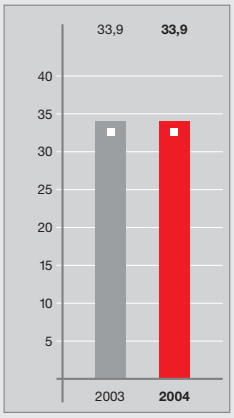
Die Bahn DB

Zwischenbericht
1. Halbjahr 2004

- Positive Verkehrsleistungsentwicklung in unverändert schwierigem Marktumfeld
- Umsatz mit 11.719 Mio. € auf vergleichbarer Basis um 4,1% gesteigert
- Brutto-Investitionen mit 2.922 Mio. € erneut auf hohem Niveau
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen um 81 Mio. € auf –62 Mio. € verbessert
- Erwartung für das Geschäftsjahr 2004:
  Rückkehr zu positivem Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen

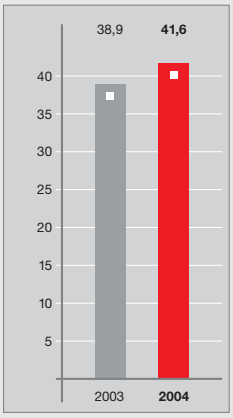
Entwicklung im 1. Halbjahr 2004

Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr
in Mrd. Pkm



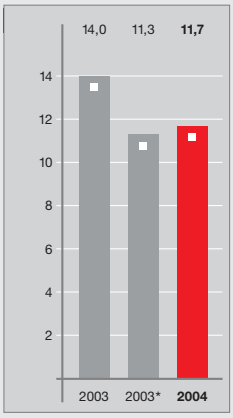
→ 2003 zu 2004: **+ 0,1 %**

Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr
in Mrd. tkm



↗ 2003 zu 2004: **+ 7,0 %**

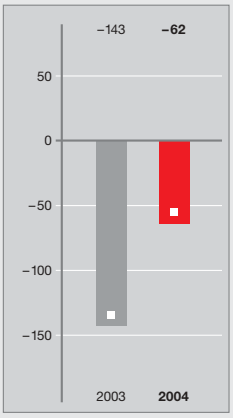
Umsatzerlöse
in Mrd. €



↘ 2003 zu 2004: **– 16,3 %**

↗ * vergleichbar: **+ 4,1 %**

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen
in Mio. €



↗ 2003 zu 2004: **+ 81 Mio. €**

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €		**2004 1. Halbjahr**	**2003 1. Halbjahr**	**Veränd. in %**
Umsatz		11.719	13.995	– 16,3
Umsatz vergleichbar[1]		11.719	11.262	+ 4,1
Ergebnis vor Steuern		– 62	– 148	+ 58,1
EBITDA		1.462	1.397	+ 4,7
EBIT		277	176	+ 57,4
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		– 62	– 143	+ 56,6
Bilanzsumme per 30.6./31.12.		46.742	47.647[3]	– 1,9
Capital Employed		30.936	30.832	+ 0,3
Return on Capital Employed	in %	1,8	1,1	–
Cashflow vor Steuern		1.158	1.101	+ 5,2
Brutto-Investitionen		2.922	3.170	– 7,8
Netto-Investitionen[2]		1.924	1.967	– 2,2
Mitarbeiter per 30.6./31.12.		229.733	242.759[3]	– 5,4

Leistungskennzahlen im Schienenverkehr		**2004 1. Halbjahr**	**2003 1. Halbjahr**	**Veränd. in %**
Unternehmensbereich Personenverkehr				
Reisende	Mio.	854,6	832,3	+ 2,7
Reisendenkilometer	Mio. Pkm[4]	33.908	33.880	+ 0,1
Betriebsleistung	Mio. Trkm[5]	355,8	361,0	– 1,4
Unternehmensbereich Transport und Logistik				
Beförderte Güter	Mio. t	140,8	138,9	+ 1,4
Transportleistung	Mio. tkm[6]	41.629	38.920	+ 7,0
Mittlere Transportweite	km	296	280	+ 5,7
Betriebsleistung	Mio. Trkm[5]	102,7	101,5	+ 1,2
Unternehmensbereich Fahrweg				
Betriebsleistung auf dem Netz	Mio. Trkm[5]	496,7	489,0	+ 1,6

[1] 1. Halbjahr 2003: Bereinigung um Brenntag/Interfer, Bayerische Oberlandbahn GmbH, Regionalbus Braunschweig GmbH
[2] Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten
[3] per 31. 12. 2003
[4] Personenkilometer: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite
[5] Trassenkilometer: zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge
[6] Tonnenkilometer: Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und der tatsächlich zurückgelegten Entfernung

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Sehr geehrte Damen u. Herren,

mit der Entwicklung im ersten Halbjahr haben wir unseren Weg fortgesetzt, zu positiven Betrieblichen Ergebnissen nach Zinsen zurückzukehren. Im Kerngeschäft konnten wir sowohl die Verkehrsleistung und den Umsatz steigern als auch das Betriebliche Ergebnis verbessern. Unser Geschäftsportfolio haben wir wie geplant fokussiert, indem wir uns planmäßig von Brenntag und Interfer getrennt haben, die wir 2002 im Rahmen der Stinnes-Akquisition erworben hatten.

Wie wir bereits frühzeitig erwartet hatten, können wir uns auch im Geschäftsjahr 2004 nur begrenzt auf positive Marktentwicklungen verlassen. Zwar haben unsere internationalen Aktivitäten im Geschäftsfeld Schenker von verbesserten konjunkturellen Rahmendaten profitiert und ansprechende Wachstumsraten erzielt, die Marktbedingungen auf den inländischen Märkten des Personen- und des Güterverkehrs hingegen sind unverändert schwierig geblieben. Insgesamt haben wir hier über dem jeweiligen Marktdurchschnitt liegende Verkehrsleistungszuwächse realisieren können. Da die hohe Wettbewerbsintensität jedoch zugleich knappe Margen bedeutete, hat die Umsatzentwicklung nicht Schritt gehalten.

Damit sind im laufenden Geschäftsjahr weitere Ergebnisverbesserungen vor allem aus der fortgesetzten Optimierung unserer Prozesse und Kostenstrukturen zu erwarten. Wir haben zur Jahresmitte hier unsere Anstrengungen verstärkt. Gleichzeitig haben wir mit umfangreichen Investitionen – insbesondere in die Infrastruktur und den Fahrzeugpark – die Modernisierung fortgesetzt.

Mit den Fortschritten der ersten sechs Monate sehen wir uns auf einem guten Weg. Wir wissen, dass es vor allem auf die Vielzahl der kleinen Schritte ankommt, die systematisch abgearbeitet werden müssen. Auch im zweiten Halbjahr gilt es weiterhin, unsere Kunden mit guter Leistungsqualität zu überzeugen sowie die wirtschaftlichen Eckdaten kontinuierlich und nachhaltig zu verbessern.

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Entwicklung des Deutschen Bahn Konzerns

Wirtschaftliches Umfeld

Der mittlerweile gefestigte Aufschwung der Weltwirtschaft hat mit Nordamerika und Ostasien zwei Zentren, allerdings dürfte sich die Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte leicht abschwächen. Risikofaktoren sind übergreifend in den gestiegenen Rohstoffpreisen, speziell in der weiteren Entwicklung der Rohölpreise, zu sehen. Nachdem sich im Euroraum die Konjunktur in der zweiten Jahreshälfte 2003 aus der Stagnation gelöst hatte, setzte sich diese Entwicklung zu Jahresbeginn 2004 fort. Positive Perspektiven bestehen unverändert für die EU-Beitrittsländer. Hingegen blieb in unserem Kernmarkt Deutschland trotz eines ersten leichten Anstiegs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) zum Jahresbeginn 2004 ein nachhaltiger konjunktureller Aufschwung aus. Angesichts eines rückläufigen privaten Realeinkommens und der unverändert ausbleibenden Belebung auf dem Arbeitsmarkt fehlen damit positive Marktimpulse insbesondere im Personenverkehrsmarkt. Auch für den Güterverkehr haben sich die Umfeldbedingungen nur leicht stabilisiert.

Geschäftsverlauf

Neben den vorstehend beschriebenen Umfeldbedingungen war der Geschäftsverlauf im ersten Halbjahr durch unsere Maßnahmen zur Verbesserung von „Service und Qualität“ sowie weitere Effizienzsteigerungen geprägt. Mit Blick auf unser Geschäftsportfolio sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insbesondere die mit Wirkung zum 1. Januar 2004 erfolgten Abgänge der nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten Brenntag/Interfer, Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) (alle durch Verkauf) sowie der Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) (nach Einbringung in ein Joint Venture nicht mehr vollkonsolidiert) zu berücksichtigen. Dies hatte Auswirkungen insbesondere auf den Konzernumsatz und die zugehörigen Aufwandspositionen; im Vorjahresvergleich entfiel mit dem Abgang der Gesellschaften ein positiver Ergebnisbeitrag. Aus dem Verkauf Brenntag/Interfer ist kein Ergebniseffekt in dem Ergebnis des ersten Halbjahres 2004 enthalten.

Insgesamt lag der Konzernumsatz durch die Abgänge mit 11.719 Mio. € um 16,3 % unter dem Wert im Vorjahreszeitraum. Auf vergleichbarer Basis hingegen konnte ein Umsatzanstieg von 4,1 % erreicht werden. Dies ist insbesondere auf die positive Entwicklung im Unternehmensbereich Transport und Logistik sowie die Zuwächse in den Unternehmensbereichen Personenbahnhöfe, Fahrweg und Dienstleistungen zurückzuführen. Bei in Summe annähernd auf Vorjahresniveau liegenden Bestandsveränderungen und aktivierten Eigenleistungen reduzierte sich die Gesamtleistung um 15,6 % auf 12.622 Mio. €. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen hingegen mit 776 Mio. € um 219 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Die Umsatzentwicklung wird von einer positiven Entwicklung der wesentlichen Leistungsdaten getragen. In einem auf Basis vorläufiger Zahlen geschätzt um 2 % rückläufigen deutschen Personenverkehrsmarkt konnten wir mit einer leicht (+ 0,1 %) höheren Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr von 33,9 Mrd.

Personenkilometern (Pkm) unseren Marktanteil erneut leicht ausbauen. Der Zuwachs unserer Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr von 7,0 % auf 41,6 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) lag ebenfalls oberhalb der geschätzten Gesamtmarktentwicklung. Stinnes konnte auch im Geschäftsfeld Schenker die Marktpositionen ausbauen. Dies gilt sowohl für den Europäischen Landverkehr als auch im Bereich Luft- und Seefracht. In der Luft- und Seefracht konnte Schenker an den zum Teil zweistelligen Wachstumsraten der Märkte erfolgreich partizipieren.

Allerdings stehen der positiven Entwicklung der Leistungsdaten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum rückläufige spezifische Erlöse im Schienenpersonenfernverkehr (erweiterte Rabattierungen infolge der Modifikation des Preissystems im August 2003) sowie im Schienengüterverkehr (wettbewerbsinduzierter Margendruck) gegenüber. Entsprechend lag ein wesentlicher Schwerpunkt auf der Verbesserung unserer Kostenstrukturen. Auch im ersten Halbjahr 2004 haben wir diesbezüglich weitere Fortschritte erzielt. Zusätzlich haben wir uns mit Blick auf das unverändert schwierige Marktumfeld entschlossen, unsere Investitions- und Aufwandspriorisierung weiter zu intensivieren, um das Ergebnisziel für das Geschäftsjahr 2004 abzusichern.

Maßgeblich begründet durch die Abgänge Brenntag/Interfer lag der Materialaufwand im ersten Halbjahr mit 5.720 Mio. € um 25 % unter dem Wert im Vorjahreszeitraum. Auch die sonstigen Aufwendungen konnten durch die Abgänge sowie Einsparungen um 408 Mio. € auf 1.490 Mio. € reduziert werden. Der Personalaufwand verringerte sich durch die vorgenannten Abgänge und die fortgesetzten Rationalisierungsmaßnahmen trotz leicht gestiegener spezifischer Personalkosten um 304 Mio. € auf 4.733 Mio. €. In der Entwicklung der Abschreibungen wurden Anstiege aus dem unverändert hohen Investitionstempo durch die vorgenannten Veränderungen des Geschäftsportfolios sowie den Wegfall im Vorjahreszeitraum enthaltener Sondereffekte überkompensiert (1.185 Mio. €; 1. Halbjahr 2003: 1.221 Mio. €).

Infolge der anteiligen Finanzierung des Investitionsprogramms durch die Inanspruchnahme der Finanzmärkte verschlechterte sich das Zinsergebnis leicht um 23 Mio. € auf – 342 Mio. €. Das Beteiligungsergebnis lag erneut auf niedrigem Niveau (10 Mio. €; 1. Halbjahr 2003: 4 Mio. €).

Insgesamt verbesserte sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit bzw. das Ergebnis vor Steuern deutlich um 86 Mio. € auf – 62 Mio. € (1. Halbjahr 2003: – 148 Mio. €).

Der Cashflow vor Steuern stieg um 5,2 % auf 1.158 Mio. €.

Die bereinigte betriebliche Ergebnisentwicklung lässt sich an den Größen EBITDA, EBIT und Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ablesen. Angesichts nur geringer Sondereffekte entspricht deren Entwicklung weitgehend dem handelsrechtlichen Ausweis. Dabei verbesserte sich das EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) um 65 Mio. €, das EBIT (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern) um 101 Mio. € sowie das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen um 81 Mio. €.

Überleitung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen[1] aus dem handelsrechtlichen Ergebnis und Ableitung EBIT, EBITDA in Mio. €	1. Halbjahr 2004	1. Halbjahr 2003
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 62	– 148
Korrektur Beteiligungsergebnis	– 10	– 4
Bereinigung um nicht operative Sondereffekte	10	9
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	**– 62**	**– 143**
Rückrechnung Zinsergebnis	339[2]	319
EBIT	**277**	**176**
Abschreibungen	1.185	1.221
EBITDA	**1.462**	**1.397**

[1] Die Abweichungen zwischen betriebswirtschaftlichen Zahlen und dem handelsrechtlichen Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung resultieren aus betriebswirtschaftlich vorgenommenen Bereinigungen, die zu einer besseren Vergleichbarkeit der operativen Entwicklung führen.
[2] Wert bereinigt gegenüber handelsrechtlicher GuV

In den geringeren Anstiegen des EBITDA bzw. Cashflow vor Steuern gegenüber denjenigen des EBIT bzw. Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen spiegeln sich die leicht zurückgegangenen Abschreibungen wider.

Der Return on Capital Employed (ROCE = EBIT/Capital Employed), d. h. die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen in Höhe von 30.936 Mio. € (per 30. Juni 2003: 30.832 Mio. €), verbesserte sich auf 1,8 % (1. Halbjahr 2003: 1,1 %).

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2003 leicht um 1,9 % auf 46,7 Mrd. € verringert, da die Effekte aus unseren Investitionsprogrammen durch die Abgänge Brenntag/Interfer überkompensiert wurden. Auf der Aktivseite nahm der Anteil des Anlagevermögens wieder zu. Die Struktur der Passivseite blieb gegenüber dem Jahresende 2003 weitgehend unverändert. Die zinslosen Darlehen verringerten sich tilgungsbedingt leicht auf 7,2 Mrd. €. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 3,3 % auf 13,2 Mrd. €.

Investitionen und Finanzierung

Die Brutto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen lagen mit 2.922 Mio. € unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (3.170 Mio. €), aber weiterhin auf hohem Niveau. Unter Berücksichtigung der um 205 Mio. € geringeren Investitionszuschüsse Dritter betrugen die Netto-Investitionen 1.924 Mio. € (1. Halbjahr 2003: 1.967 Mio. €).

Zur Deckung des Finanzbedarfs wurden neben dem Cashflow auch die Finanzmärkte in Anspruch genommen. Im ersten Halbjahr erfolgte dies über unsere Tochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, in drei Transaktionen in Höhe von umgerechnet 273 Mio. €. Nach 2002 wurde erstmals wieder eine US$-Anleihe (250 Mio. US$; umgerechnet 209 Mio. €) emittiert, die mit einer 7-jährigen Laufzeit hauptsächlich auf Privatanleger zielte. Mit zwei 10-jährigen Privatplatzierungen über 5 Mrd. Yen (37 Mio. €) und 250 Mio. HK$ (27 Mio. €) wurden gezielt die in den letzten Jahren erschlossenen asiatischen Investorenkreise angesprochen.

Angesichts der günstigen Marktsituation wurde zusätzlich im Juli entschieden, die bereits 2003 emittierte Anleihe über 1 Mrd. € (4,75 %, 2003/2018) noch einmal um 300 Mio. € zu erhöhen.

Rating

Im Mai haben die jährlichen Rating-Reviews mit den Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's stattgefunden. Beide Rating-Agenturen haben anschließend ihre positiven Urteile über die Bonität der Deutschen Bahn erneut bestätigt.

Rating Deutsche Bahn AG	Langfristig	Kurzfristig
Rating-Agentur		
Moody's	Aa1 Ausblick „stabil"	P-1
Standard & Poor's	AA Ausblick „stabil"	A-1+

Mitarbeiter

Durch weitere Rationalisierungsanstrengungen sowie den maßgeblichen Effekt aus dem Abgang Brenntag/Interfer, BOB und RBB sank die Zahl der Beschäftigten seit dem Jahresende 2003 um 13.026 auf 229.733 Mitarbeiter. Im Vergleich zum 30. Juni 2003 mit 249.912 Mitarbeitern liegt die Zahl der Beschäftigten um 20.179 niedriger, auf vergleichbarer Basis betrug der Rückgang 9.360 Mitarbeiter (– 3,9 %).

Wesentliche Ereignisse im ersten Halbjahr 2004

- Bereits zum Zeitpunkt der Stinnes-Übernahme hatten wir angekündigt, uns von Aktivitäten, die aus Sicht des DB Konzerns keine Kern-Geschäftsfelder darstellen, zu trennen. In einer umfassenden Transaktion wurde im ersten Quartal 2004 der im Dezember 2003 vom Aufsichtsrat der DB AG genehmigte Verkauf der Aktivitäten Brenntag und Interfer Stahl an einen Finanzinvestor (Bain Capital) vollzogen. Der der Transaktion zugrunde liegende Wert aus dem Verkauf betrug rund 1,4 Mrd. €.
- Der im März 2004 vorgestellte dritte Bericht des Wettbewerbsbeauftragten bestätigte erneut den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz der DB Netz AG – und ebenso wie die im Mai 2004 erschienene unabhängige Studie „Liberalisierungsindex Bahn 2004", dass Deutschland im internationalen Vergleich eine Spitzenstellung bezüglich der umgesetzten Liberalisierung einnimmt.

Ausblick und wesentliche Ereignisse nach dem 30. Juni 2004

- Zwischen dem Ende des ersten Halbjahres und dem Redaktionsschluss dieses Berichts haben sich keine weiteren Ereignisse von übergeordneter Bedeutung ereignet.
- Auch in der zweiten Jahreshälfte liegt neben der Fortführung der Sanierungsanstrengungen der unternehmerische Fokus vor allem auf der Verbesserung der Leistungsqualität. Vorrangiges wirtschaftliches Ziel auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit ist die Rückkehr zu positiven Betrieblichen Ergebnissen nach Zinsen im Geschäftsjahr 2004. Angesichts der Erwartungen bezüglich der Markt-, Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen setzen wir hierfür auch im zweiten Halbjahr vorrangig auf die Wirkung interner Maßnahmen.

Erwartung für das Geschäftsjahr 2004	Geschäftsjahr 2004	2003 in Mio. €
Umsatzerwartung	↓ Rückgang durch Verkauf von Randaktivitäten, Wachstum im Kerngeschäft	28.228
EBITDA, EBIT und ROCE	↗ Weitere Verbesserungen	
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	↗ Positives Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	– 172
Brutto-Investitionen	↘ Rückgang	9.121

Zukunftsbezogene Aussagen
Dieser Zwischenbericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB Konzerns, seiner Unternehmensbereiche und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Unternehmensbereich Personenverkehr

- Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau bedeutet Marktanteilsgewinne
- Rückkehr zu positivem Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen
- Weitere Modernisierung der Fahrzeugflotte

in Mio. €		1. Halbjahr 2004	1. Halbjahr 2003	Veränd. in %
Verkehrsleistung	Mio. Pkm	33.908	33.880	+ 0,1
Außenumsatz		5.460	5.495	– 0,6
Innenumsatz		235	262	– 10,3
Bereichsumsatz		5.695	5.757	– 1,1
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		73	– 92	–
Operativer Cashflow		482	309	+ 56,0
Brutto-Investitionen		551	536	+ 2,8
Mitarbeiter per 30. 6. / 31. 12.		65.677	68.180 [1]	– 3,7

[1] per 31.12.2003

Die Verkehrsleistungsentwicklung im Schienenpersonenverkehr lag im ersten Halbjahr 2004 knapp über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Dies bedeutet gemessen an einem erneut rückläufigen Gesamtmarkt (auf Basis vorläufiger Daten –2 %) eine leichte Verbesserung des Marktanteils. Ein leichter Verkehrsleistungsrückgang im Geschäftsfeld Regio wurde durch einen leichten Zuwachs im Geschäftsfeld Stadtverkehr und die wieder verbesserte Entwicklung im Geschäftsfeld Fernverkehr ausgeglichen. Die Verkehrsleistung der Busverkehre lag mit 5,2 Mrd. Pkm – bereinigt um den Abgang der RBB aus dem Konsolidierungskreis – annähernd auf Vorjahresniveau. Bei leicht rückläufigen Umsatzerlösen konnte durch weitere Rationalisierungsanstrengungen und Anpassung der Kostenstrukturen der Verlust im Geschäftsfeld Fernverkehr reduziert und das Ergebnis im Geschäftsfeld Regio gesteigert werden. Damit kehrte der Unternehmensbereich insgesamt mit einem Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen von 73 Mio. € wieder in die Gewinnzone zurück.

Die Brutto-Investitionen – überwiegend für Fahrzeugbeschaffungen – übertrafen mit 551 Mio. € leicht den Wert des Vorjahreszeitraums.

Die nachfolgende Erläuterung der Entwicklung nach Geschäftsfeldern berücksichtigt die in 2004 stärker differenzierte Struktur des Unternehmensbereichs (Geschäftsfelder Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr). Die Vorjahreszahlen sind entsprechend angepasst worden.

Geschäftsfeld Fernverkehr

Im Fernverkehr konnte die Verkehrsleistung auf der Schiene im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,8 % auf 15,4 Mrd. Pkm gesteigert werden. Der leichte Nachfragezuwachs trotz schlechter konjunktureller Umfeldbedingungen und hoher intermodaler Wettbewerbsintensität ist unter anderem auf die verbesserte Leistungsqualität

(insbesondere Pünktlichkeit) zurückzuführen. Die zunehmende Nutzung der schnellen Verkehre über die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main ist ein weiterer Faktor. Unterstützt durch zusätzliche Sommerangebote zu attraktiven Preisen erwarten wir eine Fortsetzung dieses positiven Verkehrsleistungstrends auch im zweiten Halbjahr.

Die Entwicklungen der Umsatzerlöse (+ 0,3 % auf 1.395 Mio. €), des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen (– 214 Mio. €; 1. Halbjahr 2003: – 263 Mio. €) sowie des operativen Cashflows (– 68 Mio. €; 1. Halbjahr 2003: – 106 Mio. €) zeigten positive Tendenzen, die es im zweiten Halbjahr zu verstärken gilt.

Geschäftsfeld Regio

Die Verkehrsleistung auf der Schiene lag mit 16,3 Mrd. Pkm leicht (– 0,6 %) unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Belastend wirkte sich hier das unverändert schwache konjunkturelle Umfeld, insbesondere die fehlende Belebung am Arbeitsmarkt, aus. Der Außenumsatz reduzierte sich aufgrund von Bestellerentgelteinbehalten und Linienveränderungen sowie eines leichten Rückgangs bei den Fahrgelderlösen um 0,3 % auf 3.180 Mio. €. Neben weiteren Verbesserungen der Kostenstrukturen und der Leistungsqualität liegt unser Fokus unverändert auf einer Verteidigung der guten Marktposition, sowohl bei anstehenden Ausschreibungen als auch durch den Abschluss langfristiger Bestellerverträge. Durch eine Verbesserung der Kostenstrukturen konnte das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen um 113 Mio. € auf 243 Mio. € gesteigert werden. Der operative Cashflow stieg deutlich um 39,3 % auf 418 Mio. €.

Seit Jahresbeginn konnten wir Verkehrsverträge in NRW und mit dem Saarland abschließen sowie die Ausschreibungen Schwarzwaldbahn, Altmark–Börde–Anhalt, Flensburg-Express und Sachsen Anhalt-Süd (Burgenlandbahn) gewinnen.

Geschäftsfeld Stadtverkehr

Im Geschäftsfeld Stadtverkehr (S-Bahnen in Berlin und Hamburg sowie regional tätige Busgesellschaften) lag die Verkehrsleistung der S-Bahnen mit 2,3 Mrd. Pkm knapp über Vorjahresniveau, die Verkehrsleistung der Busgesellschaften leicht unter dem Wert im Vorjahreszeitraum. Der Rückgang des Außenumsatzes um 3,2 % auf 842 Mio. € resultierte in erster Linie aus der Entwicklung der Bestellerentgelte bei der S-Bahn Berlin GmbH. Trotz einer guten Ergebnisentwicklung der Busgesellschaften ging deshalb das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen insgesamt leicht auf 39 Mio. € zurück. Der operative Cashflow lag mit 114 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Der Rückgang der Brutto-Investitionen basiert unter anderem auf bereits in die zweite Jahreshälfte 2003 vorgezogenen Fahrzeuginvestitionen.

Der Verkehrsvertrag zwischen der S-Bahn Berlin GmbH und dem Land Berlin liegt paraphiert vor und soll mit Unterzeichnung im zweiten Halbjahr rückwirkend zum 1. Januar 2003 gelten.

Unternehmensbereich Transport und Logistik

- Deutliche Steigerung der Verkehrs- und Transportleistung
- Deutlicher Umsatzanstieg um 7,0 % auf 5,7 Mrd. €
- Ergebnisentwicklung durch Geschäftsfeld Railion belastet

in Mio. €		1. Halbjahr 2004	1. Halbjahr 2003	Veränd. in %
Verkehrsleistung	Mio. tkm	41.629	38.920	+ 7,0
Außenumsatz		5.678	5.306	+ 7,0
Innenumsatz		356	275	+ 29,5
Bereichsumsatz		6.034	5.581	+ 8,1
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		66	143	– 53,8
Operativer Cashflow		239	302	– 20,9
Brutto-Investitionen		253	180	+ 40,6
Mitarbeiter per 30. 6. / 31. 12.		62.165	60.973[1)]	+ 2,0

[1)] per 31. 12. 2003

Gemessen an der zugrunde liegenden Marktentwicklung haben sich die Geschäftsfelder im Unternehmensbereich Transport und Logistik im ersten Halbjahr gut entwickelt. Die hohe Wettbewerbsintensität im deutschen Güterverkehrsmarkt in Verbindung mit einem unverändert schwachen konjunkturellen Umfeld führte im Geschäftsfeld Railion jedoch gegenläufig zu deutlich niedrigeren Margen. Insofern kommt in der Umsatzentwicklung des Unternehmensbereichs insgesamt mit einem Anstieg um 7,0 % auf 5.678 Mio. € die deutlich positivere Entwicklung im Geschäftsfeld Schenker nicht voll zum Tragen. Auch die Entwicklung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen bleibt mit 66 Mio. € unter anderem deshalb hinter dem im Vorjahreszeitraum erzielten Wert zurück. Im Zuge des fortgesetzten Modernisierungsprogramms – mit Schwerpunkt im Geschäftsfeld Railion – stiegen die Brutto-Investitionen um 40,6 % auf 253 Mio. €.

Mit dem erfolgreichen Start des neuen Unternehmensbereichs Transport und Logistik im zweiten Halbjahr 2003 sind einzelne Tochtergesellschaften teilweise den einzelnen Geschäftsfeldern neu bzw. anders zugeordnet worden. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Geschäftsfeld Railion

Im Schienengüterverkehr konnte eine Verkehrsleistungssteigerung um 7,0 % auf 41,6 Mrd. tkm erzielt werden. Hierzu trug Railion Deutschland 38,6 Mrd. tkm (+ 7,1 %) bei, Railion Nederland 2,1 Mrd. tkm (+ 7,9 %) und Railion Danmark 1,0 Mrd. tkm (+ 0,2 %).

Nach einem für Railion Deutschland starken ersten Quartal hat sich der Zuwachs im zweiten Quartal leicht abgeschwächt. Wachstumsträger waren vor allem die Bereiche Eisen/Stahl und Eisenerztransporte sowie die Bereiche Baustoffe, Fahrzeuge, Chemie und forstwirtschaftliche Erzeugnisse. Rückläufig waren hingegen die Transporte landwirtschaftlicher Produkte sowie die Steinkohlen- und Koksverkehre. Einen deutlich positiven Beitrag lieferte erneut der Kombinierte Verkehr. Im Vergleich zu den

anderen Verkehrsträgern hat sich der Schienengüterverkehr damit im ersten Halbjahr 2004 überdurchschnittlich gut entwickelt.

Allerdings ergab sich durch den starken Preisdruck vor allem im konventionellen Ladungsverkehr eine rückläufige Umsatzentwicklung. Da auch Railion Nederland und Railion Danmark Umsatzrückgänge hinnehmen mussten, reduzierte sich der Außenumsatz des Geschäftsfelds insgesamt um 2,4 % auf 1.454 Mio. €. Trotz weiterer Verschlankung der Produktionsprozesse konnten dieser Umsatzeffekt sowie die Belastungen aus höheren Energiekosten nicht vollständig aufgefangen werden. Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen ging gegenüber dem durch positive Sondereffekte beeinflussten Wert des Vorjahreszeitraums um 77 Mio. € zurück und war mit –19 Mio. € negativ. Der operative Cashflow reduzierte sich um 63 Mio. € auf 81 Mio. €. Zur Gegensteuerung wurden zusätzliche Kostensenkungsmaßnahmen initiiert.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 215 Mio. € oberhalb des Vorjahreswerts. Schwerpunkt ist auch im laufenden Jahr die Beschaffung von neuen Lokomotiven und Güterwagen/Ladeeinheiten.

Geschäftsfeld Schenker

Das Geschäftsfeld hat sich im ersten Halbjahr erneut erfolgreich entwickelt und profitierte dabei von der Marktentwicklung sowie der eigenen starken Wettbewerbsposition.

Im Europäischen Landverkehr zeichnet sich in Westeuropa eine moderate konjunkturelle Erholung ab, an der Schenker mit steigenden Transportvolumina insbesondere im nationalen Verkehr in Deutschland und Frankreich partizipieren konnte. Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden deshalb Volumenzuwächse verzeichnet – allerdings ist der Transportmarkt immer noch durch Überkapazitäten gekennzeichnet, die zu Druck auf die Frachtraten führen. Die Durchsetzung von Preiserhöhungen speziell bei Großkunden bleibt problematisch. Der EU-Beitritt der osteuropäischen Staaten führte wegen des Wegfalls der Zollabwicklung auf Kundenseite zu der Erwartung zunehmend kürzerer Lieferzeiten und höherer Frequenzen der Bedienung. Hier hat Schenker mit seinen leistungsfähigen Netzwerken in Osteuropa eine starke Wettbewerbsposition.

Der Luftverkehr blieb weiter durch eine starke Unpaarigkeit der Warenströme gekennzeichnet. Die Exporte aus Asien sowohl nach Europa als auch nach Nordamerika verzeichneten starke Zuwachsraten. Es kam auf diesen Relationen zum Teil zu Kapazitätsengpässen. Entsprechend hoch blieb das Frachtratenniveau. Auf den Gegenrelationen nach Asien ergaben sich angesichts niedrigerer Volumina Überkapazitäten im Frachtraumangebot und ein deutlich niedrigeres Ratenniveau. Eine ähnliche Unpaarigkeit bestand auf der Transatlantik-Route, wo die Westbound-Verkehre aus Europa trotz des hohen Euro-Kurses weiterhin relativ stark sind. Die Volumina auf den Eastbound-Relationen aus Nordamerika nach Europa blieben trotz leichter Zunahme weiter niedrig. Eine leichte Erholung war in den Verkehren zwischen Nord- und Südamerika insbesondere southbound nach Südamerika zu beobachten.

Insgesamt sind im Luftverkehr die Ratenaufschläge wegen erhöhter Energiepreise und Sicherheitsanforderungen (fuel/security surcharges) weiter angestiegen. In

diesem Umfeld verzeichnete Schenker im ersten Halbjahr einen Volumenzuwachs gegenüber dem Vorjahreszeitraum von durchschnittlich knapp 15 % mit Wachstumsschwerpunkten in den Relationen von Asien nach Europa und von Europa nach Nordamerika.

Exporte aus Asien sowie der innerasiatische Verkehr blieben der Wachstumsmotor des weltweiten Seefrachtmarkts. Schenker konnte in den wichtigen Relationen überdurchschnittlich an dieser Entwicklung partizipieren und verzeichnete ein zweistelliges Wachstum der Transportmengen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Auf den Relationen aus Asien nach Europa und Nordamerika waren die Schiffskapazitäten weiterhin voll ausgelastet, so dass Ratenerhöhungen seitens der Reedereien durchgesetzt wurden. Auf den Relationen von Europa nach Asien haben die Frachtraten dagegen nach einer Erhöhung zum 1. März wieder nachgegeben. Auf der Transpacific-Westbound-Relation (von Nordamerika nach Asien) stieg die Kapazitätsauslastung – und damit das Ratenniveau – wegen der steigenden Materialnachfrage der asiatischen Exportindustrie. In den Transatlantik-Verkehren waren wegen des schwachen US$-Kurses Zuwächse der Güterströme insbesondere von Nordamerika nach Europa zu verzeichnen, während die Volumina von Europa nach Nordamerika eher stabil bis rückläufig waren. Auch die Südamerika-Verkehre blieben von einer starken Unpaarigkeit gekennzeichnet. Während die Verkehre von Europa bzw. Nordamerika nach Südamerika weiter extrem schwach waren, blieben die Kapazitäten in Gegenrichtung voll ausgelastet. Das Ratenniveau differierte entsprechend stark.

Insgesamt sind die Transportvolumina im Seeverkehr bei Schenker im ersten Halbjahr 2004 gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich zweistellig gewachsen. Der Wachstumsschwerpunkt lag erwartungsgemäß in Asien, aber auch in Europa und Amerika konnten deutliche Zuwächse verzeichnet werden.

Die positive Entwicklung spiegelt sich in einem Anstieg des Außenumsatzes um 10,6 % auf 3.947 Mio. € wider. Alle Produktbereiche einschließlich des Messegeschäfts trugen mit etwa gleichen Wachstumsraten hierzu bei. Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen konnte um 16 Mio. € auf 93 Mio. € verbessert werden. Der operative Cashflow stieg ebenfalls um 16 Mio. € auf 162 Mio. €.

Geschäftsfeld Freight Logistics (Beteiligungen)

Auch das Geschäftsfeld Freight Logistics entwickelte sich mit einem Umsatzanstieg um 8,2 % auf 250 Mio. € positiv. Die Entwicklung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen ging durch die Ergebnisbelastung zweier Tochtergesellschaften (aufgrund der Kosten für die Integration eines Terminals bzw. kundenseitiger Auftragsverschiebungen) leicht um 3 Mio. € auf 5 Mio. € zurück.

Geschäftsfeld Intermodal (Beteiligungen)

Der Anstieg des Außenumsatzes um 10 Mio. € auf 27 Mio. € ist maßgeblich auf eine veränderte Einbindung einer Tochtergesellschaft zurückzuführen, die im ersten Quartal 2003 noch als Agent für Railion Deutschland arbeitete und erst später auf eigene Rechnung agierte. Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen war erneut knapp positiv.

Unternehmensbereich Personenbahnhöfe

- Positive Umsatzentwicklung in den Bereichen Verkehrsstation und Vermietung
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich verbessert
- Modernisierungsprogramm mit umfangreichen Investitionen fortgesetzt

in Mio. €		1. Halbjahr 2004	1. Halbjahr 2003	Veränd. in %
Stationshalte	Mio.	69,5	67,7	+ 2,7
davon konzernexterne Kunden		(5,5)	(4,4)	+ 23,8
Außenumsatz		134	123	+ 8,9
Innenumsatz		304	291	+ 4,5
Bereichsumsatz		438	414	+ 5,8
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		30	2	–
Operativer Cashflow		84	50	+ 68,0
Brutto-Investitionen		241	222	+ 8,6
Mitarbeiter per 30. 6. / 31. 12.		5.076	5.074[1)]	0,0

[1)] per 31. 12. 2003

Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe konnte im ersten Halbjahr 2004 seinen Bereichsumsatz gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 5,8 % auf 438 Mio. € steigern. Getragen wurde diese Steigerung insbesondere von der Entwicklung des Außenumsatzes (+ 8,9 % auf 134 Mio. €). Insgesamt machten sich höhere Einnahmen im Bereich Verkehrsstation mit externen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie in der konzernexternen und -internen Vermietung positiv bemerkbar. Allerdings blieb die Entwicklung im Vermietungsbereich weiterhin durch das schwache konjunkturelle Umfeld beeinträchtigt. Die Zahl der Stationshalte von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen stieg deutlich um 23,8 % auf 5,5 Mio. Halte.

In Verbindung mit einem nachhaltigen Kostenmanagement führte die Umsatzausweitung zu einer erfreulichen Verbesserung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen auf 30 Mio. € (1. Halbjahr 2003: 2 Mio. €). Durch die Ergebnisentwicklung sowie leicht höhere Abschreibungen verbesserte sich auch der operative Cashflow um 34 Mio. € auf 84 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 241 Mio. € um 19 Mio. € über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Wesentliche Projekte waren dabei die Nord-Süd-Verbindung in Berlin, die Flughafenanbindung Köln/Bonn und der Knoten Erfurt.

Im Juni wurde mit dem Flughafen Köln/Bonn der bundesweit neunte Flughafen an das Schienennetz in Deutschland angeschlossen. Der neue viergleisige Bahnhof befindet sich direkt unter dem Terminal 2 des Flughafens. Ebenfalls im Juni konnte zusammen mit dem Land Saarland eine Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von 24 Personenbahnhöfen und Haltepunkten getroffen werden.

Unternehmensbereich Fahrweg

- Kontinuierlich steigender Umsatz mit konzernfremden Eisenbahnen
- Modernisierungsoffensive auf hohem Niveau fortgeführt
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich gesteigert

in Mio. €		1. Halbjahr 2004	1. Halbjahr 2003	Veränd. in %
Betriebsleistung	Mio. Trkm	496,7	489,0	+ 1,6
davon konzernexterne Kunden		(42,8)	(33,1)	+ 29,4
Außenumsatz		158	129	+ 22,5
Innenumsatz		1.807	1.702	+ 6,2
Bereichsumsatz		1.965	1.831	+ 7,3
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		– 2	– 170	+ 98,8
Operativer Cashflow		428	240	+ 78,3
Brutto-Investitionen		1.715	2.098	– 18,3
Mitarbeiter per 30. 6. / 31. 12.		44.991	44.080[1)]	+ 2,1

[1)] per 31. 12. 2003

Zwar dominieren umsatzseitig die konzerninternen Kunden, allerdings haben die konzernfremden Kunden diskriminierungsfreien Zugang und bauen ihren Anteil seit Jahren aus. Basierend auf einer intensiveren Trassennutzung konnte so im Vergleich zum Vorjahreszeitraum der Außenumsatz mit konzernfremden Kunden deutlich um 29 Mio. € auf 158 Mio. € gesteigert werden. Die Umsätze mit konzerninternen Kunden nahmen nach einem Rückgang im Vorjahreszeitraum wieder zu (+ 6,2 % auf 1.807 Mio. €). Der Bereichsumsatz stieg um 7,3 % auf 1.965 Mio. €, die Zahl der Trassenkilometer (Trkm) insgesamt um 1,6 % auf 496,7 Mio. Trkm.

Getragen durch die positive Umsatzentwicklung und durch saisonal niedrigere Materialaufwendungen konnte das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen um 168 Mio. € auf – 2 Mio. € verbessert werden. Auch der operative Cashflow lag mit 428 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (1. Halbjahr 2003: 240 Mio. €).

Im März hat die Bundesregierung die Haushaltslinie für Investitionen in die Schieneninfrastruktur festgelegt. Demnach stehen in 2004 und in den Folgejahren bis 2008 geringere Mittel als bisher für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung. In Abstimmung mit Bund und Ländern wurde daraufhin eine Priorisierung von laufenden und geplanten Projekten vorgenommen. Im Zusammenhang mit der Kürzung der Bundeshaushaltsmittel für Schieneninfrastruktur-Projekte und der daraus resultierenden strikten Investitionspriorisierung gingen die Brutto-Investitionen um 18,3 % auf 1.715 Mio. € zurück.

Unternehmensbereich Dienstleistungen

- Bündelung direkt geführter Geschäftsfelder
- Umsätze mit konzernexternen Kunden weiter ausgeweitet
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen wieder positiv

in Mio. €	1. Halbjahr 2004	1. Halbjahr 2003	Veränd. in %
Außenumsatz	128	97	+ 32,0
Innenumsatz	1.526	1.658	– 8,0
Bereichsumsatz	1.654	1.755	– 5,8
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	10	– 4	–
Operativer Cashflow	136	126	+ 7,9
Brutto-Investitionen	161	130	+ 23,8
Mitarbeiter per 30. 6. / 31. 12.	32.531	33.463[1)]	– 2,8

[1)] per 31. 12. 2003

Der Unternehmensbereich Dienstleistungen umfasst die bestehenden Geschäftsfelder DB Energie, DB Fuhrpark, DB Services, DB Systems, DB Telematik sowie die zum 1. Januar 2004 als DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH ausgegründete schwere Fahrzeuginstandhaltung. Das Geschäftsfeld DB ProjektBau wird seit Jahresbeginn nicht mehr im Unternehmensbereich Dienstleistungen, sondern direkt geführt. In der Darstellung der Kennzahlen sind auch die Vorjahreswerte entsprechend angepasst worden.

Im ersten Halbjahr 2004 erzielte der Unternehmensbereich Dienstleistungen einen Bereichsumsatz von 1.654 Mio. € (1. Halbjahr 2003: 1.755 Mio. €; – 5,8 %). Der im Wesentlichen von der DB Energie GmbH, der DB Services-Gruppe sowie der DB Fuhrpark-Gruppe und der DB Telematik GmbH erzielte Außenumsatz stieg um 32,0 % auf 128 Mio. €. Insbesondere die DB Energie konnte unter anderem durch die Optimierung des langfristig gebundenen Stromportfolios sowie durch Steigerungen des Geschäfts mit Energiedienstleistungen und Traktionsstrom ihren Außenumsatz deutlich steigern.

Aufgrund der primär unterstützenden Funktion der Aktivitäten im Unternehmensbereich Dienstleistungen dominieren konzerninterne Kunden. Die Innenumsätze mit diesen gingen infolge der konzernweiten Rationalisierungsmaßnahmen um 8,0 % auf 1.526 Mio. € zurück.

Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen konnte gesteigert werden (10 Mio. €, 1. Halbjahr 2003: – 4 Mio. €). Die Steigerung ist im Wesentlichen auf die Entwicklung bei der DB Energie GmbH und der DB Telematik GmbH zurückzuführen. Der operative Cashflow stieg um 7,9 % auf 136 Mio. €. Die Brutto-Investitionen stiegen deutlich um 23,8 % auf 161 Mio. €. Den größten Anteil am Investitionsvolumen hat die DB Fuhrpark-Gruppe aufgrund von Fahrzeugkäufen.

Konzern-Bilanz

zum 30. Juni 2004

Aktiva

in Mio. €	30. 6. 2004	31. 12. 2003
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	489	531
Sachanlagen	39.750	39.562
Finanzanlagen	1.270	1.269
	41.509	**41.362**
Umlaufvermögen		
Vorräte	952	1.399
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.650	4.462
Wertpapiere	0	0
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	462	265
	5.064	**6.126**
Rechnungsabgrenzungsposten	**169**	**159**
	46.742	**47.647**

Passiva

in Mio. €	30. 6. 2004	31. 12. 2003
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150
Kapitalrücklage	4.264	4.264
Übriges Eigenkapital	– 1.480	– 1.338
	4.934	**5.076**
Sonderposten	**0**	**0**
Rückstellungen	**14.577**	**14.691**
Verbindlichkeiten		
Zinslose Darlehen	7.164	7.512
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	13.157	12.731
Übrige Verbindlichkeiten	6.081	6.759
	26.402	**27.002**
Rechnungsabgrenzungsposten	**829**	**878**
	46.742	**47.647**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 30. Juni 2004

in Mio. €	1. Halbjahr 2004	1. Halbjahr 2003
Umsatzerlöse	11.719	13.995
Bestandsveränderungen	– 4	8
Andere aktivierte Eigenleistungen	907	953
Gesamtleistung	**12.622**	**14.956**
Sonstige betriebliche Erträge	776	995
Materialaufwand	– 5.720	– 7.628
Personalaufwand	– 4.733	– 5.037
Abschreibungen	– 1.185	– 1.221
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 1.490	– 1.898
	270	**167**
Beteiligungsergebnis	10	4
Zinsergebnis	– 342	– 319
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**– 62**	**– 148**

Konzern-Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 30. Juni 2004

in Mio. €	1. Halbjahr 2004	1. Halbjahr 2003
Ergebnis vor Steuern	**– 62**	**– 148**
Abschreibungen auf Sachanlagen[1)]	1.185	1.221
Veränderung der Pensionsrückstellungen	35	28
Cashflow vor Steuern	**1.158**	**1.101**
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen	– 8	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen	– 108	– 229
Veränderung der Sonderposten	0	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen[1)] und Finanzanlagen	14	37
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)	1.249	– 372
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)	– 840	– 85
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	– 62	– 66
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	**1.403**	**386**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen[1)]	579	49
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen[1)]	– 2.922	– 3.170
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.070	1.206
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes	54	59
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes und Investitionszuwendungen	– 420	– 361
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen	15	10
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen und den (Teil-) Erwerb von konsolidierten Unternehmen	– 8	– 15
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	**– 1.632**	**– 2.222**
Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter	–	–
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung	0	1.494
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung	155	– 568
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	273	1.000
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten	– 2	– 42
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	**426**	**1.884**
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	**197**	**48**
Finanzmittelbestand am 1.1.	265	271
Finanzmittelbestand am 30. 6.	**462**	**319**

[1)] einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Die Vorjahresdarstellung wurde aus Gründen einer besseren Vergleichbarkeit hinsichtlich des Ausweises der Aurelis-Transaktion an die im Geschäftsbericht 2003 gewählte Darstellung angepasst.

Segmentinformationen

	Außenumsatz 1. Halbjahr		Innenumsatz 1. Halbjahr		Bereichsumsatz 1. Halbjahr		Abschreibungen 1. Halbjahr		Zinssaldo[1] 1. Halbjahr	
in Mio. €	**2004**	**2003**	**2004**	**2003**	**2004**	**2003**	**2004**	**2003**	**2004**	**2003**
Personenverkehr										
GF Fernverkehr	1.395	1.391	96	112	1.491	1.503	147	157	– 20	– 14
GF Regio	3.180	3.189	102	114	3.282	3.303	175	170	– 37	– 33
GF Stadtverkehr	842	870	15	13	857	883	76	71	– 18	– 18
Übrige	43	45	22	23	65	68	11	3	2	0
Insgesamt	5.460	5.495	235	262	5.695	5.757	409	401	– 73	– 65
Transport und Logistik										
GF Schenker	3.947	3.569	10	6	3.957	3.575	69	68	– 9	– 13
GF Railion	1.454	1.489	324	253	1.778	1.742	100	87	– 21	– 18
GF Freight Logistics	250	231	15	8	265	239	3	3	– 1	– 1
GF Intermodal	27	17	7	8	34	25	1	1	0	0
Übrige	0	0	0	0	0	0	0	0	– 4	0
Insgesamt	5.678	5.306	356	275	6.034	5.581	173	159	– 35	– 32
Personenbahnhöfe	134	123	304	291	438	414	54	48	– 20	– 20
Fahrweg	158	129	1.807	1.702	1.965	1.831	430	410	– 97	– 91
Dienstleistungen	128	97	1.526	1.658	1.654	1.755	126	131	– 5	– 9
Sonstige Aktivitäten / Konsolidierung	161	2.845	393	464	554	3.309	– 7	72	– 109	– 102
Konzern	**11.719**	**13.995**	**4.621**	**4.652**	**16.340**	**18.647**	**1.185**	**1.221**	**– 339**	**– 319**

	Betriebliches Ergebnis nach Zinsen 1. Halbjahr		Operativer Cashflow 1. Halbjahr		Brutto-Investitionen 1. Halbjahr		Bilanzsumme		Mitarbeiter[2]	
in Mio. €	**2004**	**2003**	**2004**	**2003**	**2004**	**2003**	**30. 6. 04**	**31.12.03**	**30. 6. 04**	**31.12.03**
Personenverkehr										
GF Fernverkehr	– 214	– 263	– 68	– 106	149	119	4.181	4.540	16.449	24.058
GF Regio	243	130	418	300	358	316	6.402	6.432	29.542	29.878
GF Stadtverkehr	39	44	114	115	44	99	1.731	1.783	12.510	12.725
Übrige	5	– 3	18	0	0	2	4.665	4.335	7.176	1.519
Insgesamt	73	– 92	482	309	551	536	16.979	17.090	65.677	68.180
Transport und Logistik										
GF Schenker	93	77	162	146	27	19	3.166	3.121	34.792	33.279
GF Railion	– 19	58	81	144	215	147	3.063	3.255	25.305	25.651
GF Freight Logistics	5	8	8	11	11	13	159	150	1.072	997
GF Intermodal	0	0	1	1	0	1	28	26	358	327
Übrige	– 13	0	– 13	0	0	0	2.125	3.040	638	719
Insgesamt	66	143	239	302	253	180	8.541	9.592	62.165	60.973
Personenbahnhöfe	30	2	84	50	241	222	2.893	2.843	5.076	5.074
Fahrweg	– 2	– 170	428	240	1.715	2.098	21.711	21.874	44.991	44.080
Dienstleistungen	10	– 4	136	126	161	130	3.453	2.933	32.531	33.463
Sonstige Aktivitäten / Konsolidierung	– 239	– 22	– 246	51	1	4	– 6.835	– 6.685	19.293	30.989
Konzern	**– 62**	**– 143**	**1.123**	**1.078**	**2.922**	**3.170**	**46.742**	**47.647**	**229.733**	**242.759**

GF = Geschäftsfeld

[1] betriebswirtschaftliche Größe, abweichend gegenüber Zinsergebnis lt. GuV in Bezug auf nicht operative Sondereffekte

[2] Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, ohne Auszubildende

Anmerkungen

Dieser Halbjahresbericht wurde auf Basis des DRS 6 erstellt. Die Aufstellung folgt dem für den Konzernabschluss 2003 verwendeten Vorgehen und richtet sich nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG). Die Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres wie gegenüber dem Konzernabschluss 2003 unverändert.

Weitere Einzelanmerkungen:

- Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind Strukturveränderungen insbesondere durch die Abgänge der nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten Brenntag/Interfer (Verkauf mit Wirkung zum 1. Januar 2004) sowie der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (Verkauf Jahresende 2003) und der Regionalbus Braunschweig GmbH (nach Einbringung in ein Joint Venture im zweiten Halbjahr 2003 nicht mehr vollkonsolidiert) entstanden; hierauf wird in der Kommentierung eingegangen. Die weiteren Veränderungen im Konsolidierungskreis stellen keine wesentlichen Änderungen dar. Die hieraus resultierenden Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind nicht wesentlich.
- Die Veränderung des Eigenkapitals zwischen dem 31. Dezember 2003 und dem 30. Juni 2004 resultiert aus dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, den Steuern vom Einkommen und Ertrag und erfolgsneutralen Veränderungen in Höhe von –18 Mio. € aus Währungskursdifferenzen.
- Auf Basis der im ersten Halbjahr 2004 im Rahmen unseres Risikomanagements aktualisierten Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind in der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.
- Bei der Segmentbetrachtung ist ferner auf Folgendes hinzuweisen (Vorjahreszahlen entsprechend angepasst):
  (1) Im Unternehmensbereich Personenverkehr werden erstmals neben dem Geschäftsfeld Fernverkehr die Geschäftsfelder Regio und Stadtverkehr getrennt ausgewiesen.
  (2) Die Darstellung des Unternehmensbereichs Transport und Logistik folgt der im zweiten Halbjahr 2003 neu etablierten und im Geschäftsbericht 2003 dargestellten Struktur.
  (3) Der Unternehmensbereich Dienstleistungen umfasst nunmehr auch die zum 1. Januar 2004 als DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH ausgegründete schwere Fahrzeuginstandhaltung. Das Geschäftsfeld DB ProjektBau wird seit Jahresbeginn hingegen nicht mehr im Unternehmensbereich Dienstleistungen, sondern direkt geführt.

Berlin, den 10. August 2004

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Organe der Deutschen Bahn AG

Aufsichtsrat

Dr. Günther Saßmannshausen
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats

Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Norbert Hansen*
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Niels Lund Chrestensen

Peter Debuschewitz*

Horst Fischer*

Volker Halsch

Horst Hartkorn*

Jörg Hensel*

Klaus-Dieter Hommel*

Günter Kirchheim*

Lothar Krauß*

Heike Moll*

Ralf Nagel

Dr. rer. nat. h.c. Friedel Neuber

Prof. Dr. Ekkehard D. Schulz

Dr. Ulrich Schumacher

Dr. Alfred Tacke

Dr.-Ing. E. h. Heinrich Weiss

Margareta Wolf

Horst Zimmermann*

* Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer

Vorstand

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands

Diethelm Sack
Ressort Finanzen und Controlling

Dr. Norbert Bensel
Ressort Personal

Klaus Daubertshäuser
Ressort Marketing und politische Beziehungen

Dr. Karl-Friedrich Rausch
Ressort Personenverkehr

Dr. Bernd Malmström
Ressort Transport und Logistik

Roland Heinisch
Ressort Fahrweg

Stand: 31. Juli 2004

Wesentliche Finanztermine

16. März 2005	Vorläufige Zahlen zum Geschäftsjahr 2004
25. Mai 2005	Bilanzpressekonferenz / Geschäftsbericht zum Geschäftsjahr 2004

Impressum

Finanzwirtschaftliche Informationen bietet Ihnen Investor Relations:

Telefon: 030.297-61678
Telefax: 030.297-61961
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: www.db.de/ir

Der Halbjahresbericht sowie aktuelle Informationen über die Bahn sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Halbjahresbericht erscheint auch in englischer Sprache.

Unternehmenspublikationen können Sie bei der Konzernkommunikation bestellen:

Telefax: 030.297-62086
E-Mail: medienbetreuung@bahn.de

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de