erhielt im Sommer des Jahres 2023 den Zuschlag für den Verkehrsvertrag *Los 2 im Mitteldeutschen S-Bahn Netz*. Der Vertrag geht am 13. Dezember 2026 in Betrieb und hat ein Volumen von 6,1 Mio. Zkm. Die Vorbereitungen für die Betriebsaufnahme sind in vollem Gange. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Ausbildungskurse für das Fahrpersonal gestartet, zahlreiche Arbeitsverträge im Rahmen des Personalübergangs vom Bestandsbetreiber DB Regio unterzeichnet und auch unzählige weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sichtbarkeit der DLB im neuen Bedienegebiet begonnen. All diese Aktivitäten tragen dazu bei, den Personalbedarf zur Betriebsaufnahme abzusichern. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die Bauarbeiten am Standort Neumark zur Erweiterung der Werkstatt und des

Gleisvorfeldes der Werkstatt vorangetrieben. Der Abschluss der Bauarbeiten ist für das Jahr 2026 vorgesehen.

Das positive Jahresergebnis der DLB vor Ergebnisabführung ist gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen, da das Vorjahresergebnis von positiven Einmaleffekten beeinflusst war.

Die Berchtesgadener Land Bahn GmbH, die mit der Salzburg AG in einer Gesellschaft zu gleichen Teilen betrieben wurde, hatte bereits zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 nach zwölfjährigem Verkehrsvertrag ihren Betrieb eingestellt. Die Gesellschaft befindet sich in Liquidation.

Die Geschäftstätigkeit der *vlexx GmbH*, die mit insgesamt 9,0 Mio. Zugkilometern (Verkehrsvertrag DNSW 6,6 Mio. Zug-Km und ENS 2,4 Mio. Zug-Km) SPNV-Leistungen in Rheinland-Pfalz, Hessen, Saarland und dem Elsass erbringt, war auch in diesem Jahr von äußeren Einflüssen durch die Anwendung der Deutschland-Tickets und die immer gravierenderen Mängel der Schienen-Infrastruktur geprägt. Mit der Weiterführung des Deutschlandtickets im Jahr 2025 hat sich das Fahrgastaufkommen weiter erhöht. Die staatlichen Unterstützungsmaßnahmen für die Einnahmeausfälle durch das Deutschlandticket wurden vorab durch Liquiditätshilfen ausgeglichen. Die zur Anwendung nötigen gesetzlichen Grundlagen und damit die Finanzierungszusagen wurden durch die Bundesländer im Verlaufe des Jahres geschaffen.

Durch die stark verschlissene und damit sehr störanfällige Infrastruktur, und den dadurch bedingten planmäßigen Baumaßnahmen, habe sich die Netz-bedingten Ausfälle und Verspätungen weiter erhöht, was sowohl beim Fahrpersonal als auch bei den unterstützenden Einheiten zu starker Mehrbelastung führte. Diese Belastung wird verstärkt, durch die nicht fristgerechte Kommunikation der Baustellen und die schlechtere Qualität der Baustellenvorplanung durch den Netzbetreiber DB InfraGO. Die gegen die Aufgabenträger angestrebte Klage, wegen Fehlern bei der Erlösermittlung in den Ausschreibungsunterlagen, befindet sich in der Berufungsinstanz. Durch den Einsatz von Leihlokführer und zusätzliche Ausbildungs-Anstrengungen herrschte im Jahr 2025 ein guter, ausgeglichener Personalbestand. Durch die hohen Ausbildungsaktivitäten konnten die Leihlokführer fast komplett durch eigene Mitarbeitende ersetzt werden. Der gute Personalbestand in allen Abteilungen, führte im Jahr 2025 zu einer besseren betrieblichen Qualität. Im Berichtsjahr konnte die *vlexx* ein positives EBIT erzielen.

iii. Aktivitäten der Tochtergesellschaften im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV)

Die ÖPNV-Aktivitäten in Norddeutschland sind unterhalb der Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH (VOG) gebündelt und bestehen aus der KVG Stade GmbH & Co. KG und der KVG Lüneburg GmbH, die Verkehrsleistungen in Form von Regional- und Stadtverkehren innerhalb des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) in den Landkreisen Stade, Harburg und Lüneburg erbringen. Außerhalb des HVV sind die Gesellschaften in den Landkreisen Cuxhaven, Rotenburg und Heidekreis aktiv. Mit der Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH besteht eine weitere Bustochter der VOG, die im Wesentlichen Ressourcen für die CeBus GmbH & Co. KG im Landkreis Celle zur Verfügung stellt und an dieser eine Minderheitsbeteiligung hält. Das Leistungsvolumen ist im Berichtsjahr gesunken, da in der Ausschreibung des Landkreises Lüneburg nur ca. 1/3 der bestehenden Leistungen verteidigt werden konnten. Das Ergebnis der Bus-Gruppe ist positiv.

Die **Neißeverkehr GmbH** betreibt seit Juli 2017 keinen Verkehr mehr. Es wird danach gestrebt, das existierende Vermögen durch Vermietung und Veräußerung zu verwerten, und nach einer endgültigen Liquidation gestrebt.

Im Münsterland werden die Busverkehre der NETINERA Gruppe durch die **Verkehrsbetriebe Bils GmbH** erbracht. Dabei hat Bils Leistungen als Auftragnehmer für den Regionalverkehr Münsterland (RVM) und die Stadtwerke Münster erbracht. Im Laufe des Berichtjahres wurde diese Tätigkeit eingestellt. Mit der Tochtergesellschaft **sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH**, an der Bils 100 % hält, werden an mehreren Standorten in NRW Menschen mit eingeschränkter Mobilität täglich zu den jeweiligen Einrichtungen befördert. Die sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH konnte im Berichtsjahr ein positives Ergebnis vor Gewinnabführung erzielen.

iv. Übrige Geschäftsaktivitäten

Die NETINERA Gruppe unterhält wie im Vorjahr in allen Regionen **Schienenfahrzeugwerkstätten**, von denen vor allem die Werkstätten in der OHE-Gruppe auch Leistungen für Dritte erbringen.

In **Norddeutschland** waren die OHE-Werkstätten in Bleckede und Celle auch 2025 sehr gut ausgelastet. Zusätzliche Aufträge füllten die Kapazitäten, dennoch blieb die wirtschaftliche Lage aufgrund der verzögerten Fertigstellung der neuen S-Bahn-Werkstatt herausfordernd. Die zusätzlichen Erträge durch bereits eingestellte Fachkräfte konnten die verspätete Inbetriebnahme weitgehend kompensieren. Die neue Werkstatt für die Instandhaltung der S-Bahn-Hannover-Flotte (64 Stadler Flirt 3 XL und 13 Bombardier ET 425.5) wurde erst im Juli 2025 teilweise eröffnet. Seit November läuft der Zweischichtbetrieb vertragskonform. Mit dem Zuschlag im Hansenetz (2026+) an Metronom für das Nord-Los und an DB Regio für das Süd-Los steigt die Komplexität im Betriebswerk Uelzen ab Juni 2026 deutlich, da dort künftig Fahrzeuge von Erix, Metronom und DB Regio instandgehalten werden.

Der im Jahr 2023 von der **Länderbahn** abgeschlossene Instandhaltungsvertrag mit der DB Regio AG läuft erfolgreich. Die Instandhaltung der für den Betrieb der Strecke München-Hof erforderlichen Doppelstockwagen erfolgt damit seit Dezember 2023 in der DLB-Werkstatt in Schwandorf.

3. Lage der Gesellschaft

Für die Erreichung der Unternehmensziele, d. h. die Steuerung des operativen Geschäfts bei den Tochtergesellschaften und Beteiligungen zur Erzielung von Beteiligungserträgen und damit der Erzielung einer Rendite für das durch die NETINERA Deutschland GmbH eingesetzte Kapital, wird das Jahresergebnis als wesentlicher finanzieller Leistungsindikator im Unternehmen zur Unternehmenssteuerung herangezogen. Im Jahresergebnis sind die abgeführten Gewinne und die übernommenen Verluste der Gesellschaften, mit denen einen Ergebnisabführungsvertrag besteht, enthalten. Diese haben somit einen wesentlichen Einfluss auf das Jahresergebnis.

a. Ertragslage

Die Gesellschaft erwirtschaftete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 32.729 TEUR (Vorjahr: 24.843 TEUR). In diesem Betrag sind die Mieteinnahmen aus einem Leasingvertrag mit dem verbundenen Unternehmen ODEG (5.542 TEUR, Vorjahr 4.773 TEUR) und aus der Vermietung an Dritte (299 TEUR, Vorjahr 441 TEUR) enthalten. Die übrigen Umsatzerlöse umfassen an Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen berechnete Leistungen (24.430 TEUR, Vorjahr 15.887 TEUR), die Vermietung von Grundstücken (47 TEUR, Vorjahr 79 TEUR) und den von der ODEG im Rahmen der Innengesellschaft „Netz-Elbe-Spree Los 1“ erzielten Ertrag von TEUR 2.411 (Vorjahr 3.662 TEUR). Der Anstieg der Erträge aus Dienstleistungen ist hauptsächlich auf den breiteren Umfang an weiterbrechneten Dienstleistungen zurückzuführen. Der Ertrag aus der Innengesellschaft betrifft den Betrieb des Verkehrsvertrags „Netz-Elbe-Spree“. Dieser wird von der Tochtergesellschaft ODEG betrieben, aber alle Chancen und Risiken werden von der NETINERA Deutschland GmbH getragen.

Die sonstigen betriebliche Erträge betragen 6.737 TEUR (Vorjahr: 3.550 TEUR). Der Anstieg resultiert unter anderem aus dem Buchgewinn für die Veräußerung eines Grundstücks und aus periodenfremden Erträgen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen betragen 297 TEUR (im Vorjahr 418 TEUR).

Der Personalaufwand betrug im Berichtsjahr 8.979 TEUR (Vorjahr 8.043 TEUR). Der Anstieg ist unter anderem auf die Erhöhung der Gehälter zurückzuführen.

Die Abschreibungen betragen 6.104 TEUR (Vorjahr 5.736 TEUR) und betreffen Sachanlagen (5.656 TEUR) und immaterielle Vermögenswerte (448 TEUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 13.186 TEUR (Vorjahr: 12.973 TEUR) und umfassen im Wesentlichen Aufwendungen für Rechts- und Beratungskosten, Prüfungskosten, Fremdpersonal, IT, Strom-, Wasser- und Gasverbrauch, Versicherungen und Leasing.

Die Zinserträge in Höhe von 6.174 TEUR (Vorjahr: 6.296 TEUR) resultieren im Wesentlichen aus der Verzinsung der Darlehen und kurzfristiger Geldeinlagen, aus der Weiterberechnung von Kosten für Avale und aus der Verzinsung von Beträgen, die aus Ergebnisabführungsverträgen geschuldet wurden.

Von den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen in Höhe von insgesamt 7.000 TEUR (Vorjahr: 9.856 TEUR) betreffen 5.707 TEUR (Vorjahr: 8.563 TEUR) verbundene Unternehmen. Der Rückgang resultiert hauptsächlich aus der Bewegung der Cash-Pool-Konten und der Anpassung der Zinssätze.

Die Erträge aus aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages abgeführten Gewinne von 6.973 TEUR (Vorjahr: 24.056 TEUR) entfallen auf NETINERA Move GmbH (5.250 TEUR; Vorjahr: 3.859 TEUR), und die Verkehrsbetriebe Bils GmbH (1.723 TEUR; Vorjahr: 4.040 TEUR). Die Aufwendungen eines aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichen Verlustes betragen TEUR 2.199 und betreffen die Regentalbahn GmbH (Vorjahr: Gewinn von 16.157 TEUR). Das Ergebnis dieses Tochterunternehmens war im Vorjahr von einmaligen Erträgen (u.a. durch die Enkelgesellschaft DLB) geprägt.

Die Gesellschaft erzielte ein positives Ergebnis vor Steuern von 15.218 TEUR (Vorjahr: 21.907 TEUR). Der Jahresüberschuss nach Ertrags- und sonstigen Steuern beläuft sich auf 15.561 TEUR (Vorjahr: 20.195 TEUR).

b. Finanz- und Vermögenslage

i. Investitionen

In der Berichtsperiode tätigte die Gesellschaft Investitionen in Höhe von 4.359 TEUR (i. Vj. 1.160 TEUR). Die Investitionen für Software von 533 TEUR (Vorjahr: 320 TEUR) betreffen vor allem Betriebssysteme, die die Holding für die Tochterunternehmen verwaltet. Die Investitionen in Sachanlagen (TEUR 3.464 – Vorjahr 229 TEUR) betreffen vor allem eine rückwirkende Anpassung des Kaufpreises von Schienenfahrzeugen. Die Erhöhung der Anteile an verbundenen Unternehmen (361 TEUR – Vorjahr 458 TEUR) betrifft eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der NETINERA Bachstein GmbH.

ii. Vermögenslage

Die Bilanzsumme lag zum Ende des Geschäftsjahres 2025 bei 548.090 TEUR (Vorjahr: 472.605 TEUR). Davon betreffen 258.664 TEUR (Vorjahr: 263.455 TEUR) das Anlagevermögen und 289.183 TEUR (Vorjahr: 208.878 TEUR) das Umlaufvermögen.

Die wesentlichen Positionen im Anlagevermögen sind Anteile an verbundenen Unternehmen 208.753 TEUR (Vorjahr: 208.391 TEUR), Sachanlagen 44.940 TEUR (Vorjahr: 47.139 TEUR), Ausleihungen an verbundene Unternehmen 3.500 TEUR (Vorjahr: 3.500 TEUR) und immaterielle Vermögenswerte 1.471 TEUR, (Vorjahr: 1.386 TEUR). Die im Vorjahr hier ausgewiesenen sonstigen finanziellen Forderungen (3.039 TEUR) wurden aufgrund ihrer Fälligkeit in das Umlaufvermögen umgegliedert. Der Rückgang der Sachanlagen resultiert aus dem gegenläufigen Effekt der planmäßigen und außerplanmäßigen Abschreibung und der getätigten Investitionen, die unter b.i. erläutert sind.

Im Umlaufvermögen sind Forderungen gegen verbundene Unternehmen (31.515 TEUR, Vorjahr: 38.107 TEUR), flüssige Mittel (217.638 TEUR, Vorjahr: 169.103 TEUR), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (67 TEUR, Vorjahr: 13 TEUR), Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (3 TEUR, Vorjahr 2 TEUR) und sonstige Vermögenswerte (39.959 TEUR, Vorjahr 1.652 TEUR) enthalten. Die Zunahme der flüssigen Mittel wird in Paragraph iii. kommentiert. Die Zunahme der sonstigen Vermögenswerte betrifft vor allem ein Darlehen, das die Gesellschaft an einen Finanzierer gewährt hat; dieses Darlehen wird von einem passiven Darlehen einer Großbank spiegelbildlich finanziert. Beide Darlehen werden voraussichtlich zum selben Zeitpunkt zurückgeführt.

Die Eigenkapitalquote ist ähnlich wie im Vorjahr (31 %, Vorjahr: 32 %).

Die Pensionsrückstellung (205 TEUR, Vorjahr 221 TEUR) betrifft Pensionszusagen an die Hinterbliebene eines früheren Managers. Die Steuerrückstellung beträgt 771 TEUR (Vorjahr: 1.556 TEUR). Die sonstigen Rückstellungen betragen TEUR 4.426 (Vorjahr: 3.872 TEUR).

Die Verbindlichkeiten in Höhe von 373.934 TEUR (Vorjahr: 315.173 TEUR) betreffen mit 296.293 TEUR (Vorjahr: 268.981 TEUR) vor allem Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Der Anstieg resultiert hauptsächlich aus den höheren Schulden im Rahmen des Cash-Pool-Systems.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (74.857 TEUR, Vorjahr 43.983 TEUR) enthalten Darlehen, die für die Finanzierung der Fahrzeugflotte aufgenommen wurden, inklusive dem oben erwähnten Darlehen einer Großbank. Der Anstieg entspricht dem Anstieg der korrespondierenden finanziellen Forderung, die oben erwähnt wurde. Ein Anteil von 41.510 TEUR ist innerhalb 12 Monaten fällig.

Die mittel- und langfristigen Schulden betragen 38,5 Mio. EUR (Vorjahr: 46,0 Mio. EUR) und haben einen Anteil von ca. 10,3 % (Vorjahr: 14,3 %) am Fremdkapital.

Eigenkapital und mittel- und langfristige Schulden finanzieren zu 80 % (Vorjahr: 75 %) das langfristig gebundene Anlagevermögen. Der verbleibende Betrag wird über die Cash-Pool-Verbindlichkeiten finanziert, die formal kurzfristig sind, aber auch der Finanzierung des langfristigen Anlagevermögens dienen. Die Gesellschaft geht davon aus, dass die Cash Pool Darlehen langfristig durch die Tochtergesellschaften gewährt werden.

iii. Finanzlage

Das Eigenkapital beträgt zum Stichtag 167.343 TEUR (Vorjahr: 151.782 TEUR).

Darüber hinaus sind Kreditlinien vorhanden, die zur Verfügbarkeit des kurzfristigen Cash-Bedarfs dienen. Die Bankkreditlinien sind fast vollständig vom obersten Mutterunternehmen Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. garantiert. Die Gesellschaft verfügt zum Stichtag über Bankkreditlinien von insgesamt 22 Mio. EUR. Im Laufe des Berichtsjahres wurden diese Kreditlinien nicht in Anspruch genommen. Die Gesellschaft verfügte auch über eine rollierende Kreditlinie der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (ursprünglich von 55 Mio. EUR, dann ab Februar 2025 auf 10 Mio. EUR reduziert). Die Kreditlinie endete ursprünglich am 30. Juni 2026 und wurde im Laufe des Berichtsjahrs nie in Anspruch genommen; sie wurde im Jahr 2026 vorzeitig zum 28. Februar 2026 beendet.

Zu den Liquiditätsrisiken verweisen wir auf die Aussagen im Chancen- und Risikobericht.

Die Gesellschaft hat zum Bilanzstichtag liquide Mittel in Höhe von 217.638 TEUR (Vorjahr: 169.103 TEUR). Die Liquiditätsgrade betragen:

Liquiditätsgrad (in %)	2025	2024
I	64,9	62,8
II/III	86,2	77,6

Liquiditätsgrad I = Zahlungsmittel / Kurzfristige Schulden

Liquiditätsgrad II = (Kurzfristige Vermögenswerte - Vorräte) / Kurzfristige Schulden

Liquiditätsgrad III = Kurzfristige Vermögenswerte / Kurzfristige Schulden

Die Steigerung der Liquiditätsgrade ist vor allem im Zusammenhang mit der Zunahme der liquiden Mittel und der kurzfristigen Vermögenswerte verbunden.

Der Stand zum Stichtag der liquiden Mittel und der Cash-Pool-Salden ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

TEUR	2025	2024
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	217.638	169.103
Kontokorrentbankverbindlichkeiten	0	0
Cash-Pool-Forderungen	0	30
Cash-Pool-Verbindlichkeiten	-287.774	-255.802
Gesamt	-70.136	-86.668

Die Nettozunahme von Zahlungsmitteln (16.532 TEUR) ist vor allem auf die Nettoeinzahlungen für abgeführte Gewinne (24.556 TEUR), den Netto-Effekt der Investitionen und der Veräußerung von Sachanlagen (-3.309 TEUR) und die Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

(-3.763 TEUR) zurückzuführen. Die restlichen Cash-Abflüsse und Zuflüsse beziehen sich auf die operative Tätigkeit der Gesellschaft.

Die Cash-Pool-Verträge mit den Tochtergesellschaften sind mit einer Frist von 20 Tagen kündbar. Darüber hinaus ist die NETINERA Deutschland GmbH jederzeit berechtigt, eine Poolgesellschaft von der Teilnahme mit sofortiger Wirkung auszuschließen, wenn sich die wirtschaftliche Situation der jeweiligen Gesellschaft nachhaltig verschlechtert hat oder nachhaltig zu verschlechtern droht.

Basierend auf einer rollierenden Cash-Prognose für die nächsten 12 Monate wird jederzeit sichergestellt, dass die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften in der Lage sind, die kurzfristigen Verbindlichkeiten ohne Liquiditätsengpässe zu bedienen.

iv. Mitarbeiter

Im Berichtsjahr waren in der Gesellschaft durchschnittlich 72 (Vorjahr: 66) Mitarbeiter angestellt.

v. Gesamtaussage über die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft im Berichtsjahr

Angesichts der schwierigen allgemeinen wirtschaftlichen Lage deutet das Ergebnis auf eine Stabilisierung des Geschäfts, zumindest im Bereich der Holding und derer Organgesellschaften, hin. Die Erwartungen des Managements des Vorjahres für 2025 eines positiven, aber im Vergleich zu 2024 niedrigeren Ergebnisses, wurden somit bestätigt und leicht übertroffen.

4. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Für den Prognose-, Chancen- und Risikobericht wird ein Zeitraum von 12 Monaten ab dem Stichtag zugrunde gelegt.

a. Prognosebericht

Die Prognose für das Jahr 2026 unterliegt gewissen Unsicherheiten. Vor allem Pönalen aus infrastrukturellen Themen (Baustellen, Korridorsanierungen, etc.) sowie Anlaufkosten für den MDSB-Vertrag lassen sich nicht mit letzter Sicherheit prognostizieren. Das Management erwartet jedoch einen weiter positiven, aber moderat geringeres Jahresergebnis.

Die Auswirkungen des Iran-Konflikts, welcher ab dem 28.02.2026 in eine neue Phase eingetreten ist, auf die Prognose 2026 und die mittelfristigen Annahmen für die Planung von NETINERA sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht final abschätzbar. Es ist zum Beispiel nicht auszuschließen, dass sich die Energiekosten merklich erhöhen, dies sollte jedoch durch die in den Verträgen enthaltenen Indexierungsregeln kompensiert werden. Störungen in den Lieferketten könnten zu Preiserhöhungen für Einkaufsmaterialien führen, welche nicht immer voll indexiert werden.

b. Chancen- und Risikobericht

Die Tochtergesellschaften der NETINERA Deutschland GmbH verfügen in Abhängigkeit von der Größe und dem Geschäftsmodell über entsprechende Risikomanagementsysteme. Derzeit werden Chancen und Risiken in diesen Risikomanagementsystemen unter anderem über ein monatliches Berichtswesen und regelmäßige Prognosen identifiziert.

Die NETINERA Deutschland GmbH ist als Holding in ihrer Entwicklung abhängig von der Entwicklung der Tochterunternehmen. Somit kommen der Erkennung und Steuerung der dortigen Risiken eine wesentliche Bedeutung zu. Zu diesem Zweck und zur Festlegung von Maßnahmen zur Risikominimierung auf Gesellschaftsebene finden regelmäßige Review-Meetings zwischen der Geschäftsführung des Konzerns und dem Management der Tochterunternehmen statt. Im Rahmen der Treffen werden jegliche Risiken besprochen und hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Vermögens- Finanz- und Ertragslage der

jeweiligen Gesellschaften und insbesondere für die NETINERA Deutschland GmbH als Konzern analysiert. Die Gegenmaßnahmen werden auch mit Hilfe der Fachabteilungen der Holding abgestimmt und umgesetzt.

Die NETINERA Deutschland hat ein Compliance Management System eingeführt. Dazu gehört auch eine Risikoanalyse, welche in regelmäßigen Zeitabständen aktualisiert und validiert wird.

Der Chancen- und Risikobericht bezieht sich auf die Lage des Konzerns zum Bilanzstichtag. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernlageberichts hat sich die Betrachtung der Chancen und Risiken, im Vergleich zum Bilanzstichtag des Vorjahres, nicht wesentlich geändert. Die Chancen und Risiken der Unternehmen der NETINERA Gruppe haben weitestgehend unmittelbar Auswirkungen auf die Vermögens- Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft.

Die einzelnen Risiken sind hier zu gleichartigen Kategorien zusammengefasst und in der Reihenfolge der Bedeutung für die Gesellschaft bzw. der Tochtergesellschaften und Beteiligungsunternehmen, beginnend mit dem bedeutsamsten Risiko, als Nettorisiken aufgeführt.

Vertragliche Risiken

Bei einigen Verkehrsverträgen (Nettoverträge oder Bruttoverträge mit Anreizwirkung) könnten sich die Rahmenbedingungen z.B. Fahrgastzahlen, Instandhaltungskosten im Vergleich zu den ursprünglichen Annahmen, verschlechtern, sodass die Bedienung des Vertrages in der Restlaufzeit voraussichtlich zu einem negativen Ergebnis führen wird. Treten solche Verschlechterungen ein, werden entsprechende Rückstellungen angesetzt. Abgesehen von den Verträgen, für die eine Drohverlustrückstellung bereits angesetzt wurde, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit neuer Risiken als gering bis mittel für das Jahr 2026 geschätzt.

Bei der Abrechnung von Fahrgeldeinnahmen, insbesondere bei Nettoverträgen, kann es auch durch unterschiedliche Interpretation des Verkehrsvertrages insbesondere hinsichtlich der Verteilung der Fahrgeldeinnahmen, zu einer Reduzierung der Einnahmen kommen. Dies bezieht sich sowohl auf die Aufgabenträger, die Deutsche Bahn als auch auf die Verkehrsverbünde.

Der Konzern bildet Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten, wenn ein möglicher Abfluss von Ressourcen geschätzt werden kann und als wahrscheinlich betrachtet wird. In einigen Fällen ist die Schätzung der Effekte von ausstehenden Abrechnungen noch nicht möglich. Hier fehlen noch relevante Informationen (z. B. Fahrgastzählungen oder noch nicht abgeschlossene Verhandlungen), die im Ergebnis sowohl zu einem Abfluss als auch zu einem Zufluss an Ressourcen führen können.

Ein großer Teil der Verkehrsverträge ist in Bezug auf die Entwicklung von Energiepreisen, Personalkosten und teilweise auch sonstigen Preissteigerungen indexiert, sodass Risiken steigender Preise zum großen Teil entgegengewirkt wird. Bei einigen Verkehrsverträgen funktioniert die Indexierung mit einem Zeitverzug, oder sie reflektiert nicht genau die Entwicklung der entsprechenden Kosten, so dass zwischenzeitlich der Konzern den Preisschwankungen und der Personalkostenerhöhung ausgesetzt ist. Die Auswirkungen auf die Umsatzerlöse und das EBIT des Konzerns im Jahr 2026 diesbezüglich werden aber ebenso wie die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel bis gering eingeschätzt.

Die Finanzierung des Deutschlandtickets ist politisch gesichert bis zum Jahr 2030, aber es fehlen teilweise noch die vertraglichen Grundlagen gegenüber den Verkehrsunternehmen zum finanziellen Ausgleich der Mindererlöse. Die Risiken hieraus werden insbesondere aus den Erfahrungen der Vergangenheit als gering eingeschätzt. Mit der sich einschwingenden Einnahmeaufteilung zum Deutschlandticket nach der Stufe 2 im weiteren Verlauf des Jahres 2026 entfallen die bisherigen Überzahlung der Deutschlandticketerlöse. Dabei wird eine ausreichende Liquidität durch höhere Kompensationsvorauszahlungen durch die Aufgabenträger gesichert.

Die Einschätzungen des Managements über die erwarteten Werte der Einnahmen und der Aufwendungen sind in die Prognose (Abschnitt 4.a) einbezogen und basieren auf den letzten verfügbaren Erkenntnissen. Aufgrund der Struktur der Verkehrsverträge und der Abrechnungen

insbesondere der Fahrgeldeinnahmen kann von Schätzungen nicht abgesehen werden. Sobald neue Kenntnisse (z. B. neue Fahrgastzählungen) vorliegen, werden diese Schätzungen erfolgswirksam aktualisiert.

Betriebsrisiken

Die Geschäftstätigkeit der NETINERA Gruppe basiert auf einem technologisch komplexen Produktionssystem. Bei Personalmangel oder Betriebsstörungen, die zu einer eingeschränkten Qualität, einer Reduzierung der Pünktlichkeit oder zu Zugausfällen führen, besteht das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Aufgabenträger. Durch ein Qualitätsmanagement und Maßnahmen der Personalgewinnung werden diese Risiken überwacht und diesen, wenn möglich, entgegengewirkt. Mit dem gelegentlichen Eintritt von Pönalen aus den genannten Gründen ist auch im Jahr 2026 zu rechnen. Diesen Pönalen liegen z. B. Fahrzeugausfälle wegen Personalmangel, krankheitsbedingte Ausfälle und beschränkte Verfügbarkeit der Fahrzeuge wegen technischer Störungen zugrunde, denen nur schwer mit Risikominimierungsmaßnahmen begegnet werden kann. Daher sind auch in diesem Bereich die Auswirkungen auf die geplante Steigerung der Umsatzerlöse und die Entwicklung des EBITs des Konzerns im Jahr 2026 ebenso wie die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel bis gering beurteilt.

Zusätzlich müssen die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr, den sich ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zu technischen Beanstandungen mit z. B. Nachrüstnotwendigkeit von Fahrzeugen kommen kann. Einzelne Baureihen oder Wagentypen dürfen möglicherweise gar nicht oder nur unter Auflagen eingesetzt werden. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, wird ein regelmäßiger Dialog mit den relevanten Geschäftspartnern bzw. Behörden und Lieferanten geführt. Darüber hinaus hat der Konzern ein einheitliches Flottenmanagement eingeführt, welches zentral durch die Holding gesteuert wird. Mit Bezug auf die bestehende Flotte erwartet das Management im nächsten Jahr keine wesentlichen negativen Auswirkungen. Fahrzeuge, für die keine wirtschaftliche Weiternutzung oder Vermietung absehbar ist, werden entsprechend aussortiert und wertberichtigt.

Ein immanentes Risiko stellt auch die Verfügbarkeit des fahrenden Personals dar. Besonders die Ausbildung von Triebfahrzeugführern nimmt mehrere Monate in Anspruch und muss im Vorfeld sorgfältig geplant werden. Dem Risiko fehlenden Fahrpersonals wird mit einer verstärkten, gruppeninternen Aus- und Weiterbildung dieser Berufsgruppen im Vorfeld von Verkehrsvertragsaufnahmen entgegengewirkt. Kurzfristige Engpässe bzw. Personalausfälle müssen teilweise durch den Einsatz von temporärem Fremdpersonal kompensiert werden. Der Konzern hat mehrere Aktionen gestartet, um die Verfügbarkeit des Fahrpersonals sicherzustellen. Unter anderem wurde ein Projekt im Ausland gestartet, um ausgebildete Triebfahrzeugführer mit den nötigen Sprach- und technischen Kenntnissen auszustatten, damit sie erfolgreich in den deutschen Betrieb integriert werden können. Durch die NETINERA Move GmbH soll zukünftig eine Reserve an Triebfahrzeugführer vorgehalten werden, um flexibel auf eine fehlende Verfügbarkeit im Konzern reagieren zu können.

Sonstige Risiken betreffen die Werthaltigkeit der Forderungen gegen Privatkunden im Rahmen der Leistungen für Dritte im Transportgeschäft. Bei hinreichender Gewissheit der Inanspruchnahme wurden die betroffenen Forderungen wertberichtigt. Für alle Forderungen wird anhand der bisherigen Erfahrung mit Kreditverlusten vorgegangen, um die erwarteten Kreditverluste zu schätzen. Bei Forderungen gegen öffentliche Aufgabenträger wird von keinem Werthaltigkeitsrisiko ausgegangen. Abgesehen von den Forderungen, die bereits wertberichtigt wurden, erwartet der Konzern im Jahr 2026 keine weiteren signifikanten Ausfälle.

Im Schienennetz kann es zu baubedingten Sperrungen oder Beschränkungen kommen, die von dem Konzern nicht beeinflussbar sind. Diese Situationen können die Pünktlichkeit der Züge des Konzerns beeinträchtigen und zu Pönalen führen. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, wird ein regelmäßiger Dialog mit den Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn, DB InfraGO, und mit den jeweiligen Aufgabenträgern geführt, um durch alternative Aktionen die negativen Konsequenzen für den Konzern zu minimieren.

Die Risikominimierungsmaßnahmen umfassen den Aufbau von Mitarbeitern sowie die erhöhte Ausbildung und die vorausschauende Instandhaltung der Fahrzeugflotte. Das Eintrittsrisiko der betrieblichen Risiken wird insgesamt mit einer niedrigen bis mittleren Wahrscheinlichkeit und niedrigen bis mittleren Auswirkung auf die Umsatzerlöse und das EBIT des Konzerns im Jahr 2026 eingeschätzt.

Risiken aus Betriebsaufnahmen

Bei der Betriebsaufnahme neuer Verkehre werden in einigen Fällen neue Fahrzeuge erworben und/oder eingesetzt. Die verspätete Lieferung dieser Fahrzeuge durch die Hersteller stellt ein wesentliches Risikopotenzial dar. Bei einer verspäteten Lieferung können nicht unerhebliche Kosten für die Verkehrsgesellschaften entstehen (z. B. Mietaufwand für Ersatzfahrzeuge, Pönalen, usw.). Eine Begrenzung dieser Risiken stellen die Erstattungs- und Entschädigungsklauseln dar, die in den Verträgen mit den Herstellern der Fahrzeuge enthalten sind. In der Regel kommt es in diesen Fällen zu einer Einigung mit den Herstellern über die Entschädigungen. Wenn keine Einigung erzielt wird, kann ein Risiko bezüglich der Werthaltigkeit der Forderungen für die Verkehrsgesellschaften entstehen.

Ein immanentes Risiko bei der Betriebsaufnahme stellt auch die Verfügbarkeit neuen Personals dar. Über dieses Risiko wurde bereits in dem Absatz über die Betriebsrisiken berichtet.

Das Eintrittsrisiko der Risiken aus Betriebsaufnahmen und die Auswirkungen auf die Ergebnisse des Konzerns im Jahr 2026 wird mit einer niedrigen bis mittleren Wahrscheinlichkeit eingeschätzt.

Marktrisiken

Maßgeblich für die Entwicklung des Regionalverkehrs sind die verfügbaren Mittel der Aufgabenträger. Die Zahlungen der staatlich finanzierten Bestellerorganisationen stellen einen wesentlichen Teil der Umsatzerlöse dar. Durch die Reduzierung der öffentlich verfügbaren Mittel und/oder zu finanzierende Kostensteigerungen (unter anderem für Personal-, Energie- und Trassenkosten oder Kosten für Sicherheitspersonal) kann es bei bestehenden Verkehrsverträgen zu Kürzungen des Leistungsumfanges kommen. Diesem Risiko wird durch eine Anpassung unserer Leistungen entgegengewirkt.

Weitere Risiken bestehen im Verlust von Ausschreibungen, die das Bestandsgeschäft betreffen. Diese geschäftsmodellimmanenten Risiken betreffen vor allem die Verwendung nicht mehr benötigter Fahrzeuge und den Personalabbau. Allerdings konnte der Konzern durch den Gewinn von langfristigen Verträgen seine Auftragslage auf lange Sicht stabilisieren. Es wird von einer hohen Anzahl von Ausschreibungen bundesweit ausgegangen, die zur Stabilisierung des Geschäftsvolumens beitragen werden. Darüber hinaus hat sich in den letzten Jahren in mehreren Fällen ein Ausschreibungsmodell durchgesetzt, bei dem die Aufgabenträger eine Wiedereinsatzgarantie für die Fahrzeuge am Ende des Vertrags unter verschiedenen Konstellationen gewähren. Das reduziert wesentlich das Restwertrisiko für die Verkehrsunternehmen.

Die Werkstatt-Aktivitäten des Konzerns sind in höherem Maße den Marktschwankungen ausgesetzt. In diesem Fall wird auf stabile Beziehungen mit den Kunden aufgesetzt, um durch ein wesentliches Volumen von Fremdaufträgen die nicht konzernintern genutzte Kapazität auszulasten. Aufgrund von langfristigen Verträgen und internen Aufträgen werden die Werkstätten in Norddeutschland und bei der RAG-Gruppe im Jahr 2026 voraussichtlich gut ausgelastet sein.

Das Eintrittsrisiko der allgemeinen Marktrisiken wird mit einer niedrigen Wahrscheinlichkeit eingeschätzt. Ebenso werden die Auswirkungen auf die Entwicklung der Umsatzerlöse und das EBIT des Konzerns als gering beurteilt.

Finanzierungs- Liquiditätsrisiken

Nach dem Gewinn einer Ausschreibung bestehen Risiken bezüglich der zeitnahen Umsetzbarkeit der Finanzierung von Fahrzeugmaterial. Allerdings verfügt der Konzern – zum Teil auch durch die Gesellschafter - über stabile Geschäftsbeziehungen mit verschiedenen Großbanken, die beim Abschluss von neuen Finanzierungsverträgen eine wichtige Rolle spielen. Bei jeder Teilnahme an einer

Ausschreibung wird im Vorfeld eine Finanzierungsstruktur festgelegt und mit möglichen Finanzierungspartnern abgestimmt und so Finanzierungsrisiken minimiert.

Die Finanzierung aller geplanten Anschaffungen von Fahrzeugen im Konzern erfolgt nach dem derzeitigen Stand der Planungen, auf Grundlage von Finanzierungsverträgen. Die Rückzahlung der daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen ist vorwiegend durch die Einnahmen aus den laufenden Verkehrsverträgen abgedeckt. Bereits vor der Covid-19-Pandemie hatten die Aufgabenträger erkannt, dass nur durch Finanzierungsunterstützungen und -garantien in Form von z.B. Wiedereinsatzgarantien, Einredeverzichten, etc. einer hohen Anzahl von Bietern die Teilnahme an diesen kapitalintensiven Ausschreibungen möglich ist. Auch Finanzierungsmodelle mit Leasing werden für das Jahr 2026 in bestimmten Ausschreibungen erwartet. Das zur Refinanzierung notwendige Kapital wird in diesen Fällen durch die Leasinggesellschaften zur Verfügung gestellt. Ein verbleibendes Risiko wird als gering eingeschätzt.

Die Finanzierungsverträge des Konzerns werden nur zum geringsten Teil mit einem variablen Satz verzinst. Nur in diesen Fällen ist also der Konzern dem Marktzinssatzrisiko unterworfen. Die damit verbunden Risiken werden regelmäßig geschätzt, um gegebenenfalls geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Wenn die Verhandlung über eine Finanzierung zu lange dauert, werden die Risiken von Marktschwankungen der Zinssätze teilweise auch durch Sicherungsinstrumenten gesichert. Die laufenden Leasingverträge werden dagegen auf Basis eines festen Zinssatzes verzinst. Das Eintrittsrisiko der Finanzierungsrisiken und ihre Auswirkungen auf das EBIT wird mit einer niedrigen Wahrscheinlichkeit eingeschätzt.

Betriebschancen

Ein hoher Pünktlichkeitssatz und gute qualitative Leistungen können je nach Struktur der Verkehrsverträge zu höheren Umsätzen durch Bonuszahlungen führen. Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeit in Bezug auf die Entwicklung des Umsatzes des Konzerns und des EBITs sind allerdings gering einzuschätzen.

Marktchancen

Die allgemein hohe Nachfrage nach Schienenfahrzeugen in Deutschland führt zu Produktionsengpässen der Hersteller. Dies bietet Chancen für das Vermietungsgeschäft oder für vorteilhafte Veräußerungen. Fahrzeuge aus abgelaufenen Verträgen können unter besseren Voraussetzungen an Dritte vermietet bzw. veräußert werden. Die Steigerung der Nachfrage nach Personenbeförderung in Ballungsräumen bietet bei Nettoverträgen und Bruttoverträgen mit Anreizsystemen die Möglichkeit, höhere Fahrgeldeinnahmen zu erzielen. Die steigende Tendenz, Fahrverbote für private Fahrzeuge in den Großstädten zum Zweck der Reduzierung der Luftverschmutzung einzuführen, könnte mittelfristig auch zu einer erhöhten Inanspruchnahme des öffentlichen Nahverkehrs führen. Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeit in Bezug auf die Entwicklung des Umsatzes des Konzerns und des EBITs im Jahr 2026 sind allerdings gering einzuschätzen.

Finanzierungschancen

Obwohl sich das Zinsniveau in den letzten beiden Jahren deutlich erhöht hat, kann der Konzern dank langfristiger fixierten Finanzierungsverträgen, Effekte aus dem Zinsanstieg im Wesentlichen vermeiden. In einigen Fällen hat der Konzern durch Sicherungsmaßnahmen mit Derivaten frühzeitig das Zinssatzrisiko ausgedeckt, so dass die involvierten Tochterunternehmen im Fall von längeren Verhandlungen mit den finanzierenden Banken diesem Risiko grundsätzlich nicht ausgesetzt sind. Finanzierungschancen werden für das Prognosejahr 2026 hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit in Bezug auf die Entwicklung des EBITs als gering bewertet.

Chancen von Ausschreibungen

Chancen von Ausschreibungen wirken sich noch nicht kurzfristig wesentlich auf Umsatzerlöse und EBIT im Jahr 2026 aus, da diese mit zeitlichem Vorlauf vor Betriebsaufnahme erfolgen. Derzeit besteht ein

großes Volumen von Ausschreibungen im Markt, die in den kommenden Jahren zu Umsatz- und EBIT-Steigerungen führen können. Diese Ausschreibungen bieten unter anderem auch die Möglichkeit, gebrauchte und verfügbare Fahrzeuge weiterhin profitabel einzusetzen. Die tendenziell sinkende durchschnittliche Anzahl an Bietern in den Ausschreibungen stellt ebenfalls eine Chance dar.

Aus der Gesamtheit aller zurzeit bekannten Risiken ergibt sich, nach dem aktuellen Stand der Planungen und Erkenntnisse unter Berücksichtigung unseres Planungshorizonts für die Prognose keine Bestandsgefährdung der Gesellschaft.

5. Frauenquote

Der Aufsichtsrat hat am 8. Juli 2022 die Zielgrößen für die NETINERA Deutschland GmbH festgelegt. Diese sind spätestens bis zum 31. Dezember 2026 zu erreichen:

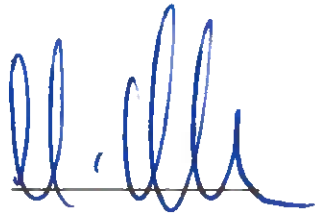
- Frauenquote in Bezug auf den Aufsichtsrat: 25,0 %
- Frauenquote in Bezug auf die Geschäftsführung: 25,0 %
- Frauenquote in Bezug auf die Abteilungsleiterenebene (1. Führungsebene): 25,0 %

Zum 31. Dezember 2025 war die Zielerreichung wie folgt:

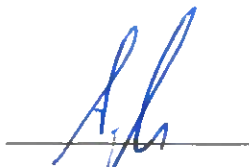
- Frauenquote in Bezug auf den Aufsichtsrat: 25,0 %
- Frauenquote in Bezug auf die Geschäftsführung: 0,0 %
- Frauenquote in Bezug auf die Abteilungsleiterenebene: 11,1 %

Viechtach, den 5. März 2026

Geschäftsführung



Markus Resch



Alexander Sterr

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 01.01.2025 bis 31.12.2025**

Netinera Deutschland GmbH
Viechtach

Bilanz zum 31. Dezember 2025

Aktiva

	31.12.2025	31.12.2024
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.036.724,48	1.367.543,44
2. Geleistete Anzahlungen für immaterielle Vermögensgegenstände	434.725,99	18.513,00
	1.471.450,47	1.386.056,44
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	7.241.609,86	7.557.733,07
2. Schienenfahrzeuge	37.341.303,00	39.150.170,42
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	356.670,68	430.916,81
4. Anlagen im Bau	0,00	0,01
	44.939.583,54	47.138.820,31
III. Finanzanlagen		
1. Sonstige finanzielle Forderungen	0,00	3.038.506,90
2. Anteile an verbundenen Unternehmen	208.752.528,36	208.391.479,21
3. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.500.000,00	3.500.000,00
	212.252.528,36	214.929.986,11
	258.663.562,37	263.454.862,86
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	67.150,22	13.450,86
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	31.514.769,95	38.106.970,20
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.482,76	2.229,27
4. sonstige Vermögensgegenstände	39.959.468,74	1.652.081,80
	71.544.871,67	39.774.732,13
II. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		
	217.638.176,08	169.103.120,71
	289.183.047,75	208.877.852,84
C. Rechnungsabgrenzungsposten	243.426,70	272.268,79
	548.090.036,82	472.604.984,49

Passiva

	31.12.2025	31.12.2024
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	1.025.000,00	1.025.000,00
II. Kapitalrücklage	195.474.309,03	195.474.309,03
III. Verlustvortrag	-44.717.781,44	-64.912.864,58
IV. Jahresüberschuss	15.561.104,54	20.195.083,14
	167.342.632,13	151.781.527,59
B. Rückstellungen		
1. Pensionsrückstellungen	205.307,00	221.490,00
2. Steuerrückstellungen	771.754,00	1.555.897,00
3. Sonstige Rückstellungen	4.426.381,17	3.872.104,25
	5.403.442,17	5.649.491,25
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	74.857.238,41	43.983.194,79
– davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr		
EUR 41.509.763,76 (i. Vj. EUR 3.762.728,39)		
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		
EUR 33.347.475,12 (i. Vj. EUR 40.220.466,40)		
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	446.798,59	828.471,76
– davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr		
EUR 446.709,59 (i. Vj. EUR 828.471,76) –		
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	296.292.813,86	268.980.533,60
– davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr		
EUR 291.098.038,30 (i. Vj. EUR 263.192.091,97) –		
– davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		
EUR 5.194.775,56 (i. Vj. EUR 5.788.440,73) –		
4. sonstige Verbindlichkeiten	2.337.179,84	1.380.828,07
– davon aus Steuern EUR 2.322.061,41		
(i. Vj. EUR 1.376.115,12) –		
– davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr		
EUR 2.334.590,96 (i. Vj. EUR 1.378.256,42) –		
	373.934.030,70	315.173.028,22
D. Rechnungsabgrenzungsposten	1.409.931,82	937,43
	548.090.036,82	472.604.984,49

Netinera Deutschland GmbH
Viechtach

Gewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025

	01.01.2025 - 31.12.2025	01.01.2024 - 31.12.2024
	€	€
1. Umsatzerlöse	32.729.485,13	24.842.859,79
2. sonstige betriebliche Erträge	6.736.575,09	3.550.143,87
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh- Hilf- und Betriebsstoffe und für bezogenen Waren	-837,09	0,00
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-296.354,94	-417.913,26
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-7.776.370,49	-6.987.537,58
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung – davon für Altersvorsorgung EUR 84.075,51 (i. Vj. EUR 81.516,12) –	-1.203.105,33	-1.055.285,96
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-6.103.894,71	-5.736.425,55
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-13.186.238,73	-12.973.388,40
7. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens – davon aus verbundenen Unternehmen EUR 34.997,97 (i. Vj. EUR 34.999,97) –	368.733,98	187.780,72
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge – davon aus verbundenen Unternehmen EUR 1.974.555,12 (i. Vj. EUR 2.109.931,20) –	6.174.844,05	6.296.095,64
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen – davon an verbundene Unternehmen EUR 5.706.884,33 (i. Vj. EUR 8.563.411,59) –	-6.999.630,20	-9.855.739,27
10. Erträge aus der Gewinnabführung	6.973.303,85	24.056.092,47
11. Aufwendungen aus Verlustübernahme	-2.198.629,15	0,00
12. Ergebnis vor Steuern	15.217.881,46	21.906.682,47
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	343.728,36	-1.702.418,63
14. Ergebnis nach Steuern	15.561.609,82	20.204.263,84
15. Sonstige Steuern	-505,28	-9.180,70
16. Jahresüberschuss	15.561.104,54	20.195.083,14

ANHANG
für das Geschäftsjahr 2025

NETINERA Deutschland GmbH
Viechtach

Allgemeine Angaben

Die NETINERA Deutschland GmbH (nachfolgend „NETINERA“ oder die „Gesellschaft“) hat ihre Geschäftsanschrift in der Brückenstraße 6, in 10179 Berlin, Deutschland, ihren Geschäftssitz in Viechtach, Deutschland, und ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Deggendorf unter HRB 3740 eingetragen.

Die NETINERA gehört seit dem 1. November 2025 zu 100 % der FS International S.p.A., Rom, einer 100 %-ige Tochter der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Rom. Früher hatte die Trenitalia S.p.A., 100 % der Anteile an der NETINERA gehalten; Trenitalia S.p.A. ist ebenfalls eine 100 %-ige Tochter der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. Die Übertragung erfolgte durch eine Abspaltung der vorherigen Gesellschafterin.

Die NETINERA ist Mutterunternehmen des NETINERA-Konzerns, zu dem die Unternehmen(sgruppen) Osthannoversche Eisenbahnen AG (mittels der Holding NETINERA Bachstein GmbH), NETINERA Move GmbH, Verkehrsbetriebe Bils GmbH und Regentalbahn GmbH gehören.

Die Gesellschaft ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft i.S.d. § 267 Abs. 2 HGB. Der Jahresabschluss der Gesellschaft wurde nach den für mittelgroße Kapitalgesellschaften geltenden Ansatz-, Bewertungs- und Gliederungsvorschriften unter Beachtung der für Gesellschaften mit beschränkter Haftung geltenden Vorschriften aufgestellt.

Es wurde von den Erleichterungen des § 288 Abs. 2 HGB teilweise Gebrauch gemacht.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB erstellt.

Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

Die Auswirkungen des Iran-Konflikts, welcher ab dem 28.02.2026 in eine neue Phase eingetreten ist, auf die sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht final abschätzbar. Es besteht daher diesbezüglich eine geringe Unsicherheit

1. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den Vorschriften des Handelsgesetzbuches. Die bisherigen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden unverändert fortgeführt.

Die entgeltlich erworbenen **immateriellen Vermögensgegenstände** sowie das **Sachanlagevermögen** sind zu Anschaffungskosten i.S.d. § 255 Abs. 1 HGB abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und ggf. außerplanmäßiger Abschreibung nach § 253 Abs. 3 HGB bewertet. Die Abschreibungssätze orientieren sich an den betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen der Vermögensgegenstände sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

	Nutzungsdauer (in Jahren)
EDV-Software	3-5
Bauten	25
Schienenfahrzeuge	20
Büroeinrichtung	8-13
Sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-5

Abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten in einer Höhe von höchstens 250,00 EUR, die selbständig nutzbar sind, werden sofort abgeschrieben.

Abnutzbare bewegliche Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten in einer Höhe von mehr als 250,00 EUR, aber nicht mehr als 1.000,00 EUR, werden in einen jahresbezogenen Sammelposten eingestellt. Der Sammelposten wird im Jahr seiner Bildung und in den folgenden vier Wirtschaftsjahren linear jeweils mit 20% aufwandswirksam aufgelöst.

Soweit es erforderlich ist, werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

Die Bilanzpositionen "Anlagen im Bau" und "Geleistete Anzahlungen für immaterielle Vermögenswerte" beziehen sich auf geleistete Vorauszahlungen auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und auf noch nicht zum Bilanzstichtag fertiggestellte Investitionen. Sie werden zum Nennbetrag bilanziert.

Die **Finanzanlagen** sind zu Anschaffungskosten bzw. bei voraussichtlich dauernder Wertminderung mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Die verzinslichen **Ausleihungen** sind zum Nominalwert angesetzt.

Forderungen und **sonstige Vermögensgegenstände** sind zu Nennwerten oder mit dem am Stichtag niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Flüssige Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

Als **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** sind Ausgaben vor dem Abschlussstichtag bilanziert, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Stichtag darstellen.

Das **Gezeichnete Kapital** wird mit dem Nennbetrag angesetzt und ist vollständig bezahlt. Die Kapitalrücklage besteht aus Zuzahlungen der Gesellschafter.

Die **Rückstellungen** werden für drohende Verluste und für ungewisse Verbindlichkeiten in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages gebildet. Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle bis zur Bilanzerstellung erkennbaren Risiken sowie ungewisse Verpflichtungen, die abgelaufene Geschäftsjahre betreffen.

Die **Rückstellungen für Pensionen** wurden mit der „Projected unit credit-Methode“ nach versicherungsmathematischen Grundsätzen und unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck berechnet. Der Bewertung der Pensionsverpflichtung lag ein Gutachten eines sachverständigen Versicherungsmathematikers zugrunde (Rechnungszins 2,06%). Bei der Ermittlung der Rückstellung für Pensionen wurde ein Trend in der Rentenbezugsphase von 1,50% unterstellt. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 beträgt TEUR -2. Bei negativen Unterschiedsbeträgen entfällt die Ausschüttungssperre.

Zukünftige Preis- und Kostensteigerungen werden berücksichtigt, sofern ausreichende objektive Hinweise für deren Eintritt vorliegen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß § 253 Abs. 2 HGB mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Als **passive Rechnungsabgrenzungsposten** sind Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, die Erträge für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlussstichtag darstellen.

Latente Steuern werden für alle temporären Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Bilanzwerten der angesetzten Vermögenswerte, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und deren steuerlichen Wertansätzen gebildet. Latente Steuern werden unter Anwendung der unternehmensindividuellen Steuersätze (und Steuervorschriften), die am Bilanzstichtag

gelten, gebildet. Sie enthalten auch die latenten Steuern der Organgesellschaften. Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung (gesetzlich verabschiedeter) Steuervorschriften, deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der latenten Steuerforderung bzw. der latenten Steuerverbindlichkeiten erwartet wird. Steuerliche Verlustvorträge und Zinsvorträge werden bei der Berechnung aktiver latenter Steuer in Höhe der innerhalb der nächsten fünf Jahre zu erwartenden Verlust- und Zinsverrechnung berücksichtigt. Ergibt sich aus dem Vergleich der Gesamtdifferenz der bilanzpostenbezogenen aktiven und passiven latenten Steuern sowie der aktiven latenten Steuern für Verlust- und Zinsvorträge ein Aktivüberhang, wird vom Aktivierungswahlrecht des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB Gebrauch gemacht, einen Aktivüberhang an latenten Steuern nicht zu bilanzieren.

Mögliche Auswirkungen auf die Bewertung der Vermögensgegenstände und Schulden des Iran-Konflikts, welcher ab dem 28.02.2026 in eine neue Phase eingetreten ist, sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar.

2. Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Aufgliederung des Anlagevermögens geht aus dem als Anlage zum Anhang beigefügten Anlagenspiegel hervor.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen enthalten ein langfristiges Darlehen, das an das Tochterunternehmen Verkehrsbetriebe Bils GmbH gewährt wurde (TEUR 3.500 / Vj. TEUR 3.500). Am 26. Februar 2009 hat die Gesellschaft zugunsten der Verkehrsbetriebe Bils GmbH zum Zwecke der Erlangung einer Genehmigung für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 1 des PBefG (Gewährleistung finanzielle Leistungsfähigkeit) eine Rangrücktrittserklärung abgegeben. Danach tritt die NETINERA Deutschland GmbH mit ihrem Anspruch auf Tilgung und Verzinsung eines der Verkehrsbetriebe Bils GmbH gewährten Darlehens in Höhe von TEUR 3.500 hinter die Forderungen anderer Gläubiger zurück, so dass der zu sichernde Anspruch in Höhe von TEUR 589 erst nach Befriedigung sämtlicher Gesellschaftsgläubiger und nur aus zukünftigen Gewinnen, einem Liquidationsüberschuss oder aus sonstigem freiem Vermögen der Verkehrsbetriebe Bils GmbH erfüllt wird. Die Anteile an verbundenen Unternehmen werden unter 4.5 im Rahmen der Angaben gemäß § 285 Nr. 11 HGB erläutert. Die sonstigen finanziellen Forderungen betrafen im Vorjahr ein Darlehen i. H. v. TEUR 3.039, welches von der NETINERA als Brückenfinanzierung für den Umbau einer Flotte gewährt wurde. Die Forderung wurde ins Umlaufvermögen umgegliedert, denn sie wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2026 zurückgeführt. Die Erhöhung der Anteile an verbundenen Unternehmen (TEUR 361) resultiert aus einer Einzahlung in die Kapitalrücklage der NETINERA Bachstein GmbH.

Forderungen

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betragen TEUR 31.515 (Vj. TEUR 38.107). Davon betragen die Forderungen im Rahmen des Cash-Pools TEUR 0 (Vj. TEUR 30), ein Darlehen an das Tochterunternehmen Die Länderbahn GmbH TEUR 7.000 (Vj. TEUR 0), ein Darlehen an das Tochterunternehmen NETINERA Bachstein GmbH TEUR 72 (Vj. TEUR 21), Forderungen aus den Ergebnisabführungsverträgen TEUR 6.973 (Vj. TEUR 24.556), und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen TEUR 12.986 (Vj. TEUR 1.572). Ein im Vorjahr in

diesem Posten ausgewiesenes Darlehen an das Tochterunternehmen ODEG GmbH (TEUR 5.252) wurde im Laufe des Berichtsjahres getilgt.

Alle Forderungen sind wie im Vorjahr vollständig innerhalb eines Jahres fällig.

Sonstige Vermögensgegenstände

Die sonstigen Vermögensgegenstände betreffen Körperschaftsteuerforderungen in Höhe von TEUR 2.283 und sonstige Forderungen von TEUR 37.675. Bei den sonstigen Forderungen handelt es sich um eine kurzfristige Forderung gegenüber einem Finanzierer, welches ein erhaltenes Darlehen zur Finanzierung des Aufbaus einer Schienenfahrzeugflotte widerspiegelt. Zur Refinanzierung des Darlehens siehe Verbindlichkeiten.

Im Vorjahr waren in diesem Posten Steuerforderungen von insgesamt TEUR 1.190 und sonstige Forderungen von TEUR 462 enthalten.

Die sonstigen Vermögensgegenstände sind wie im Vorjahr vollständig innerhalb eines Jahres fällig.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt zum 31. Dezember 2025 wie im Vorjahr TEUR 1.025.

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2025 unverändert einen Betrag von TEUR 195.474 aus.

Rückstellungen

Die Pensionsrückstellung in Höhe von TEUR 205 (Vj. TEUR 221) betrifft Pensionszusagen an Hinterbliebene eines früheren Geschäftsführers der mittlerweile verschmolzenen Gesellschaft Autobus Sippel GmbH.

Die sonstigen Rückstellungen von TEUR 4.426 (Vj: TEUR 3.872) enthalten ausstehende Rechnungen von Lieferanten und Dienstleistern (TEUR 2.443 – Vj: TEUR 1.645), ausstehende Rechnungen vom obersten Mutterunternehmen für Avalprovisionen (TEUR 778 – Vj: TEUR 1.128), sowie personalbezogene Rückstellungen (TEUR 1.126 – Vj: TEUR 1.020) und übrige sonstige Rückstellungen (TEUR 79 Vj: TEUR 80). Die Einschätzung der Höhe der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen beruht auf den vertraglich vereinbarten Höhen und Erfahrungswerten aus Rechnungen der Vorjahre.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeit gegenüber Kreditinstituten (TEUR 74.857 / Vj. TEUR 43.983) enthält:

- ein Darlehen zur Finanzierung des Restwertes und der Kosten im Zusammenhang mit der Überholung der Schienenfahrzeuge. Das Darlehen wird ab Januar 2023 über eine Zeit von 12 Jahren getilgt.
- ein Darlehen zur Finanzierung des Aufbaus einer Schienenfahrzeugflotte. Dieses Darlehen spiegelt ein an Dritte in gleicher Höhe gewährtes Darlehen wider (siehe sonstige Forderungen).

Davon sind TEUR 17.267 nach mehr als 5 Jahren fällig.

Das erste Darlehen ist durch die Sicherungsübereignung von 8 der Gesellschaft gehörenden Schienenfahrzeugen gesichert.

Das zweite Darlehen ist durch eine Garantie des obersten Mutterunternehmens Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. gesichert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen von TEUR 296.293 (Vj: TEUR 268.981) betreffen Darlehensverbindlichkeiten (TEUR 5.788 / Vj. TEUR 6.370), Verbindlichkeiten im Rahmen des Cash-Pools (TEUR 287.774 / Vj. TEUR 255.802), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 46 / Vj. TEUR 844), Verbindlichkeiten für Verlustübernahmen (TEUR 2.198 / Vj. Null) und übrige sonstige Verbindlichkeiten (TEUR 486 / Vj. TEUR 5.965).

Die von der ODIG gewährten Darlehen (TEUR 5.788) haben eine Restlaufzeit von 9 Jahren. Ein Betrag von TEUR 594 ist innerhalb eines Jahres fällig. Ein Betrag von TEUR 2.698 ist nach mehr als 5 Jahren fällig.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten kurzfristige Umsatzsteuer- und Lohnsteuerverpflichtungen.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse beinhalten Erträge für die Vermietung von Schienenfahrzeugen (TEUR 5.841 / Vj. TEUR 5.214), für die Erbringung von Dienstleistungen an Tochterunternehmen im Rahmen von Geschäftsbesorgungsverträgen (TEUR 26.841 / Vj. TEUR 19.549) und für die Vermietung und Verpachtung von Grundstücken und Immobilien (TEUR 47 / Vj. TEUR 80).

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen werden periodenfremde Erträge (TEUR 2.098 / Vj. TEUR 298), Buchgewinne aus der Veräußerung von Sachanlagen (TEUR 1.042 / Vj. Null) und sonstige Erträge (TEUR 3.596 / Vj. TEUR 3.253) ausgewiesen. Diese bestehen hauptsächlich aus Weiterberechnungen von Kosten an Tochterunternehmen.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen unter anderem Kosten für Hard- und Software, Versicherungen, Mieten und Schulungskosten.

Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Die Erträge in Höhe von TEUR 369 (Vj: TEUR 187) resultieren aus der Verzinsung eines langfristigen Darlehens an die Verkehrsbetriebe Bils GmbH und eines Darlehens an Dritte.

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den Zinsen und ähnlichen Erträgen in Höhe von insgesamt TEUR 6.175 (Vj: TEUR 6.296) betreffen TEUR 1.975 (Vj: TEUR 2.110) verbundene Unternehmen.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Von den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen in Höhe von insgesamt TEUR 7.000 (Vj: TEUR 9.856) betreffen TEUR 5.707 (Vj: TEUR 8.563) verbundene Unternehmen. Davon betreffen TEUR 799 (Vj: TEUR 875) das oberste Mutterunternehmen Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Erträge aus der Gewinnabführung und Aufwendungen aus Verlustübernahme

Die aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages erhaltenen Erträge in Höhe von TEUR 6.973 (Vj. TEUR 24.056) stammen von der NETINERA Move GmbH (TEUR 5.250 / Vj. TEUR 3.859) und der Verkehrsbetriebe Bils (TEUR 1.724 / Vj. TEUR 4.040). Die aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages übernommenen Verluste stammen von der Regentalbahn GmbH (TEUR 2.199 / Vj. Gewinn TEUR 16.157).

4. Sonstige Pflichtangaben

4.1 Bewertungseinheiten

Es wurden keine Bewertungseinheiten gemäß § 285 Nr. 23 HGB gebildet.

4.2 Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft hat die folgenden Bürgschaften abgegeben:

- Selbstschuldnerische Bürgschaften zur Kreditsicherung für verbundene Unternehmen für TEUR 44.357 (Vj. TEUR 44.357); das Risiko der Inanspruchnahme wird als gering angesehen.
- Vertragserfüllungsbürgschaften zugunsten von verbundenen Unternehmen: Höchstbetrag TEUR 48.755 (Vj. TEUR 40.621); das Risiko der Inanspruchnahme wird als gering angesehen

Darüber hinaus hat die Gesellschaft diverse Banken beauftragt, Avale zugunsten von Unternehmen der NETINERA-Gruppe abzugeben. Im Fall von Inanspruchnahmen haftet die Gesellschaft gegenüber den Banken. Es handelt sich um:

- Avale für die Vertragserfüllung von verbundenen Unternehmen: TEUR 44.111 (Vj. TEUR 60.876); das Risiko der Inanspruchnahme wird als gering angesehen.

Basis für unsere Einschätzung des Risikos der Inanspruchnahme sind die kurz und mittelfristigen Ertrags- und Liquiditätsplanungen der jeweiligen Gesellschaften auf deren Grundlage wir davon ausgehen, dass die Gesellschaften ihre Verpflichtungen erfüllen können.

4.3. sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die folgende Tabelle zeigt die undiskontierten Leasingzahlungen, die die Gesellschaft aufgrund der abgeschlossenen Leasingverträge in den Folgejahren zu leisten hat.

Betrag in TEUR	Fälligkeit			
	bis zu 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2-5 Jahre	mehr als 5 Jahre
	427	425	838	0

4.4 Organe der Gesellschaft

Geschäftsführung

Familienname	Vorname	Ort	Ausgeübter Beruf
Favara	Fabrizio	Berlin	Vorsitzender der Geschäftsführung (bis zum 19.09.2025)
Resch	Markus	Berlin	Geschäftsführer Finanzen (ab dem 1.10.2025: Vorsitzender der Ge- schäftsführung)
Sterr	Alexander	Berlin	Geschäftsführer und Arbeitsdirektor

Mit dem Hinweis auf die Schutzklausel gemäß § 286 Abs. 4 HGB wird auf die Angabe der Geschäftsführerbezüge verzichtet.

Operating Committee

Familien-name	Vorname	Ausgeübter Beruf
Santini	Federica	Leiterin International Business Development der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – Vorsitzende (*)
Galli	Domenico	Chief Officer Legal und Corporate Affairs der Trenitalia S.p.A. (**)
Caposciutti	Marco	CEO der Trenitalia France SaS
Babusci	Katia	Leiterin International Legal Focal Point der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (***) - Vorsitzende
Rizzo	Roberta	Leiterin Human Resources der FS International S.p.A. (***)
Favara	Fabrizio	CEO der Intermodalitat de Levante SA (***)
Pessi	Marco	Leiter Legal, Compliance & Regulatory der FS International S.p.A. (***)
Zoratti	Alessandro	CFO, Sustainability & Procurement der FS International S.p.A.
Nasi	Sofia	Leiterin des AFC & Procurement Evolution Center der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (*)
Sicilia	Ernesto	Geschäftsführer der Trenitalia UK (*)

(*) bis zum 19. September 2025

(**) bis zum 7. Juli 2025

(***) ab dem 23. September 2025

Für das Operating Committee sind keine Bezüge vorgesehen.

Aufsichtsrat:

Im Berichtsjahr bestand der Aufsichtsrat aus den unten aufgeführten Personen:

Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner:

Familiennamen	Vorname	Ausgeübter Beruf
Santini	Federica	Leiterin International Business Development der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – Vorsitzende (*)
Galli	Domenico	Chief Officer Legal und Corporate Affairs der Trenitalia S.p.A. (**)
Caposciutti	Marco	CEO der Trenitalia France SaS
Zoratti	Alessandro	CFO, Sustainability & Procurement der FS International S.p.A.
Nasi	Sofia	Leiterin des AFC & Procurement Evolution Center der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (*)
Babusci	Katia	Leiterin International Legal Focal Point der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (***) - Vorsitzende
Rizzo	Roberta	Leiterin Human Resources der FS International S.p.A. (***)
Favara	Fabrizio	CEO der Intermodalit� de Levante SA (***)
Pessi	Marco	Leiter Legal, Compliance & Regulatory der FS International S.p.A. (***)
Sicilia	Ernesto	Geschäftsführer der Trenitalia UK (*)

(*) Bis zum 22. September 2025

(**) Bis zum 7. Juli 2025

(***) Ab dem 23. September 2025

Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer:

Familiennamen	Vorname	Ausgeübter Beruf
Panczyk	Andreas	Lokomotivführer
Paul	Ronald	Schlosser
Groppe	Heiko	Gewerkschaftssekretär der ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Landesbezirk Niedersachsen/Bremen – Stellvertretender Vorsitzender
Weselsky	Claus (*)	Ehrevorsitzender der GDL - Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
Reiß	Mario (**)	Bundevorsitzender der GDL - Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
Wessel	Matthias	Busfahrer
Gallein	Nicole	Personalleiterin der KVG Stade GmbH & Co. KG

(*) Bis zum 26. März 2025

(**) Ab dem 26. März 2025

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats betrugen im Berichtsjahr TEUR 8 (Vj: TEUR 8).

4.5 Anteilsbesitz

Die **Finanzanlagen** zum 31. Dezember 2025 sind in der u.g. Anteilsbesitzliste erläutert. Gemäß § 286 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 HGB wird von der Darstellung von Anteilsbesitzen mit untergeordneter Bedeutung abgesehen. Die dargestellten Beteiligungsquoten sind so zu verstehen, dass sie den Anteilsbesitz der zuvor dargestellten Beteiligungsstufe darstellen. Die Beteiligungsstufen werden dabei durch das Einrücken der Texte für Name und Sitz sichtbar gemacht.

Name und Sitz	Beteiligung	Eigenkapital		Ergebnis	
	%	2025 TEUR	2024 TEUR	2025 TEUR	2024 TEUR
Regentalbahn GmbH Bahnhofsplatz 1, 94234 Viechtach	100	4.484	4.484	0*	0*
darüber mittelbar beteiligt an:					
Die Länderbahn GmbH DLB, Viechtach	100	18.412	18.412	0*	0*
Die Länderbahn CZ s.r.o, Ústí nad Labem, CZ (***)	100	5	183	-192	-608
Die Länderbahn SEE d.o.o Beograd*	100	0	0	0	0
Berchtesgadener Land Bahn GmbH in Liquidation, Freilassing	50	n.a.	-845	n.a.	715
viexx GmbH, Mainz	100	10.025	10.025	0*	0*
NETINERA Move GmbH Brückenstr. 6, 10179 Berlin	100	5.017	5.017	0*	0*
darüber mittelbar beteiligt an:					
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Parchim	50	1.439	1.101	939	601
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH, Eberswalde	100	250	250	0*	0*
Neißeverkehr GmbH, Guben	80	5.557	5.454	103	102
Verkehrsbetriebe Bils GmbH Haberkamp 2-6, 48324 Sendenhorst	100	26	26	0*	0*
darüber mittelbar beteiligt an:					
sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH, Sendenhorst	100	28	28	0*	0*
sei mobil on demand GmbH, Ahlen	100	25	25	0*	0*
EVG Euroegio - Verwaltungs- und Beteiligungs-GmbH, Münster	29,67	40**	40**	1**	1**
EVG Euroegio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG, Münster	29,67	0**	140**	-148**	45**
NETINERA Bachstein GmbH Nienburger Str. 50, 29225 Celle	95,34	38.469	38.481	-11	-22
darüber mittelbar beteiligt an:					
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, Celle	87,51	2.029	16.759	-14.730	-9.035
Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH, Celle	100	8.352	8.352	0*	0*
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH, Celle	61	1.428	1.540	273	385
KVG Stade GmbH & Co. KG, Stade	60	9.276	9.276	0	0
LüneBus GmbH, Lüneburg	100	25	0	0	0
KVG Lüneburg GmbH, Lüneburg	100	800	800	0*	0*
KVG Stade Verwaltungs-GmbH, Stade	60	30	30	0	0
NiedersachsenBahn GmbH & Co KG, Celle	60	100	100	0	0
metronom Eisenbahngesellschaft mbH, Uelzen	73,58	500	500	0*	0*
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH, Celle	60	44	42	2	2
erixx GmbH, Celle	100	25	25	0*	0*
erixx Holstein GmbH, Lübeck	100	25	25	0*	0*
* aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages					
** Vorjahreswerte					
*** Zahlen bewertet zum Kurswechsel CZK/EUR zum 31.12.2025					

Seit dem 1. Januar 2006 besteht ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen

- der NETINERA Deutschland GmbH und der Regentalbahn GmbH. Die NETINERA Deutschland GmbH ist Organträgerin, die Regentalbahn GmbH ist die Organgesellschaft.
- der NETINERA Deutschland GmbH und der Verkehrsbetriebe Bils GmbH (ab 21. März 2006/Gründung). Die NETINERA Deutschland GmbH ist Organträgerin, die Verkehrsbetriebe Bils GmbH ist die Organgesellschaft.

Seit dem 1. Oktober 2013 besteht ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen

- der NETINERA Deutschland GmbH und NETINERA Move GmbH (vormals: Prignitzer Eisenbahn GmbH). Die NETINERA Deutschland GmbH ist mit Wirkung ab 1. Januar 2013 Organträgerin und die NETINERA Move GmbH ist Organgesellschaft.

4.6 Honorare des Abschlussprüfers

Die Angabe der Prüferhonorare im Sinne von § 285 Nr. 17 HGB erfolgt in dem Konzernabschluss der NETINERA Deutschland GmbH.

4.7 Anzahl der Arbeitnehmer

	2025	2024
Leitende Angestellte	17	17
Weitere Mitarbeiter	56	50
Gesamt	73	67

Im Berichtsjahr waren durchschnittlich 73 Mitarbeiter (Vorjahr: 67) beschäftigt.

4.8 Konzernkreis

Die Gesellschaft wird in den Konzernabschluss der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Piazza della Croce Rossa 1, Rom, Italien (größter Konzernkreis), einbezogen. Der Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht ist im italienischen elektronischen Register der Unternehmen (in Italienisch: *Registro delle imprese*) eingereicht und bekannt gemacht.

Die NETINERA Deutschland GmbH stellt per 31. Dezember 2025 einen eigenen Konzernabschluss auf (kleinster Konzernkreis). Der Konzernabschluss der NETINERA Deutschland GmbH wird nach § 325 HGB beim Betreiber des Unternehmensregisters eingereicht und bekannt gemacht.

4.9 Vorschlag der Geschäftsführung über die Ergebnisverwendung

Die Kapitalrücklagen der NETINERA in Höhe von insgesamt EUR 195.474.309,03 werden in Höhe von EUR 44.717.781,44 aufgelöst und mit den bestehenden Verlustvorträgen der NETINERA in Höhe von EUR 44.717.781,44 verrechnet.

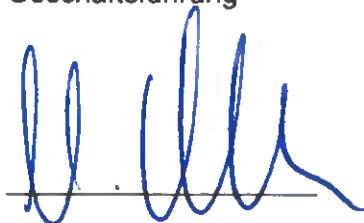
Vom Jahresüberschuss für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr der NETINERA in Höhe von EUR 15.561.104,54 werden EUR 5.000.000,00 an die Gesellschafterin ausgeschüttet. Der übrige Jahresüberschuss für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr der NETINERA in Höhe von EUR 10.561.104,54 wird auf neue Rechnung vortragen.

5. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die von der FS gewährte Kreditlinie (10 Mio. EUR – Ursprüngliche Laufzeit bis zum 30. Juni 2026) wurde vorzeitig initiiert durch NETINERA zum 28. Februar 2026 beendet.

Berlin, den 5. März 2026

Geschäftsführung



Markus Resch



Alexander Sterr

Netinera Deutschland GmbH
Viechtach
Entwicklung des Anlagevermögens 2025

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten				
	01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchung	31.12.2025
	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	9.955.219,15	117.187,50	0,00	0,00	10.072.406,65
2. Geleistete Anzahlungen für immaterielle Vermögensgegenstände	18.513,00	416.212,99	0,00	0,00	434.725,99
	9.973.732,15	533.400,49	0,00	0,00	10.507.132,64
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	9.793.069,03	0,00	1.214.776,90	0,00	8.578.292,13
2. Schienenfahrzeuge	67.981.182,34	3.446.500,00	0,00	0,00	71.427.682,34
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	909.527,59	17.991,75	79.273,33	0,00	848.246,01
4. Anlagen im Bau	0,00				0,00
	78.683.778,96	3.464.491,75	1.294.050,23	0,00	80.854.220,48
III. Finanzanlagen					
1. Sonstige finanzielle Forderungen	3.038.506,90	0,00	3.038.507,00	0,00	0,00
2. Anteile an verbundenen Unternehmen	208.391.479,21	361.049,15	0,00	0,00	208.752.528,36
3. Ausleihungen an verbundenen Unternehmen	3.500.000,00	0,00	0,00	0,00	3.500.000,00
	214.929.986,11	361.049,15	3.038.507,00	0,00	212.252.528,36
	303.587.497,22	4.358.941,39	4.332.557,23	0,00	303.613.881,48

Abschreibungen					Restbuchwerte	
01.01.2025	Zugänge	Abgänge	Umbuchung	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
€	€	€	€	€	€	€
-8.587.675,71	-448.006,46	0,00	0,00	-9.035.682,17	1.036.724,48	1.367.543,44
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	434.725,99	18.513,00
-8.587.675,71	-448.006,46	0,00	0,00	-9.035.682,17	1.471.450,47	1.386.056,44
-2.235.335,96	-312.447,89	1.211.101,58	0,00	-1.336.682,27	7.241.609,86	7.557.733,07
-28.831.011,92	-5.255.367,42	0,00	0,00	-34.086.379,34	37.341.303,00	39.150.170,42
-478.610,78	-88.072,94	75.108,39	0,00	-491.575,33	356.670,68	430.916,81
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
-31.544.958,66	-5.655.888,25	1.286.209,97	0,00	-35.914.636,94	44.939.583,54	47.138.820,30
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.038.506,90
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	208.752.528,36	208.391.479,21
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.500.000,00	3.500.000,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	212.252.528,36	214.929.986,11
-40.132.634,37	-6.103.894,71	1.286.209,97	0,00	-44.950.319,11	258.663.562,37	263.454.862,85

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Netinera Deutschland GmbH, Viechtach

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Netinera Deutschland GmbH, Viechtach, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Netinera Deutschland GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

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

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

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

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

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

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentli-

chen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen

bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

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

künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Berlin, den 5. März 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Susanne Riedel
Wirtschaftsprüferin

Steffen Heilmann
Wirtschaftsprüfer

