



DB2020 –

Unser Kompass auch in schwierigen Zeiten

Deutsche Bahn

Zwischenbericht

Januar – Juni 2013

Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €				
Umsatz	19.373	19.492	-119	-0,6
Umsatz vergleichbar	19.264	19.492	-228	-1,2
Ergebnis vor Ertragsteuern	549	839	-290	-34,6
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	554	783	-229	-29,2
EBITDA bereinigt	2.460	2.758	-298	-10,8
EBIT bereinigt	1.018	1.321	-303	-22,9
Langfristige Vermögenswerte per 30.06.2013/31.12.2012 ¹⁾	44.197	44.241	-44	-0,1
Kurzfristige Vermögenswerte per 30.06.2013/31.12.2012 ¹⁾	8.377	8.284	+93	+1,1
Eigenkapital per 30.06.2013/31.12.2012 ¹⁾	15.022	14.978	+44	+0,3
Netto-Finanzschulden per 30.06.2013/31.12.2012	16.982	16.366	+616	+3,8
Bilanzsumme per 30.06.2013/31.12.2012 ¹⁾	52.574	52.525	+49	+0,1
Capital Employed per 30.06. ¹⁾	33.350	32.486	+864	+2,7
Return on Capital Employed (ROCE) in %	6,1	8,1	-	-
Tilgungsdeckung in % ¹⁾	18,7	21,3	-	-
Gearing in % ¹⁾	113	116	-	-
Netto-Finanzschulden/EBITDA ¹⁾	3,5	3,1	-	-
Brutto-Investitionen	3.263	3.038	+225	+7,4
Netto-Investitionen	1.598	1.408	+190	+13,5
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.494	1.540	-46	-3,0
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	2.150	2.075	+75	+3,6
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Reisende in Mio.	1.102	1.064	+38	+3,6
davon in Deutschland	991,3	981,3	+10,0	+1,0
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	43.047	42.660	+387	+0,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	379,4	378,9	+0,5	+0,1
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	196,7	202,3	-5,6	-2,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	51.627	54.003	-2.376	-4,4
Auslastung in t pro Zug	526,6	522,4	+4,2	+0,8
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	511,8	518,5	-6,7	-1,3
davon konzernexterne Bahnen	120,4	112,7	+7,7	+6,8
Anteil konzernexterner Bahnen in %	23,5	21,7	-	-
Stationshalte in Mio.	72,5	73,0	-0,5	-0,7
davon konzernexterne Bahnen	13,4	13,0	+0,4	+3,1
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	1.048	1.011	+37	+3,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ²⁾	4.261	4.391	-130	-3,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	759,8	720,2	+39,6	+5,5
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	47.276	47.759	-483	-1,0
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	526,2	537,1	-10,9	-2,0
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	911,0	926,1	-15,1	-1,6
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand Verkehrsverträge Personenverkehr per 30.06.2013/31.12.2012 in Mrd. €	78,0	79,5	-1,5	-1,9
Betriebslänge Schienennetz in km per 30.06.2013/31.12.2012	33.492	33.505	-13	-
Mitarbeiter per 30.06.2013/31.12.2012 in VZP	295.734	287.508	+8.226	+2,9
Rating Moody's/Standard & Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/AA	-	-

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

²⁾ Ohne DB Arriva.

Strategie DB2020



*Unsere Zukunft:
Nachhaltig erfolgreich*

Unsere drei Dimensionen



Ökonomie
Profitabler Marktführer



Soziales
Top-Arbeitgeber



Ökologie
Umwelt-Vorreiter

Unsere vier Stoßrichtungen



Kunde und Qualität



Profitables Wachstum



*Kulturwandel/
Mitarbeiterzufriedenheit*



*Ressourcenschonung/
Emissions- und Lärmreduktion*

Inhalt

1 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

2 WESENTLICHE EREIGNISSE

3 KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

3 Überblick

6 Geschäfts- und Rahmenbedingungen

14 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

25 Entwicklung der Geschäftsfelder

41 Kunde und Qualität

42 Soziales

44 Ökologie

47 Weitere Informationen

47 Risiko- und Chancenbericht

48 Nachtragsbericht

49 Prognosebericht

52 KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)

52 Konzern-Gewinn-
und Verlustrechnung

53 Konzern-Bilanz

54 Konzern-Kapitalflussrechnung

55 Konzern-Eigenkapitalspiegel

56 Segmentinformationen
nach Geschäftssegmenten

58 Erläuterungen zum
Konzern-Zwischenabschluss

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Meine Damen und Herren,

die DB hat im ersten Halbjahr 2013 wichtige Fortschritte bei der Umsetzung ihrer nachhaltigen Konzernziele gemacht. Obwohl das Umfeld in vieler Hinsicht schwieriger geworden ist, haben unsere über 300.000 Mitarbeiter konsequent daran gearbeitet, die Kunden- und Qualitätsorientierung zu verbessern, Chancen für profitables Wachstum zu nutzen, die DB zum Top-Arbeitgeber zu machen und unsere Position als Umwelt-Vorreiter zu verteidigen.

Es ist uns gelungen, den Umsatz stabil zu halten und die Zahl der Zugreisenden weiter zu steigern. Wir sind zum größten Personenverkehrsunternehmen in Osteuropa geworden. Wir setzen unsere Einstellungsoffensive unvermindert fort. Und der Schienenverkehr ist noch umweltfreundlicher geworden.

Während wir den Umsatz mit 19,4 Milliarden Euro auf dem Rekordniveau von 2012 halten konnten, ist das Ergebnis vor Steuern und Zinsen um 22,9 Prozent zurückgegangen. Hintergründe sind neben der Konjunkturschwäche die stark gestiegenen Kosten für Energie und Personal, die andauernden Lieferverzögerungen durch die Zughersteller, aber auch die zunehmende Regulierung. Auch das Hochwasser belastet mit seinen gravierenden Auswirkungen auf den Bahnbetrieb und die Infrastruktur unsere Zwischenbilanz.

Unsere Netto-Finanzschulden sind geringfügig auf knapp 17 Milliarden Euro angestiegen, und die Kapitalverzinsung (ROCE) hat sich auf 6,1 Prozent reduziert. Im deutschen Schienenpersonenverkehr hatten wir zehn Millionen zusätzliche Reisende, und die Verkehrsleistung lag mit 43 Milliarden Personenkilometern knapp über dem Vorjahr. Im Schienengüterverkehr hingegen ist die Verkehrsleistung um 4,4 Prozent zurückgegangen. Auch in der Logistik ist die schwache Konjunktur spürbar, insbesondere in der See- und Luftfracht. Lediglich die Kontraktlogistik hat sich mit einem Wachstum von 6,9 Prozent weiterhin erfreulich entwickelt.

Trotz der schwierigeren wirtschaftlichen Lage haben wir auf hohem Niveau in neue Züge und in die Modernisierung der Infrastruktur investiert, um unsere Qualität weiter zu verbessern: So haben wir mit Bombardier einen Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 450 elektrischen Lokomotiven abgeschlossen. Und DB Netz hat als erstes europäisches Infrastrukturunternehmen zwei eigene Schienenschleifmaschinen für 40 Millionen Euro angeschafft, die künftig die Sperrzeiten der Strecken spürbar reduzieren werden.

Die Grundlagen für profitables Wachstum haben zwei wichtige internationale Vertragsabschlüsse gelegt: Durch die Übernahme des Osteuropageschäfts von Veolia Transdev sind wir jetzt in 15 europäischen Ländern aktiv. Und DB Schenker Rail wird gemeinsam mit Etihad Rail ab Dezember Güterverkehrszüge in den Vereinigten Arabischen Emiraten betreiben.

Auch an unseren Einstellungszielen halten wir trotz der wirtschaftlich schwierigen Lage unvermindert fest. Seit Januar haben wir allein in Deutschland bereits rund 5.600 Mitarbeiter neu eingestellt. Sowohl die steigenden Bewerberzahlen als auch die jüngsten Ergebnisse der Absolventenrankings zeigen, dass wir auf dem Weg, Top-Arbeitgeber zu werden, gut unterwegs sind.

Ein Meilenstein bei der Umsetzung unserer Umweltziele war die Umstellung unseres Fernverkehrs auf Ökostrom zum 1. April; wir haben seither eine halbe Million neuer BahnCard-Kunden hinzugewonnen und 200.000 Tonnen CO₂ vermieden. Die Zulassung der leisen Verbundstoffbremse markiert den Einstieg in die Umrüstung unserer Güterwagen. Schon 2014/2015 werden die ersten leisen Züge in Betrieb sein.

Der Vorstand dankt allen Mitarbeitern für ihr großes Engagement, mit dem sie die Ziele und damit die Umsetzung der Strategie DB2020 verfolgen. Gemeinsam zeigen wir, dass Nachhaltigkeit bei der DB kein Schönwetterthema, sondern auch in schwierigen Zeiten unser Kompass ist.

Ihr



Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG




DR. RÜDIGER GRUBE
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG


Wesentliche Ereignisse

Ökonomie

DEUTSCHE BAHN ERWIRBT OSTEUROPA-GESCHÄFT VON VEOLIA TRANSDEV

Im Mai 2013 haben wir sämtliche Anteile an der Veolia Transport Central Europe übernommen. Dies macht DB Arriva zum **größten internationalen Betreiber**  von Personenverkehr in Osteuropa. Die Zahl der Länder, in denen DB Arriva in Europa aktiv ist, erhöht sich auf 15.


EUGH BESTÄTIGT RECHTMÄSSIGKEIT DES HOLDING-MODELLS DES DB-KONZERNS

Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) hat Ende Februar 2013 seine Grundsatzentscheidung in dem Streit zwischen EU-Kommission und Bundesrepublik Deutschland im Vertragsverletzungsverfahren zu Fragen des **Eisenbahnorganisationsmodells**  verkündet. Der Gerichtshof hat bestätigt, dass die Vorgaben des ersten Eisenbahnpakets in Deutschland korrekt umgesetzt sind.

HOCHWASSER VERURSACHT ERHEBLICHE SCHÄDEN


Das Hochwasser in Deutschland hat in den Monaten Mai und Juni 2013 erhebliche Schäden an der Eisenbahninfrastruktur hinterlassen. Schwerpunkte waren dabei die Bundesländer Bayern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Neben überspülten Gleisen und überfluteten Bahnhofsgebäuden ist insbesondere die Schnellfahrstrecke Hannover–Berlin betroffen. Die Aufräumarbeiten dauern an. Wie lange die von den vorhandenen Einschränkungen betroffenen Strecken gesperrt bleiben, ist insbesondere für die Schnellfahrstrecke zurzeit nicht abzusehen.

KINDERFREUNDLICHKEIT IM FERNVERKEHR

Mit einem besseren Service bei der Reiseplanung und an Bord der ICE- und IC-Züge haben wir unser neues Programm für mehr **Familien- und Kinderfreundlichkeit**  gestartet. Auf der neu eingerichteten Internetseite bahn.de/kinder gibt es Informationen und Tipps rund um die Bahnreise, zum Beispiel zur kostenfreien Kindermitnahme, zum Sparpreis Familie und zur Sitzplatzreservierung.

Soziales

TARIFABSCHLUSS MIT EVG ERZIELT


Der DB-Konzern und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben sich Ende März 2013 auf Lohnerhöhungen in zwei Stufen um jeweils drei 3% per 1. Mai 2013 und per 1. April 2014 für rund 130.000 Mitarbeiter geeinigt. Der neue **Tarifvertrag**  hat eine Laufzeit von 19 Monaten und endet am 31. Juli 2014. Die zweistufige Entgeltsteigerung gilt bei teilweise längerer Laufzeit ebenfalls für die Mitarbeiter von DB Dienstleistungen.

DEMOGRAFIE-VERTRAG TRITT IN KRAFT


Mit dem am 1. April 2013 in Kraft getretenen, für die Branche neuartigen **Demografie-Tarifvertrag**  hat der DB-Konzern gemeinsam mit dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband MoVe e.V. (Agv MoVe) und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) einen Rahmen geschaffen, um die Herausforderungen des demografischen Wandels zu bewältigen. Er gilt für rund 150.000 Mitarbeiter.

Ökologie

FERNVERKEHR FÄHRT MIT ÖKOSTROM

Seit April reisen alle fünf Millionen BahnCard- und Streckenzeitkarteninhaber im Fernverkehr mit **100% Ökostrom** . Das neue grüne Angebot im Fernverkehr gilt auch für alle bei bahn.corporate registrierten Geschäftsreisenden. Mit dieser Initiative bauen wir die Vorreiterrolle der Schiene als ökologisches Reisemittel weiter aus.





GRÜNES LICHT FÜR LEISERE GÜTERZÜGE

Mit der europaweiten Zulassung der seit zwei Jahren eingehend getesteten LL-Bremssohlen kann eine umfassende **Reduktion des Lärms**  von Güterzügen beginnen. Die LL-Sohle (Abkürzung für »low noise, low friction« – wenig Lärm, niedriger Abrieb) sorgt für glatte Laufflächen der Räder, wodurch das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um rund 10 dB gemindert wird, was als Halbierung des Lärms empfunden wird.

Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

Überblick

- > WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2013 NICHT ZUFRIEDENSTELLEND
- > NEUES VORSTANDSMITGLIED FÜR DAS TECHNIK-RESSORT
- > AKTIVITÄTEN IM PERSONENVERKEHR IN OSTEUROPA VON VEOLIA TRANSDEV ÜBERNOMMEN

Unsere auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB2020  schafft einen rahmengebenden Ansatz, der die Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  miteinander in Einklang bringt, um so den nachhaltigen Unternehmenserfolg und die gesellschaftliche Akzeptanz des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) sicherzustellen.




ENTWICKLUNGEN IM ERSTEN HALBJAHR 2013

Ökonomie

Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Reisende Personenverkehr (Schiene) in Mio.	1.102	1.064	+38	+3,6
davon in Deutschland	991,3	981,3	+10,0	+1,0
Reisende Personenverkehr (Bus) in Mio.	1.048	1.011	+37	+3,7
Reisende Personenverkehr (Schiene und Bus) in Mio.	2.150	2.075	+75	+3,6
Verkehrsleistung Personenverkehr (Schiene) in Mio. Pkm	43.047	42.660	+387	+0,9
Verkehrsleistung Personenverkehr (Bus) in Mio. Pkm ¹⁾	4.261	4.391	-130	-3,0
Verkehrsleistung Güterverkehr in Mio. tkm	51.627	54.003	-2.376	-4,4
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	511,8	518,5	-6,7	-1,3
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	47.276	47.759	-483	-1,0
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	526,2	537,1	-10,9	-2,0
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	911,0	926,1	-15,1	-1,6
Umsatz	19.373	19.492	-119	-0,6
Umsatz vergleichbar	19.264	19.492	-228	-1,2
EBITDA bereinigt	2.460	2.758	-298	-10,8
EBIT bereinigt	1.018	1.321	-303	-22,9
Ergebnis nach Ertragsteuern	554	783	-229	-29,2
ROCE in %	6,1	8,1	-	-
Tilgungsdeckung in % ²⁾	18,7	22,1	-	-
Netto-Finanzschulden per 30.06.2013/31.12.2012	16.982	16.366	+616	+3,8
Brutto-Investitionen	3.263	3.038	+225	+7,4
Netto-Investitionen	1.598	1.408	+190	+13,5

¹⁾ Ohne DB Arriva.

²⁾ Vorjahreszahl angepasst.


Als **profitabler Marktführer**  bieten wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen. Entscheidend sind dafür ein starker Fokus auf den Bereich **Kunde und Qualität**  und die Fortsetzung unseres **profitablen Wachstumspfad** .

Das **Markt- und Wettbewerbsumfeld (1)** war für den DB-Konzern im ersten Halbjahr 2013 sehr herausfordernd. Dies hat sich auch in der **wirtschaftlichen Entwicklung (2)** niedergeschlagen.

Insbesondere das gebündelte Auftreten einer anhaltend schwachen konjunkturellen Entwicklung, eines strengen Winters, des Hochwassers und spürbarer Kostensteigerungen insbesondere im Personalbereich hat die Entwicklung des DB-Konzerns im ersten Halbjahr 2013 beeinträchtigt. In der Folge kam es zu geschäftsfeldübergreifenden Auswirkungen, die zu einer verhaltenen Umsatz- und Ergebnisentwicklung des DB-Konzerns führten.





Umsatz- und ergebnisseitig sind insbesondere die konjunktursensitiveren Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics betroffen. Im Personenverkehr waren die Auswirkungen des Hochwassers und eines zunehmenden Wettbewerbs im Regionalverkehr zu spüren. Die Infrastrukturgeschäftsfelder hatten Leistungsrückgänge zu verzeichnen und waren parallel mit deutlichen Belastungen auf der Kostenseite konfrontiert.

Die **Netto-Finanzschulden (3)** sind erwartungsgemäß im Vergleich zum Jahresende 2012 angestiegen.

In der Stoßrichtung **Kunde und Qualität**  ist die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland auf hohem Niveau geblieben, wurde allerdings auch negativ von dem strengen Winter und dem Hochwasser beeinflusst. Unsere Kunden- und Qualitätsinitiative haben wir weiter fortgesetzt, der Schwerpunkt lag dabei auf der Erhöhung der Stabilität im Betriebsablauf. Darüber hinaus haben wir zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Produkt- und Leistungsqualität angestoßen oder umgesetzt.


> **Überblick 3**Geschäfts- und Rahmenbedingungen 6
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 14
Entwicklung der Geschäftsfelder 25**BEURTEILUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN LAGE
DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG**


Der Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG) beurteilt die Entwicklung des DB-Konzerns im ersten Halbjahr 2013 als nicht zufriedenstellend. Die anhaltend schwache konjunkturelle Entwicklung hat sich insbesondere auf unsere Aktivitäten im Bereich Transport und Logistik negativ ausgewirkt. Bei stagnierenden Umsätzen haben sich in Deutschland höhere spezifische Faktorkosten für Personal und Energie negativ auf die Ergebnissituation ausgewirkt. Zudem sah sich der DB-Konzern mit dem strengen Winter zu Jahresbeginn und dem Hochwasser zwei negativen Effekten ausgesetzt.


Die im Vorjahr vorgestellte Strategie DB2020  wird konsequent weiterverfolgt. Wir wollen **profitabler Marktführer** , **Top-Arbeitgeber**  und **Umwelt-Vorreiter**  sein.


Trotz der schwierigen Entwicklung im ersten Halbjahr 2013 beurteilt der Vorstand die finanzielle Lage des DB-Konzerns zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Zwischenlageberichts unverändert als positiv.

Soziales


Auf dem Weg zu unserem Ziel, einer der zehn **Top-Arbeitgeber**  in Deutschland zu werden, konnten wir auch im ersten Halbjahr 2013 gute Fortschritte erzielen.


Ein zentrales Thema im Berichtsjahr war die Fortsetzung des 2010 begonnenen **Kulturentwicklungsprozesses** . In Workshops wurden die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung aus dem Herbst 2012 systematisch aufgearbeitet und Veränderungsmaßnahmen abgeleitet.



Am Arbeitsmarkt waren wir sehr aktiv. Insgesamt wurden allein in Deutschland rund 5.600 Mitarbeiter neu eingestellt. Die im November 2012 gestartete **Arbeitgeberkampagne**  »Kein Job wie jeder andere« wurde im ersten Halbjahr 2013 fortgesetzt.


Mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben wir sowohl einen für die Branche neuartigen **Demografie-Tarifvertrag**  als auch einen neuen **Entgelttarifvertrag (1)** abgeschlossen.

Ökologie

Wir wollen unsere **führende Umweltposition**  weiter ausbauen. Zentrale Themen sind für uns die weltweite Reduzierung von CO₂-Emissionen, die Verringerung des Energieverbrauchs und die Minderung des Schienenverkehrslärms.

Ein wichtiger Ansatzpunkt ist dabei der **Ausbau erneuerbarer Energien**  im Bahnstrom. Hierfür haben wir drei **neue Lieferverträge (2)** abgeschlossen.

Seit April 2013 fahren alle BahnCard- und Streckenzeitkarteninhaber in den Zügen des Fernverkehrs ohne Aufpreis mit **100 % Ökostrom** . Auch unsere Firmenkunden des bahn.corporate-Programms fahren CO₂-frei. Zudem haben wir für unsere Kunden das Angebot von Elektrofahrzeugen (**e-Flinkster** ), die ebenfalls mit Ökostrom betrieben werden, weiter ausgebaut.

Im Rahmen unserer Aktivitäten zur **Lärminderung**  bei Güterwagen war die Zulassung der LL-Sohle im Juni 2013 ein großer Schritt vorwärts.

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN**Veränderungen in den Organen
der DB AG und der DB MLAG**

Der Aufsichtsrat der DB AG und der DB ML AG hat während seiner regulären Sitzung am 19. Juni 2013 eine Änderung der Geschäftsverteilung für die Vorstände beschlossen. Dr. Volker Kefer, der seit dem Jahr 2009 die beiden Ressorts Technik und Infrastruktur in Personalunion geführt hat, konzentriert sich zukünftig auf die Bereiche Infrastruktur und Dienstleistungen. Das Ressort Technik wird künftig von einem eigenen **Vorstandsmitglied (3)** geführt werden.

Ferner hat der Aufsichtsrat in der Sitzung am 19. Juni 2013 Ulrich Homburg mit Wirkung vom 1. Juni 2014 für weitere fünf Jahre bis zum 31. Mai 2019 als Mitglied des Vorstands der DB MLAG wiederbestellt. Er wird weiterhin das Vorstandsressort Personalverkehr verantworten.

Ute Plambeck hat mit Wirkung zum 1. Mai 2013 ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG niedergelegt. Die gerichtliche Bestellung eines Nachfolgers steht noch aus.

Im Aufsichtsrat der DB MLAG haben sich im Berichtszeitraum keine Veränderungen ergeben.

**DB Schenker Logistics stärkt globales Netzwerk
durch neue Gesellschaft in Panama**

Im März 2013 hat DB Schenker Logistics 100 % der Anteile des langjährigen Partners Euro-Line Panamericana (Panama) S.A., Panama City/Panama, erworben. Der Kaufpreis betrug 2 Mio. €. Unter dem Namen Schenker (Panama) wird DB Schenker die Geschäftstätigkeit von Euro-Line in einem der zentralamerikanischen Wachstumsmärkte fortführen und ausbauen.

Schenker (Panama) wird seit dem 1. April 2013 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.

DB Arriva baut Geschäft in Osteuropa aus

Die DB ML AG übernahm im Mai 2013 sämtliche Anteile an der Veolia Transport Central Europe GmbH (Veolia Osteuropa), die vorher zur französischen Veolia Transdev-Gruppe gehörte. Der Kaufpreis betrug 152 Mio. €. Mit der Übernahme wird DB Arriva zum größten internationalen Betreiber von Personenverkehr in Osteuropa und baut das bestehende Geschäft in Polen, der Slowakei und Tschechien aus. Die Länder Kroatien, Serbien und Slowenien kommen als neue Märkte hinzu. Die Zahl der Länder, in denen DB Arriva europaweit aktiv ist, erhöht sich auf 15.

Veolia Osteuropa wird seit dem 1. Mai 2013 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.

DB Schenker Logistics wächst weiter im Mittleren Osten

Im Juni 2013 erwarb DB Schenker Logistics 49% an dem langjährigen Netzwerkpartner Salem Freight International, Abu Dhabi/ Vereinigte Arabische Emirate. Der Kaufpreis betrug 7 Mio. €. Aufgrund von vertraglichen Regelungen übt der DB-Konzern – trotz des Minderheitsanteils – die Beherrschung aus. Das Unternehmen firmiert seit Anfang Juni unter dem Namen Schenker Logistics L.L.C. Bisher war DB Schenker Logistics

mit einem Joint Venture in Dubai präsent. Mit der Akquisition werden die Dienstleistungen auf Abu Dhabi, eine der wirtschaftlich aussichtsreichsten Regionen im Nahen Osten, ausgeweitet.

Schenker Logistics L.L.C. wird seit dem 1. Juni 2013 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.

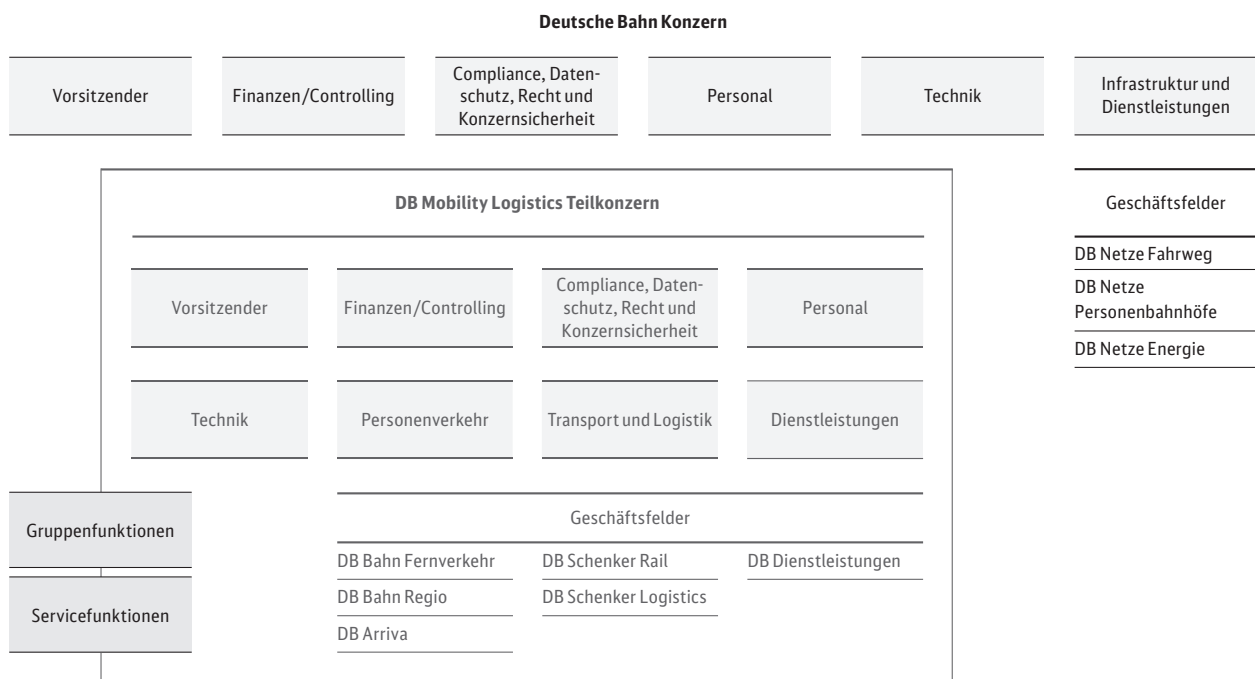
UNTERNEHMENSSTRATEGIE

Umsetzung der nachhaltigen Strategie DB2020 weiter vorangetrieben

Im Jahr 2012 haben wir unsere auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB2020 als übergreifende Strategie für den DB-Konzern vorgestellt und damit begonnen, sie auch in den einzelnen **Geschäftsfeld- und Servicecenter-Strategien (1)** zu verankern. Weiterführende Informationen sind unserem Geschäftsbericht 2012 zu entnehmen.

Im ersten Halbjahr 2013 konnten wir diese Phase erfolgreich abschließen. Außerdem haben wir mit der Erarbeitung konkreter Maßnahmen in allen strategischen Stoßrichtungen sowie mit der Etablierung eines Regelmonitorings die Umsetzung unserer Strategie DB2020 weiter vorangetrieben und konzernweit ausgestaltet.

Organigramm DB-Konzern (seit 1. Juli 2013)



(1) > Geschäftsbericht 2012 Seite 66ff.

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

- > WIRTSCHAFTLICHES UMFELD WEITERHIN SCHWACH
- > STABILE NACHFRAGE IM SCHIENENPERSONENVERKEHR
- > TRANSPORT- UND LOGISTIKMÄRKTE MIT SCHWACHER ENTWICKLUNG

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen beruhen auf unvollständigen Daten und Daten mit teilweise unterschiedlichem Zeithorizont, da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keine vollständigen Erkenntnisse über die Entwicklung im ersten Halbjahr 2013 vorlagen.

Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand

Aus der schwachen Entwicklung der Weltwirtschaft resultierten im ersten Halbjahr 2013 keine Wachstumsimpulse in unseren Kernmärkten. Der Welthandel verzeichnete im bisherigen Jahresverlauf 2013 nur sehr geringe Wachstumsraten.

Der Euro-Raum verharrte im ersten Quartal 2013 in der Rezession. Anders als noch vor einem Jahr konnte sich auch Deutschland der negativen Entwicklung nicht entziehen.

Insbesondere das konjunkturelle Umfeld für den Schienen-güterverkehr in Europa blieb sehr schwierig.

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland (DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio) beziehungsweise Europa (DB Arriva) abhängig.

Die Entwicklung im deutschen Personenverkehrsmarkt verlief anhaltend gedämpft. Vor dem Hintergrund der deutlich abgeschwächten Konjunktur dürften der Schienenpersonenverkehrs- und der Busmarkt in Europa im ersten Halbjahr 2013 einen moderaten Rückgang verzeichnet haben. Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist im Berichtszeitraum weiter vorangeschritten.

Die konjunkturelle Entwicklung hat auch die Nachfrage auf den internationalen Transport- und Logistikmärkten gebremst, und die für den DB-Konzern relevanten Märkte verzeichneten in diesem Umfeld eine anhaltend gedämpfte Entwicklung.

Schwache Wachstumsdynamik prägt globale Wirtschaftsentwicklung

Die Weltwirtschaft sowie der Welthandel setzten zu Jahresbeginn 2013 ihren Wachstumskurs auf niedrigem Niveau fort.

Die USA entwickelten sich im ersten Quartal 2013 positiv. Der Privatkonsum wurde vorrangig durch ein steigendes Immobilienvermögen und einen sich erholenden Arbeitsmarkt angetrieben.

Historische Wachstumsraten wurden jedoch bisher nicht annähernd erreicht. Zusätzlich leisteten auch US-amerikanische Unternehmen einen positiven Wachstumsbeitrag. Die sich auf einem 30-Jahres-Tief befindenden Lohnstückkosten, günstige Refinanzierungsbedingungen und niedrigere Energiekosten im Zuge des Schiefergasbooms sind nur einige Gründe für die Erhöhung der Unternehmensinvestitionen.

Die Entwicklung Japans hat im bisherigen Jahresverlauf 2013 positiv überrascht. Zum Jahresbeginn wuchs die Wirtschaft Japans aufgrund der expansiven Geldpolitik deutlich. Das Wachstum wurde vor allem durch einen gestiegenen Privatkonsum und eine Ausweitung der Exporte gestützt.

Haupttreiber des globalen Wirtschaftswachstums sind weiterhin die Schwellenländer. Die Wachstumsdynamik in dieser Ländergruppe hat sich jedoch spürbar abgekühlt. Insbesondere die aufstrebenden BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien und China) wuchsen im historischen Vergleich unterdurchschnittlich. China rückt beispielsweise aufgrund der Erfahrungen aus den letzten Jahren, wie der globalen Finanzkrise und der Vermögenspreisblase auf dem heimischen Immobilienmarkt, die Förderung seines Binnenmarkts in den Mittelpunkt der Wirtschaftspolitik, um die Gesamtwirtschaft so auf ein unabhängigeres und stabileres Fundament zu stellen. Daraus folgen geringere Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP), die sich durch die starke Position Chinas in der globalen Wertschöpfungskette auch auf andere Länder wie zum Beispiel Deutschland dämpfend auswirken.

Der Euro-Raum verharrte im ersten Quartal 2013 in der Rezession. Besonders schwerwiegend war die weiterhin angespannte Situation in den Krisenländern Portugal, Spanien, Italien und Griechenland. Aber auch die Wirtschaftsleistung europäischer Kernländer wie der Niederlande, Frankreichs, Belgiens oder Finnlands schrumpfte. In Großbritannien verlief die Wirtschaftsentwicklung dagegen zu Anfang des Jahres 2013 positiver. Der Außenhandelssektor profitierte von der guten wirtschaftlichen Entwicklung in den USA, die Inlandsnachfrage weitete sich trotz der hohen privaten Schuldenlast durch eine gestiegene Kreditvergabe aus.

Anders als noch vor einem Jahr konnte sich nunmehr auch Deutschland durch die schwache weltwirtschaftliche Aktivität den Auswirkungen der Euro-Krise nicht entziehen. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum schrumpfte die Wirtschaft im ersten Quartal 2013 um 0,3%. Ein positiver Wachstumsimpuls ging nur

vom privaten Konsum aus, der, begünstigt durch die stabile Arbeitsmarktentwicklung, stärker als erwartet zulegte. Der Staatskonsum trug in geringem Umfang positiv zur Entwicklung bei. Demgegenüber entwickelten sich die Anlageinvestitionen rückläufig. Auch der Außenhandel wies im zweiten Quartal in Folge eine negative Entwicklung (-0,1%) auf und wirkte dämpfend auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland.

Das personenverkehrsrelevante Umfeld in Deutschland zeigte sich bisher in Summe verhalten positiv. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg per Mai 2013 um 0,7% gegenüber dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Die Teuerungsrate der Lebenshaltung nahm, verglichen mit dem Vorjahr, nochmals ab und lag im ersten Halbjahr 2013 bei +1,5%. Dies geht vor allem auf die im Berichtszeitraum geringeren Energiepreiserhöhungen zurück. Während der Bereich der Haushaltsenergie (Strom, Gas und andere Brennstoffe) einen Anstieg verzeichnete, führten die geringeren Rohölpreise zu einem Rückgang der Preise für Kraftstoffe per Juni 2013 um 2,8%. Die real verfügbaren Einkommen blieben im ersten Quartal 2013 insgesamt um 1,0% unter dem Vorjahresniveau. Der Rückgang kann insbesondere auf sinkende Einkommen selbstständiger Personen zurückgeführt werden. Die Nettolöhne und -gehälter stiegen gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an.

Die konjunkturellen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr in Deutschland gestalteten sich vor allem durch den Nachfrageeinbruch im Euro-Raum weiter negativ. Die Außenhandelsdynamik ließ deutlich nach. Der reale Warenaußenhandel legte per Mai 2013 nur geringfügig zu und dämpfte weiter die exportabhängige deutsche Industrie. Die Produktion des verarbeitenden Gewerbes ging zurück. Ebenso bremste die Krise in den wichtigsten Abnehmerbranchen die Rohstahlproduktion. Während die Branchen Chemie, Maschinenbau, Elektrotechnik, Holz und Papier per Mai 2013 teilweise deutlich im negativen Bereich lagen, trugen das Nahrungsmittelgewerbe und die Automobilindustrie, gestützt durch einen sehr starken April, positiv zum Gesamtwert bei. Durch den intensiven Winter kam es im Baugewerbe zu massiven Ausfällen der Branchenproduktion.

Energiemärkte mit weiterhin hohen Schwankungsbreiten

In den ersten Wochen des Jahres 2013 war der Ölmarkt von einem stetigen Auftrieb gekennzeichnet. Ausgehend von 112 USD/bbl kletterte der Preis für Brent bis Mitte Februar 2013 über 119 USD/bbl. Im Einklang mit dem Preisanstieg wurde auch ein Zufluss an Investorengeld verzeichnet. Die danach einsetzende Schwächephase ließ den Preis für Brent bis Mitte April

2013 wieder unter die Marke von 97 USD/bbl fallen. Danach bewegte er sich in einer Spanne von 100 bis 107 USD/bbl. Maßgebend für diese Preisentwicklung war die Unsicherheit über die Fortsetzung der wirtschaftlichen Stimuli seitens der Notenbanken weltweit. Neben den Konjunkturaussichten stellt die unsichere Lage im Nahen Osten und Nordkorea einen weiteren wichtigen Einflussfaktor am Ölmarkt dar. Die Versorgungslage am Ölmarkt ist entspannt. Die Organisation Erdöl exportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC) produziert weiterhin auf hohem Niveau, und die USA weiten ihre unkonventionelle Förderung (Fracking) weiter aus, während die Produktion außerhalb der OPEC insgesamt rückläufig ist. Ende Juni kostete ein Fass Brent 103,30 USD.

Die erneuerbaren Energien haben in Deutschland einen neuen Rekordanteil an der Stromerzeugung erzielt. Die Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes wurde in den September 2013 vertagt. Unterdessen sinken am Großhandelsmarkt die Spotpreise, insbesondere durch die zunehmende Einspeisung der Photovoltaikanlagen, aber auch durch den weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien. In Spitzenzeiten tragen in Deutschland Wind- und Solaranlagen rund 60% der für die Stromversorgung benötigten Kraftwerksleistung bei. Der Rückgang der Spotmarktpreise führt zusammen mit der schwachen Wirtschaftsentwicklung in der Euro-Zone und einem Preisrückgang bei Kohle und Gas auch am Stromterminmarkt zu nachgebenden Notierungen. Nach 45 €/MWh zu Jahresbeginn markierte der Preis für Grundlaststrom zur Lieferung im Jahr 2014 zuletzt ein Allzeittief bei 37,65 €/MWh.

Der Emissionsrechtemarkt ist politisch getrieben. Die Nervosität am Markt führte dazu, dass einige der Auktionen der Emissionszertifikate mangels Nachfrage abgebrochen werden mussten. Nachdem Mitte April das EU-Parlament das sogenannte Backloading (Einbehaltung von 900 Millionen Zertifikaten) ablehnte, kam es zu einem Preiseinbruch bis auf 2,50 €/t CO₂. Zwischenzeitlich konnten sich die Preise wieder bis auf fast 5 €/t CO₂ erholen. Die endgültige Entscheidung über die Marktreglementierung erfolgt möglicherweise erst nach der Europawahl im Herbst 2014.

Devisenmärkte im Zeichen der Staatsschuldenkrise sowie der Maßnahmen der Notenbanken

Zu Beginn des Jahres 2013 konzentrierten sich die Devisenmärkte auf weitere Stützungsmaßnahmen für in Schwierigkeiten geratene Mitgliedstaaten der europäischen Währungsunion. Insbesondere das Rettungspaket für Zypern ließ den Euro bis März 2013 auf einen Jahrestiefstand von 1,28 USD fallen. Mit der Einigung auf eine Regierung in Italien kehrte das Vertrauen in die Gemeinschaftswährung wieder zurück. Die Sorge um die

Wirtschaftskraft Frankreichs drückte im Mai jedoch erneut auf den Währungskurs. Erste Anzeichen einer Straffung der expansiven Geldpolitik auf beiden Seiten des Atlantiks führten Anfang Juni 2013 zunächst zu einer Abwertung des Dollars gegenüber den Hauptwährungen. In diesem Kontext, insbesondere nachdem die EZB im Juni 2013 eine weitere Lockerung ausschloss, erzielten kurzlaufende europäische Anleihen einen Renditevorteil gegenüber den Pendanten aus den USA, der sich positiv für den Euro auswirkte. Nachdem auf der US-Notenbanksitzung Ende Juni 2013 bestätigt wurde, dass der Kurs der sehr lockeren Geldpolitik noch im Jahr 2013 verlassen werden könnte, profitierte der Dollar von dem gewonnenen Vertrauen in die weitere Notenbankpolitik der USA. Ende Juni notierte der Euro bei 1,31 USD.

In Japan führte die expansive Geldpolitik der Regierung zu einer kontinuierlichen Schwächung des Yen, vor allem gegenüber dem US-Dollar. Im ersten Halbjahr 2013 verlor die japanische Währung nahezu 20 % ihres Werts. Der USD zog dabei von 85 JPY auf 102 JPY an. Ende Mai wurden Zweifel am Erfolg der Politik laut, sodass der Yen an Wert zurückgewann. Der US-Dollar lag Ende Juni 2013 bei 99 JPY.

Rentenmärkte bestimmt durch Liquidität

Eine hohe Liquidität ließ die Renditen für Staatsanleihen bis April 2013 deutlich zurückgehen. So fiel die Verzinsung für zehnjährige Bundesanleihen von 1,7 % auf knapp unter 1,2 % und erreichte damit die Allzeittiefststände aus dem Vorjahr. Nachdem für Zypern ein Rettungspaket geschnürt werden konnte und es in Italien zu einer Einigung auf eine Regierung kam, entspannte sich die Situation. Das Anlegerinteresse erstreckte sich damit auch auf die peripheren Regionen der Euro-Zone, wo Investoren die vorhandenen Risikoprämien zur Optimierung ihrer Anlageergebnisse nutzten. Bedingt durch die niedrige Verzinsung der Bundesanleihen wurden von den Anlegern darüber hinaus verstärkt Unternehmensanleihen nachgefragt, wobei hier eine steigende Risikobereitschaft zu verzeichnen war. Im Mai machte sich ein Meinungsumschwung bemerkbar. Viele Anleger befürchteten ein Ende der Phase hoher Zentralbankliquidität. Dabei wurde vor allem eine Beendigung des Anleihenankaufprogramms der US-Notenbank in Erwägung gezogen, mit der Konsequenz, dass das globale Angebot an Anleihen auf eine kleinere Nachfrage treffen wird. Entsprechend zogen die Renditen der Anleihen im Mai und Juni deutlich an. Die Verzinsung der zehnjährigen Bundesanleihen kletterte kurzfristig über 1,8 % und lag Ende Juni 2013 bei 1,7 %.

POLITISCHES UMFELD

Regulatorische Themen in Deutschland

WARTUNGSEINRICHTUNGEN SIND

EISENBAHNINFRASTRUKTUR

Zwischen der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) sowie dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und dem DB-Konzern bestand Uneinigkeit darüber, ob es sich bei Wartungseinrichtungen um Infrastruktur im eisenbahnrechtlichen Sinn handelt. Es kam zu einem gerichtlichen »Pilotverfahren« gegen DB Regio. Am 18. Februar 2013 hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster in seinem Urteil die Infrastruktureigenschaft bejaht und die Revision zum Bundesverwaltungsgericht nicht zugelassen. Das Urteil ist rechtskräftig geworden, sodass nun auch für Wartungseinrichtungen die eisenbahnrechtlichen Entflechtungsanforderungen umzusetzen sind. Derzeit wird zwischen DB Regio und dem EBA ein Konzept zur Umsetzung der Vorgaben abgestimmt. Darüber hinaus sind die Entgeltregelungen eisenbahnrechtskonform auszugestalten und es besteht die Pflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen. Mit der BNetzA wurden bereits vor dem Urteil ein regelungskonformes Preissystem sowie Nutzungsbedingungen abgestimmt und eingeführt.

ÜBERPRÜFUNG DER BAHNSTROM-NETZKOSTEN FÜR DIE ANREIZREGULIERUNGSPERIODE AB 2014

Die Bahnstrom-Netzentgelte fallen unter das energierechtliche Regulierungsregime. Sie unterliegen daher einer Anreizregulierung durch die BNetzA, die für jeweils eine Regulierungsperiode einen Erlöspfad festlegt. Im Jahr 2014 beginnt die neue Regulierungsperiode mit der Festsetzung der Erlösobergrenzen bis zum Jahr 2018. Im Vorfeld der Erlösfestsetzung führt die Behörde eine Überprüfung der Bahnstrom-Netzkosten durch. Hierfür reichte DB Energie bereits im Juni 2012 umfangreiche Kostendaten ein. Im Mai 2013 versendete die BNetzA ein Anhörungsschreiben, in dem sie deutliche Kürzungen gegenüber den von DB Energie eingereichten Kosten ankündigte. DB Energie reichte zu dem Schreiben eine Stellungnahme ein. Nach einer erneuten Prüfung wird die BNetzA die finalen Netzkosten festlegen, die als Grundlage für die Berechnung der Erlösobergrenzen für die Jahre 2014 bis 2018 dienen.

ÜBERPRÜFUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS

Im Rahmen der seit mehreren Jahren laufenden gesamthaften Überprüfung des Trassenpreissystems (TPS) lag der Fokus der BNetzA in der Vergangenheit auf der Evaluierung und Überprüfung der relevanten Kosten (Kosten der Pflichtleistung) für die

Trassenentgelte. Damit sollten vor allem die Fragen zur Höhe und Abgrenzung der berücksichtigungsfähigen Kosten sowie zu deren Verteilung auf die Netznutzer geklärt werden. Die BNetzA wendet sich nun verstärkt den Preisbildungsgrundsätzen zu. DB Netz und BNetzA stehen hierzu in einem laufenden Austausch.

Regulatorische Themen in Europa

EU VERÖFFENTLICHT ENTWURF DES VIERTEN EISENBAHNPAKETS

Die EU-Kommission hat am 30. Januar 2013 ihre Gesetzesvorschläge zum vierten Eisenbahnpaket vorgelegt. Es beinhaltet Vorschläge zur Öffnung des Schienenpersonenverkehrs, zur technischen Interoperabilität des europäischen Bahnsystems sowie zur weiteren Trennung der Eisenbahninfrastruktur. Die geplanten Verbesserungen der technischen und administrativen Rahmenbedingungen für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen in Europa bewerten wir positiv. Die Vorschläge der EU-Kommission können zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beitragen. Anders als in zahlreichen anderen EU-Mitgliedstaaten ist in Deutschland der Markt für den Schienenpersonenverkehr seit Langem für den Wettbewerb geöffnet. Die Pläne der EU-Kommission für eine Marktöffnung im Schienenpersonenverkehr in Europa sind daher zu begrüßen. Das angestrebte Marktöffnungsdatum ist allerdings erst 2019, mit Übergangsfristen bis 2023.

Für Maßnahmen zur weiteren Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Betrieb gibt es aus Sicht der Bundesregierung und des DB-Konzerns keine Veranlassung. Das integrierte Bahnstrukturmodell in Deutschland hat sich seit der Bahnreform 1994 im europäischen Vergleich als effizient und erfolgreich bewährt. Dies zeigt sich auch an der positiven Wettbewerbsentwicklung auf dem deutschen Schienenmarkt.

Das ordentliche Gesetzgebungsverfahren, nach dem EU-Parlament und Rat der EU den Vorschlägen der EU-Kommission zustimmen müssen, wurde bereits angestoßen. Mit einer Verabschiedung des Gesetzes ist nicht vor 2014 zu rechnen.

KORREKTE UMSETZUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS IN DEUTSCHLAND BESTÄTIGT

Im Vertragsverletzungsverfahren wies der Europäische Gerichtshof (EuGH) am 28. Februar 2013 die Vorwürfe der EU-Kommission gegen Deutschland komplett zurück. Die EU-Kommission hatte Umsetzungsdefizite hinsichtlich der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers im integrierten Konzern, der Bestimmung der Wegeentgelte, der Anreize zur Senkung der Kosten und der Zugangsentgelte sowie der Befugnisse der nationalen

Regulierungsbehörde geltend gemacht. Mit seinem Urteil hat der EuGH die Zulässigkeit des DB-Holding-Modells und die Einhaltung der europäischen Vorgaben zur Unabhängigkeit durch DB AG und DB Netz AG bestätigt.

POLITISCHE EINIGUNG ZU TEN-V-VERORDNUNG FÜR EIN EINHEITLICHES EUROPÄISCHES KERNNETZ

EU-Parlament, Rat der EU und EU-Kommission haben sich über die neue Verordnung zum Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-VO) geeinigt. Die Verordnung tritt nach der formellen Verabschiedung durch Rat der EU und EU-Parlament voraussichtlich noch 2013 in Kraft. Sie definiert ein europäisches Kernnetz (Umsetzungsziel 2030) und ein Gesamtnetz (Umsetzungsziel 2050). Die zukünftige EU-Förderung wird auf das Kernnetz konzentriert, für das die Einrichtung von zehn TEN-Korridoren vorgeschrieben wird, die pro Korridor drei Verkehrsträger und eine Hafen-Hinterlandanbindung umfassen. Sechs davon verlaufen durch Deutschland. Für die Verwaltung der neuen Korridore sind beratende Gremien unter Einbezug von Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern einzurichten, die unter dem Vorsitz von EU-Koordinatoren stehen. Die Verordnung enthält detaillierte Infrastrukturanforderungen, wie die Elektrifizierung und ERTMS-Ausrüstung (European Rail Traffic Management System) des Kernnetzes, sowie technische Parameter für Güterverkehrsstrecken (Achslast, Zuglänge, Geschwindigkeit). Die Mitgliedstaaten können die Umsetzung dieser Infrastrukturanforderungen sowie die Umsetzungsfrist für das TEN-Kernnetz jedoch von der jeweiligen nationalen Budgetlage abhängig machen.

DEKLARATION ZUR VEREINHEITLICHUNG DES INTERNATIONALEN RECHTS UNTERZEICHNET

Am 26. Februar 2013 haben die Staats- und Regierungschefs der Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) eine politische Deklaration zur Vereinheitlichung des internationalen Eisenbahnrechts unterzeichnet. Mit der Erklärung verpflichten sich 37 Staaten, die entlang der wichtigen eurasischen Eisenbahnkorridore liegen, zur offiziellen Aufnahme von Arbeiten zur Rechtsvereinheitlichung im Eisenbahnsektor auf UN-Ebene. Parallel hierzu werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgefordert, vertragliche Bestimmungen für die eurasischen Verkehre zu erarbeiten. Ziel ist die weitere Beschleunigung und Vereinfachung globaler Eisenbahntransporte. Die mehr als 11.000 km lange Strecke von Europa nach Asien soll künftig mit einem einzigen Vertrag, einheitlichen Regeln und einem einheitlichem Haftungsregime befahren werden können.

AUSSCHREIBUNGEN IN GROSSBRITANNIEN FORTGESETZT

Im Oktober 2012 stoppte das britische Verkehrsministerium (Department for Transport; DfT) wegen der fehlerhaften Ausschreibungen des West-Coast-Main-Line-Franchise alle laufenden Wettbewerbsverfahren zur Lizenzvergabe für den Schienenverkehr. Die Great-Western-Franchise-Ausschreibung wurde ebenfalls abgebrochen. Im März 2013 kam wieder Bewegung in den Markt. Am 26. März 2013 hat das DfT seinen Plan für künftige Wettbewerbsverfahren zur Lizenzvergabe für den Schienenverkehr veröffentlicht. Der Kalender enthält detaillierte Zeitpläne für die Ausschreibungen der nächsten acht Jahre.

GEPLANTER AUSBAU VON OPEN-ACCESS-VERKEHREN IN GROSSBRITANNIEN

Das Office of Rail Regulation (ORR) hat am 14. Juni 2013 eine neue Konsultation zu Möglichkeiten der Ausweitung von Open-Access-Schienenverkehren in England eingeleitet. Ziel soll es sein, den Wettbewerb auf der Schiene zu steigern, um Vorteile für den Fahrgast ohne übermäßige Kosten für den Steuerzahler zu erreichen. Die Konsultation endet am 9. August 2013.

ENTWICKLUNGEN IM BUSMARKT IN GROSSBRITANNIEN

Nachdem im Vorjahr die Kraftstoffzuschüsse (Bus Service Operators Grant; BSOG) für im Nahverkehr tätige Busgesellschaften in Großbritannien um 20 % gekürzt worden sind, hat die britische Regierung in ihrer Überprüfung der öffentlichen Ausgaben am 26. Juni 2013 keine weiteren Kürzungen beschlossen.

Darüber hinaus endete am 21. Juni 2013 die Bewerbungsfrist für örtliche Verkehrsbehörden zum Erwerb der Bezeichnung Better Bus Area (BBA). Das DfT hatte Fördergelder für Better Bus Areas in den englischen Regionen ausgeschrieben. Ziel dieser Maßnahme ist es, dass die Anbieter der zumeist kommerziellen Verkehre in den Regionen außerhalb Londons im Rahmen von lokalen Partnerschaften von dieser Förderung profitieren. Im Falle einer erfolgreichen Bewerbung können sich die Behörden zusätzliche Mittel im Rahmen der BSOG zur attraktiveren Gestaltung ihrer Busverkehre sichern.

NEUE REGELN FÜR DEN PERSONENVERKEHR IN ITALIEN

Das italienische Stabilitätsgesetz schaffte auch für den nationalen Personenverkehr einige neue Regeln: Die Fördermittel für den Verkehrssektor werden zukünftig aus zwei Fonds zur Verfügung gestellt, dem National Fund for TPL (Bus und Schiene) (4,9 Mrd. €) sowie dem von den einzelnen Regionen finanzierten Equalization Fund (1,5 Mrd. €). Mit dem gesamten Maßnahmenpaket sollen eine ausreichende Mittelhöhe sowie eine effizientere Mittelverwendung sichergestellt werden.

WEITERENTWICKLUNG DES RELEVANTEN ORDNUNGSPOLITISCHEN RECHTSRAHMENS

Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland

Mit Liberalisierung des Fernbusmarkts per 1. Januar 2013 haben die Aktivitäten in diesem Bereich erheblich an Dynamik gewonnen. Der Netzaufbau durch diverse Wettbewerber wurde deutlich beschleunigt und angekündigte Markteintritte wurden vorgezogen. Das Angebot an Fernbusverbindungen hat sich nach unseren Einschätzungen in diesem kurzen Zeitraum mindestens verdoppelt. Die Mehrzahl der Marktteilnehmer hat verkündet, ein deutschlandweites Netz aufzubauen und die Marktführerschaft übernehmen zu wollen.

Der DB-Konzern reagiert auf diese Entwicklungen mit Anpassungen und Verbesserungen des bestehenden Liniennetzes der Berlin-Linienbus (BLB). Eine signifikante Ausweitung der bestehenden Aktivitäten im eigenwirtschaftlichen Fernbusgeschäft ist derzeit nicht vorgesehen. Allerdings nutzt der DB-Konzern den neuen ordnungspolitischen Rechtsrahmen, um unter der Marke »IC-Bus« bestehende Lücken im Schienenangebot des Fernverkehrs zu schließen und ein integriertes DB-Fernverkehrsnetz anzubieten.

Entwurf eines Eisenbahnregulierungsgesetzes

In Umsetzung des Koalitionsvertrags von CDU/CSU und FDP vom Herbst 2009 hat die Bundesregierung am 19. September 2012 den Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich beschlossen. Anschließend wurde das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren eingeleitet. Am 16. Mai 2013 hat der Bundestag dem Gesetz mit wenigen Änderungen zugestimmt. Der Bundesrat, der dem Gesetz ebenfalls zustimmen muss, hat in seiner Sitzung am 7. Juni 2013 den Vermittlungsausschuss angerufen, da zahlreiche seiner Forderungen nicht im Gesetzentwurf berücksichtigt waren. Das Vermittlungsverfahren wurde am 26. Juni 2013 ohne Einigung beendet. Am 5. Juli 2013 lehnte der Bundesrat den Gesetzentwurf ab.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Die nachstehend beschriebenen Marktentwicklungen beruhen, abgesehen von den Leistungsdaten des DB-Konzerns, überwiegend auf vorläufigen Daten sowie eigenen Einschätzungen und Berechnungen.

Personenverkehr

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Die rückläufige Entwicklung im deutschen Personenverkehrsmarkt setzte sich im ersten Quartal 2013 fort. Zurückzuführen ist die erneute Unterschreitung des Vorjahresniveaus vor allem auf den dominierenden motorisierten Individualverkehr (MIV), dessen Entwicklung durch die außergewöhnlich langen winterlichen Witterungsverhältnisse spürbar beeinträchtigt wurde. Dämpfend wirkte sich auch ein negativer Arbeitstageeffekt von drei Tagen bis Ende März aus. Inwieweit das Hochwasser im Juni 2013 die Verkehrsleistungsentwicklung negativ beeinflusst hat, ist noch nicht abzusehen. Während der innerdeutsche Luftverkehr ebenfalls hohe Einbußen verzeichnete, fiel das Minus im öffentlichen Straßenpersonenverkehr deutlich geringer aus. Die rückläufige Entwicklung hält jedoch bereits das achte Jahr in Folge an.

Die Schiene verzeichnete als einziger Verkehrsträger in den ersten Monaten 2013 einen Zuwachs. Per März stieg die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr leicht um 0,2% an. Dabei entwickelten sich die konzernexternen Bahnen erneut kräftiger als unsere Gesellschaften, was vor allem auf die zum Fahrplanwechsel 2012/2013 erfolgten Streckenübernahmen im Regionalverkehr zurückzuführen ist. Einen Wachstumsbeitrag lieferte auch der im Juli 2012 in den Schienenpersonenfernverkehrsmarkt eingetretene Wettbewerber Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX). Die Nachfrageentwicklung unserer Gesellschaften lag in den ersten sechs Monaten 2013 annähernd auf dem Vorjahresniveau.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) gingen die Fahrgastzahlen nach eigenen Schätzungen im ersten Quartal 2013 gegenüber dem Vorjahreszeitraum geringfügig zurück. Der Wachstumsimpuls aus der **Liberalisierung des Fernbusmarkts (1)** ist aufgrund des mit rund 1% noch sehr kleinen Anteils des Buslinienfernverkehrs am ÖSPV zu gering, um die aus dem demografischen Wandel resultierenden Leistungsverluste auszugleichen.

Trotz der real gesunkenen Kraftstoffpreise und der gestiegenen Nettolöhne und -gehälter ging die Leistung beim dominierenden motorisierten Individualverkehr in den ersten drei Monaten 2013 nach eigenen Berechnungen deutlich um 4,6% zurück. Ursache dafür war vor allem der lang anhaltende Winter.

Der innerdeutsche Luftverkehr war stark von negativen Sonderereignissen betroffen. Unter anderem belasteten die ungünstigen winterlichen Witterungsverhältnisse sowie Streiks die Entwicklung deutlich. Auch die von den Fluggesellschaften aufgrund des gestiegenen Kostendrucks vorgenommene Ausdünnung des Angebots bremste das Passagieraufkommen. Im ersten Quartal 2013 ging die Verkehrsleistung um 10,1% gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum zurück.

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Vor dem Hintergrund der deutlich abgeschwächten Konjunktur und einer im April 2013 in der EU27 weiter auf 11,0% beziehungsweise im Euro-Raum auf 12,2% gestiegenen Arbeitslosenquote dürften der Schienenpersonenverkehrs- und der Busmarkt in Europa im ersten Halbjahr 2013 einen moderaten Rückgang verzeichnet haben. Zudem wurde die Entwicklung durch die lang anhaltenden winterlichen Witterungsverhältnisse gebremst. Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist im Berichtszeitraum weiter vorangeschritten. Ein Beispiel ist Tschechien, wo der private Betreiber RegioJet die erste Ausschreibung im Schienenpersonenfernverkehr (Strecke Ostrau – Olmütz) für sich entscheiden konnte. Damit tritt ab 2014 ein erster Konkurrent zu den Tschechischen Staatsbahnen in den Markt der bestellten Fernverkehre ein. Mit der **Übernahme des Osteuropageschäfts von Veolia Transdev (2)** hat DB Arriva seine Position im Busmarkt in Polen, Tschechien und der Slowakei stark ausgebaut und ist mit Kroatien, Serbien und Slowenien in drei neue Märkte eingetreten.

Auf Basis bisher vorliegender Informationen ging nach eigenen Berechnungen die Nachfrage auf dem europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt im ersten Quartal 2013 zurück. Dämpfend wirkte dabei neben der Konjunktur und der Witterung auch der negative Arbeitstageeffekt von drei Tagen. Während die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ihre Verkehrsleistung auf dem Niveau des Vorjahres halten konnten und die spanische RENFE, die belgische SNCB und einige kleinere Bahnen wie beispielsweise die slowenische SZ, die finnische VR und die litauische LG sogar leicht wachsen konnten, verzeichneten andere Bahnen wie die polnische PKP und die portugiesische CP mit jeweils rund –12% hohe Rückgänge.

Der Schienenpersonenverkehr in Skandinavien entwickelte sich trotz der frostigen Witterungsverhältnisse positiv. Während die Verkehrsleistung in Dänemark um 2,2% anstieg, lag die Nachfrage in Schweden von Januar bis März 2013 nur 0,2% über dem Vorjahresniveau.

In den Niederlanden ist die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2013 nach dem Rückgang im entsprechenden Vorjahresquartal deutlich gestiegen. Die Niederländischen Staatsbahnen (NS) haben durch die Akquisition von 49% der Anteile des Den Haager Stadtverkehrsbetreibers HTM ihre Position im niederländischen Stadtverkehr gestärkt. Der Busmarkt war im Besonderen durch die Ausschreibungsaktivitäten der letzten 18 Monate geprägt. Etwa die Hälfte des Busmarktvolumens wurde dabei im Wettbewerb vergeben.

(1) > Seite 10 (2) > Seite 5

In Großbritannien verzeichnete der Schienenpersonenverkehr im ersten Quartal 2013 ein Minus von 2,0%. Dabei war der Regionalverkehr (-2,2%) geringfügig stärker betroffen als der Fernverkehr (-1,7%). Im britischen Busmarkt lag die Nachfrage im ersten Quartal 2013 um 3,3% unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Lage in den Schienenpersonenverkehrs- und Busmärkten in Italien zeigte sich im Berichtszeitraum unverändert. Die Auswirkungen der angespannten italienischen Wirtschaft führen weiterhin zur Verzögerung der Liberalisierung. Auf Beschwerde von Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) hat die italienische Kartellbehörde (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato) ein Verfahren gegen Ferrovie dello Stato Italiane (FS) eröffnet. Gegenstand ist die Frage, ob die FS ihre starke Stellung in Italien missbraucht hat, um den Markteinstieg von NTV zu erschweren.

Im spanischen Busmarkt sind im ersten Halbjahr 2013 die Regeln für Ausschreibungsprozesse angepasst worden, um die bisher erfolgte bevorzugte Behandlung der etablierten Betreiber in Zukunft zu unterbinden.

Transport und Logistik

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Basierend auf den bisher zur Verfügung stehenden Informationen ist für die Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) im ersten Quartal 2013 von einem Rückgang um 2,0% auszugehen. Neben überwiegend negativen Konjunkturimpulsen wirkten sich auch die drei im Vorjahresvergleich fehlenden Arbeitstage dämpfend auf die Leistungsentwicklung aus. Darüber hinaus hat die bis in den April hineinreichende Frostperiode insbesondere die Transportnachfrage aus dem Baugewerbe stark geschwächt. Infolge der weiterhin schwachen Nachfrage und der daraus resultierenden Laderaumüberkapazitäten bleibt der Markt von einem hohen inter- und intramodalen Wettbewerbs- und Preisdruck geprägt.

Im Schienengüterverkehr in Deutschland hat sich die schwache Entwicklung in den ersten vier Monaten 2013 mit einem Rückgang von 2,3% gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum fortgesetzt. Während einige Bereiche wie zum Beispiel Kohle und Chemie noch ein Wachstum aufwiesen, ging die Leistung in den meisten Güterklassen zurück. Besonders stark betroffen waren die Verkehre in den Segmenten Eisen/Stahl, Kombiniertes Verkehr, Holz/Papier und Erze/Steine/Erden. Diese Bereiche haben – ausgenommen von den Erzen – alle einen hohen Anteil von Einzelwagenverkehren und/oder stehen in direkter Konkurrenz zum Lkw. Hier herrscht ein sehr intensiver Preiswettbewerb. Die Verkehrsleistung von DB Schenker Rail in Deutschland ging im ersten Halbjahr 2013

um 6,7% zurück. Die konzernexternen Bahnen entwickelten sich weiter überdurchschnittlich, was nicht zuletzt auf intramodale Verkehrsverlagerungen zurückzuführen ist. Ihre Marktposition hat sich entsprechend weiter verbessert.

Zum Straßengüterverkehr liegen für das laufende Jahr bisher wenige Informationen vor. Die Entwicklung der in Deutschland zugelassenen Lkw wurde durch die schwachen Konjunkturimpulse wie auch durch den mehrwöchigen witterungsbedingten Rückgang in der Bauindustrie belastet. Entsprechend war die Verkehrsleistung im ersten Jahresdrittel 2013 rückläufig. Für die im Ausland zugelassenen Fahrzeuge ist gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr von einem moderaten Leistungsanstieg auszugehen. Der Anstieg wurde weiterhin ausschließlich von den mittel- und osteuropäischen Nationen getragen. Den stärksten Anstieg verzeichneten unverändert die Lkw aus Rumänien und Bulgarien mit Wachstumsraten von rund 20%. Deutlich rückläufig entwickelten sich nach wie vor – abgesehen von Malta und Zypern – alle Fahrzeuge aus dem westeuropäischen Raum. Unter Berücksichtigung des Leistungsanteils der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge hat sich die Nachfrage insgesamt im ersten Jahresdrittel 2013 nach eigenen Berechnungen mit -3% negativ entwickelt. Das Umfeld war weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität mit einem entsprechenden Druck auf die Frachtraten geprägt.

Die Binnenschifffahrt wies trotz schwacher Konjunkturimpulse und des negativen Arbeitstageeffekts ein Wachstum von 3,1% auf. Dies ist insbesondere auf einen positiven Basiseffekt aufgrund des witterungsbedingten zweistelligen Leistungseinbruchs im Februar 2012 zurückzuführen.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die schwache Entwicklung im europäischen Schienengüterverkehr (EU27, Schweiz und Norwegen) setzte sich in den ersten Monaten des Jahres 2013 fort. Nach bislang vorliegenden Informationen gehen wir von einem Rückgang der Verkehrsleistung um etwa 3% aus. Die Entwicklung einiger Güterbahnen bis März/April 2013 zeigt jedoch ein differenziertes Bild. Während die bulgarische BDZ weiterhin einen zweistelligen Rückgang und die polnische PKP Cargo, die slowakische ZSSK Cargo und die tschechische CD Cargo ein Minus von über 5% verzeichneten, fiel der Rückgang bei DB Schenker Rail (rund 4%) und der slowenischen SZ (etwa 3%) moderater aus. Zu einer Erhöhung kam es dagegen bei der finnischen VR (+6%) und der litauischen LG (+4%).

Der Rückgang der Verkehrsleistung auf dem Schienengüterverkehrsmarkt in Polen setzte sich per Mai 2013 mit einem Minus von knapp 3 % abgeschwächt fort. Wesentliche Ursache hierfür waren neben der konjunkturbedingt schwächeren Entwicklung der schienenrelevanten Branchen auch die hohen Kohlelagerbestände. Der Rückgang bei der marktführenden PKP Cargo war in den ersten fünf Monaten überdurchschnittlich. Auch DB Schenker Rail Polska verzeichnete einen Rückgang und konnte seinen Marktanteil nicht stabil halten.

In Frankreich dauerte der Rückgang in gemäßigter Form in den ersten Monaten des Jahres 2013 an. Die Ursachen dafür lagen vor allem in den fehlenden Konjunkturimpulsen aus der Industrieproduktion und dem Außenhandel, die zu geringeren Transportvolumina in den Bereichen Stahl und Automotive sowie im intermodalen Verkehr führten. Unsere Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail konnte ihre Verkehrsleistung gegenläufig zweistellig steigern.

In Großbritannien setzte sich nach bisher vorliegenden Informationen im ersten Quartal 2013 das moderate Wachstum fort und die Verkehrsleistung stieg um etwa 1%. Getragen wurde diese Entwicklung weiterhin vor allem von den Kohleverkehren. Die Verkehrsleistung von DB Schenker Rail UK entwickelte sich leicht überdurchschnittlich, sodass die Marktposition gefestigt werden konnte.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Nach einem sehr verhaltenen Start ins Jahr 2013 mit deutlich rückläufiger Nachfrage kam der Markt ab März langsam wieder in Schwung, konnte den schwachen Jahresstart jedoch nicht kompensieren. In Summe ist für die erste Jahreshälfte 2013 eine leicht negative Entwicklung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu verzeichnen. Aufgrund des anhaltend hohen Wettbewerbs- und Preisdrucks bei einer gleichzeitig verhaltenen Nachfrage infolge der schwachen Wirtschaftslage in Europa ist der Spielraum für Preiserhöhungen weiterhin stark eingeschränkt.

LUFTFRACHT

Der Volumenrückgang im Luftfrachtmarkt setzte sich im ersten Halbjahr 2013 leicht gemindert fort und ist nicht zuletzt auf die Entwicklung in Europa zurückzuführen. Darüber hinaus entwickelten sich auch die Märkte in Asien und Nordamerika rückläufig. Einzig die Regionen Lateinamerika, Mittlerer Osten und Afrika weisen einen positiven Trend aus, können aber die negative Entwicklung in den anderen Regionen nicht kompensieren.

Die Auswirkungen der Marktaustritte von Air Cargo Germany und Aeroflot auf die im Markt befindliche Kapazität sind bisher schwierig abzuschätzen. Bislang jedoch schrumpften die Kapazitäten weniger stark als die am Markt vorhandenen Volumina. Das Rateniveau ist dementsprechend niedrig. Da sowohl im laufenden als auch im kommenden Jahr neue Flugzeuge ausgeliefert werden, wird sich dieser Trend fortsetzen, sofern keine deutliche Nachfragesteigerung stattfindet. Mit Ratensteigerungen ist mittelfristig nur in Nischenmärkten zu rechnen.

SEEFRACT

Der Seefrachtmarkt ist im ersten Halbjahr 2013 um rund 2 % gewachsen. Infolge der nachlassenden Dynamik der Weltwirtschaft wächst der Markt damit langsamer als zuvor. Gleichzeitig sind große regionale Unterschiede zu beobachten. Während beispielsweise die Volumina von Europa nach Nordamerika am stärksten gewachsen sind, gingen die Mengen in der umgekehrten Richtung geringfügig zurück. Auf der Route Asien – Europa verzeichneten die transportierten Mengen den stärksten Rückgang. Generell ist der Markt weiterhin von Überkapazitäten geprägt. Lieferungen von Containerschiffneubauten üben Druck auf die Frachtraten aus. In den vergangenen Monaten haben Reedereien mehrfach den Versuch unternommen, die Frachtraten anzuheben. Infolge der stark unausgewogenen Situation von Angebot und Nachfrage führten diese Versuche nur zu kurzfristigen beziehungsweise keinen Erfolgen.

KONTRAKTLOGISTIK

Im Kontraktlogistikmarkt setzte sich in der ersten Jahreshälfte 2013 die positive Entwicklung aus dem Vorjahr fort. Insgesamt hat sich die Wachstumsdynamik leicht abgeschwächt, wenn gleich gerade die asiatischen Märkte weiterhin hohe Wachstumsraten aufweisen. Die Nachfrageentwicklung nach dedizierten Lösungen in den Kernindustrien von Kontraktlogistik/Supply Chain Management (Automotive, Consumer, Electronics, Healthcare und Industrial) war im Berichtszeitraum – insbesondere im Bereich Consumer – auf solidem Niveau.

Schieneinfrastruktur in Deutschland

Nachdem die Trassennachfrage 2012 stabil geblieben ist, entwickelte sich der Markt im ersten Halbjahr 2013 gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig. Ursache hierfür sind Abbestellungen im Schienenpersonennahverkehr sowie ein Rückgang des Schienengüterverkehrs. Die Anzahl der Stationshalte blieb im Berichtszeitraum weitestgehend stabil. Bedingt durch Ausschreibungsverluste bei der DB ist der Anteil von konzernexternen Kunden weiter gestiegen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- > UMSATZ- UND ERGEBNISENTWICKLUNG RÜCKLÄUFIG
- > RATING-EINSTUFUNGEN BESTÄTIGT
- > INVESTITIONEN LEICHT AUSGEBAUT

WESENTLICHE ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im Berichtszeitraum auch durch folgende *Veränderungen im Konsolidierungskreis (1)* beeinflusst:

- > *Veolia Osteuropa (2)* wird seit dem 1. Mai 2013 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.
- > *Transfracht (3)* wird seit dem 30. Juni 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.
- > *Suomen Kiitoautot (3)* wird seit dem 31. März 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.
- > *Ambuline (3)* wird seit dem 1. Juni 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.

Wesentliche *rechnungslagebezogene Veränderungen (4)* resultierten aus der Überarbeitung von IAS 19.

Seit dem 1. Januar 2013 werden bestimmte Leistungen nicht mehr in den sonstigen betrieblichen Erträgen, sondern in den Umsatzerlösen erfasst. In der *Kommentierung der Geschäftsfeldentwicklung (5)* wurden die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst.

Der Umsatz ist im Berichtszeitraum um 0,6% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Dies resultierte aus der operativen Entwicklung der Geschäftsfelder und Effekten aus Währungskursänderungen. Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen sowie aus der Ausweisänderung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen wirkten gegenläufig.

Die Währungskursänderungen resultierten im Wesentlichen aus der Entwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund, dem japanischen Yen und der schwedischen Krone. Die Effekte entfielen auf die Geschäftsfelder DB Schenker Logistics (47 Mio. €), DB Arriva (35 Mio. €) und DB Schenker Rail (7 Mio. €).

Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen vor allem die im Berichtszeitraum erworbenen Aktivitäten von Veolia Osteuropa (43 Mio. €; DB Arriva) sowie die bereits im Vorjahr übernommenen Gesellschaften TFG Transfracht (29 Mio. €; DB Schenker Rail), Suomen Kiitoautot (9 Mio. €; DB Schenker Logistics) und Ambuline (3 Mio. €; DB Arriva).

Die *Effekte aus der Umgliederung (6)* von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen betreffen im Wesentlichen DB Dienstleistungen.

Bereinigt um Effekte aus Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen sowie der Ausweisänderung der sonstigen betrieblichen Erträge zu den Umsatzerlösen lag der Umsatzrückgang im Berichtszeitraum bei -1,2%.

UMSATZENTWICKLUNG

Umsatz – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
DB-Konzern gesamt	19.373	19.492	-119	-0,6
± Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	-88	-	-88	-
± Effekte aus Währungskursänderungen	89	-	+89	-
± Umgliederung sonstige betriebliche Erträge ¹⁾	-110	-	-110	-
DB-Konzern - vergleichbar	19.264	19.492	-228	-1,2

¹⁾ Bereinigung der seit dem Geschäftsjahr 2013 vorgenommenen Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsätzen.

Gesamtumsatz – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	2.011	1.969	+42	+2,1
DB Bahn Regio	4.380	4.425	-45	-1,0
DB Arriva	2.031	1.772	+259	+14,6
DB Schenker Rail	2.410	2.485	-75	-3,0
DB Schenker Logistics	7.405	7.715	-310	-4,0
DB Dienstleistungen ¹⁾	1.523	1.567	-44	-2,8
DB Netze Fahrweg ¹⁾	2.344	2.331	+13	+0,6
DB Netze Personenbahnhöfe	567	559	+8	+1,4
DB Netze Energie ¹⁾	1.393	1.461	-68	-4,7
Sonstige ¹⁾	739	713	+26	+3,6
Konsolidierung ¹⁾	-5.430	-5.396	-34	+0,6
Überleitung	-	-109	+109	-
DB-Konzern	19.373	19.492	-119	-0,6

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst.

Die Entwicklung des Gesamtumsatzes (Innen- und Außenumsatz) verlief im Berichtszeitraum in den Geschäftsfeldern differenziert.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr konnte seinen Umsatz vor allem aufgrund von Preiseffekten leicht steigern.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio wurden die im Busverkehr erzielten Umsatzzuwächse durch die negative Entwicklung im Schienenverkehr überkompensiert.

Höhere Umsätze in den Sparten Mainland Europe sowie UK Trains führten im Berichtszeitraum zu im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich gestiegenen Umsätzen im Geschäftsfeld DB Arriva.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail wirkte sich der konjunkturbedingte Leistungsrückgang auf die Entwicklung des Umsatzes aus, der im Vergleich zum ersten Halbjahr 2012 sank.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics wirkten sich konjunkturbedingte Leistungsrückgänge im Landverkehr sowie in der Luft- und Seefracht deutlich negativ auf die Umsatzentwicklung aus. Hinzu kamen negative Währungskurseffekte. Die Kontraktlogistik entwickelte sich weiterhin positiv und konnte diesen Gesamtrückgang leicht abschwächen.

Ein Leistungsrückgang im Bereich der konzerninternen Schienenfahrzeugstandhaltung trug wesentlich dazu bei, dass der Gesamtumsatz im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen leicht zurückging.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg stieg der Gesamtumsatz im Wesentlichen infolge von Preismaßnahmen, die den Umsatzrückgang infolge geringerer konzerninterner Nachfrage überkompensieren konnten, leicht an.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe legte der Gesamtumsatz aufgrund gestiegener Stations- sowie Vermietungs- und Vermarktungserlöse zu.

Nachfragerückgänge bei Strom- und Dieselprodukten führten im Geschäftsfeld DB Netze Energie zu einem Umsatzrückgang.

Details zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder werden im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder (1)* erläutert.

Der Anstieg im Bereich Sonstige resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Umsätzen bei der DB ProjektBau infolge der im Berichtszeitraum gestiegenen Projektleistungen und Preisadjustierungen.

Die Konsolidierungseffekte entwickelten sich stabil, da unter anderem niedrigere konzerninterne Umsätze von DB Dienstleistungen durch höhere konzerninterne Umsätze des Geschäftsfelds DB Netze Energie nahezu kompensiert wurden.

Außenumsatz – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	1.934	1.902	+32	+1,7
DB Bahn Regio	4.333	4.383	-50	-1,1
DB Arriva	2.028	1.769	+259	+14,6
DB Schenker Rail	2.254	2.338	-84	-3,6
DB Schenker Logistics	7.386	7.688	-302	-3,9
DB Dienstleistungen ¹⁾	132	140	-8	-5,7
DB Netze Fahrweg ¹⁾	492	472	+20	+4,2
DB Netze Personenbahnhöfe	224	218	+6	+2,8
DB Netze Energie ¹⁾	453	550	-97	-17,6
Sonstige ¹⁾	137	141	-4	-2,8
Überleitung	-	-109	+109	-
DB-Konzern	19.373	19.492	-119	-0,6

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst.

Die Entwicklung der Außenumsätze folgt der Entwicklung der Gesamtumsätze.

Die Struktur der externen Umsatzerlöse ist im Vergleich zum ersten Halbjahr 2012 nahezu unverändert. Der Anteil der Geschäftsfelder im Personenverkehr legte leicht zu und liegt nun bei 42,8% (im Vorjahr: 41,3%). Demgegenüber sank der Anteil der Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik leicht auf 49,8% (im Vorjahr: 51,4%). Der Anteil der Geschäftsfelder in der Infrastruktur ging leicht auf 6,0% zurück (im Vorjahr: 6,4%).

Umsatz nach Regionen

Außenumsatz nach Regionen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Deutschland ¹⁾	11.249	11.410	-161	-1,4
Europa (ohne Deutschland)	5.927	5.824	+103	+1,8
Asien/Pazifik	1.211	1.354	-143	-10,6
Nordamerika	727	743	-16	-2,2
Übrige Welt	259	270	-11	-4,1
Überleitung	-	-109	+109	-
DB-Konzern	19.373	19.492	-119	-0,6

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst.

Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich die Effekte aus den Leistungsrückgängen und Währungskurseffekten wider. In der Folge kam es in allen Regionen – außer in Europa (ohne Deutschland) – zu Umsatzrückgängen.

In der Region Deutschland waren absolut die größten Umsatzrückgänge zu verzeichnen. Hier wirkten sich die Rückgänge in den Geschäftsfeldern DB Netze Energie und DB Bahn Regio wesentlich aus.

(1) > Seite 25ff.

In der Region Europa (ohne Deutschland) wirkten sich die Zuwächse im Geschäftsfeld DB Arriva und die Übernahme von Veolia Osteuropa positiv aus.

In der Region Asien/Pazifik waren prozentual die größten Umsatzrückgänge zu verzeichnen. Hier wirkten sich unter anderem Volumerrückgänge in der Luft- und Seefracht bei DB Schenker Logistics und Währungskurseffekte aus.

Der Rückgang in Nordamerika resultierte im Wesentlichen aus Währungskursänderungen sowie Leistungsrückgängen bei DB Schenker Logistics in dieser Region.

Der Anteil des außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes blieb im Berichtszeitraum stabil bei 42 %.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung – in Mio. €	1. HALBJAHR						VERÄNDERUNG				
	2013	UMGLIEDERUNG			Bereinigung Sondereffekte	2013 bereinigt	2012 bereinigt	absolut	davon		%
		Auf-/ Abzinsung IFRS	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- Amorti- sation					Konsoli- dierungs- kreis- effekte	Währungs- kurs- effekte	
Umsatz	19.373	-	-	-	-	19.373	19.492	-119	+88	-89	-0,6
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.218	-	-	-	-	1.218	1.214	+4	-2	-	+0,3
Sonstige betriebliche Erträge	1.087	-	-	-	-3	1.084	1.197	-113	+2	-7	-9,4
Materialaufwand ¹⁾	-9.974	-	-	-	7	-9.967	-10.312	+345	-44	+48	-3,3
Personalaufwand	-7.037	-	-	-	-	-7.037	-6.732	-305	-25	+21	+4,5
Abschreibungen	-1.486	-	-	44	-	-1.442	-1.437	-5	-5	+2	+0,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen ¹⁾	-2.212	-	-	-	1	-2.211	-2.101	-110	-10	+20	+5,2
Operatives Ergebnis (EBIT) Bereinigtes EBIT	969	-	-	44	5	1.018	1.321	-303	+4	-5	-22,9
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-437	17	-	-	-	-420	-431	+11	-	-	-2,6
Operatives Ergebnis nach Zinsen	-	17	-	44	5	598	890	-292	+4	-5	-32,8
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	+8	-	-5	-	-	3	9	-6	-	-	-66,7
Übriges Finanzergebnis	+9	-17	5	-	-	-3	-60	+57	-	-1	-95,0
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-44	-	-44	-40	-4	-	-	+10,0
Außerordentliches Ergebnis ²⁾	-	-	-	-	-5	-5	40	-45	-	-	-
Ergebnis vor Ertragsteuern²⁾	549	-	-	-	-	549	839	-290	+4	-6	-34,6

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Aufwendungen zum Materialaufwand angepasst.

²⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen (Bestandteile des Zinsergebnisses, die nicht mit den Netto-Finanzschulden und Pensionsrückstellungen zusammenhängen, sowie Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden) und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt. Das grundsätzliche Vorgehen bei den **Umgliederungen und Bereinigungen (1)** ist im Vergleich zum Geschäftsbericht 2012 unverändert.

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Halbjahr 2013 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2012. Die Auswirkungen der Veränderungen im Konsolidierungskreis und aus Währungskurseffekten sind in der vorhergehenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert.

Die negative Umsatzentwicklung war wesentlich durch die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics, DB Schenker Rail sowie DB Netze Energie getrieben.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum vor allem infolge der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen zurückgegangen.

Der Materialaufwand lag im Berichtszeitraum unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2012. Hier wirkten sich insbesondere geringere eingekaufte Leistungen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics infolge von Leistungsrückgängen aus. Zudem wirkten sich die geringeren Aufwendungen für Energie aus, die aus einer geringeren Nachfrage nach Energie im Geschäftsfeld DB Netze Energie resultierte.

Der Personalaufwand lag spürbar oberhalb des Werts aus dem Vorjahr. Hier machten sich Tarifierhöhungen und die höhere Mitarbeiterzahl bemerkbar.

Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen. Dies resultierte aus höheren Aufwendungen für bezogene IT-Dienstleistungen in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Netze Fahrweg sowie den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs. Zudem stiegen die Aufwendungen für sonstige Serviceleistungen in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio, DB Bahn Fernverkehr sowie DB Schenker Rail.

Im Saldo war die Entwicklung des bereinigten EBITDA im Berichtszeitraum mit einem Rückgang um 298 Mio. € beziehungsweise 10,8 % auf 2.460 Mio. € deutlich negativ (im ersten Halbjahr 2012: 2.758 Mio. €).

Die Abschreibungen lagen leicht oberhalb des Werts des Vorjahres.

Auch das bereinigte EBIT (-303 Mio. € beziehungsweise -22,9 % auf 1.018 Mio. €) und das operative Ergebnis nach Zinsen (-292 Mio. € beziehungsweise -32,8 % auf 598 Mio. €) haben sich im Berichtszeitraum entsprechend rückläufig entwickelt.

Der operative Zinssaldo hat sich dabei leicht verbessert. Dies resultierte unter anderem aus einem niedrigeren Zinsaufwand aus Kapitalmarktfinanzierungen. Gegenläufig wirkten Effekte aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen.

Die bereinigte EBITDA- und EBIT-Marge reduzierten sich dementsprechend im Berichtszeitraum (von 14,1 auf 12,7 % beziehungsweise von 6,8 auf 5,3 %). Ursächlich dafür war vor allem die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics sowie DB Bahn Fernverkehr, deren EBIT-Margen zurückgingen.

Die Verbesserung im übrigen Finanzergebnis ergab sich im Wesentlichen aus geringeren Effekten aus der Aufzinsung von Rückstellungen. Gegenläufig verschlechterte sich das außerordentliche Ergebnis im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreswert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern sank mit einem Rückgang von 290 Mio. € beziehungsweise 34,6 % etwas deutlicher als das operative Ergebnis nach Zinsen.

Außerordentliches Ergebnis nach Geschäftsfeldern

Außerordentliches Ergebnis – in Mio. €	1. Halbjahr 2013	davon EBIT-wirksam	
		1. Halbjahr 2012	davon EBIT-wirksam
DB Bahn Fernverkehr	-	-	-
DB Bahn Regio	-	-	-
DB Arriva	-3	-3	-5
DB Schenker Rail	0	0	29
DB Schenker Logistics	0	0	-
DB Dienstleistungen	0	0	-
DB Netze Fahrweg	0	0	-
DB Netze Personenbahnhöfe	-	-	-
DB Netze Energie	-	-	-
Sonstige/Konsolidierung ¹⁾	-2	-2	16
DB-Konzern¹⁾	-5	-5	40

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Das außerordentliche Ergebnis war im ersten Halbjahr 2013 mit -5 Mio. € auf niedrigem Niveau und betraf das Geschäftsfeld DB Arriva und den Bereich Sonstige. Die Effekte resultierten unter anderem aus dem Abgang von Beteiligungen.

Im Vorjahreszeitraum resultierten Sondereffekte im Wesentlichen aus dem Verkauf der Metrans im Geschäftsfeld DB Schenker Rail und der Neueinschätzung von Personalrisiken in Großbritannien sowie Zahlungen im Zusammenhang mit Ermittlungen gegen Speditionsunternehmen.

Ergebnis nach Ertragsteuern

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾	549	839	-290	-34,6
Ertragsteuern ¹⁾	5	-56	+61	-
tatsächliche Ertragsteuern	-66	-107	+41	-38,3
latenter Steuerertrag ¹⁾	71	51	+20	+39,2
Ergebnis nach Ertragsteuern¹⁾	554	783	-229	-29,2
davon Aktionäre der DB AG	550	778	-228	-29,3
davon andere Gesellschafter	4	5	-1	-20,0

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Der negativen Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern wirkte die Verbesserung der Ertragsteuerposition entgegen. Diese resultierte im Wesentlichen aus geringeren Steuerzahlungen der DB AG sowie einer positiven Entwicklung der latenten Steuern bei DB Schenker Logistics. Das Ergebnis (nach Ertragsteuern) ging infolgedessen weniger stark um 229 Mio. € auf 554 Mio. € zurück (im ersten Halbjahr 2012: 783 Mio. €).

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 4 Mio. € (im ersten Halbjahr 2012: 5 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ebenfalls reduziertes Ergebnis (nach

Ertragsteuern) für die Aktionäre der DB AG in Höhe von 550 Mio. € (im ersten Halbjahr 2012: 778 Mio. €). Insgesamt ergab sich ein Rückgang im Ergebnis je Aktie, das im ersten Halbjahr 2013 bei 1,28 € lag (im ersten Halbjahr 2012: 1,81 €).

Operative Ergebnisentwicklung nach Geschäftsfeldern

EBIT bereinigt und EBITDA bereinigt – in Mio. €	EBIT BEREINIGT				EBITDA BEREINIGT			
	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG		1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%	2013	2012	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	167	192	-25	-13,0	325	351	-26	-7,4
DB Bahn Regio	433	447	-14	-3,1	709	724	-15	-2,1
DB Arriva	94	94	-	-	202	180	+22	+12,2
DB Schenker Rail	-6	24	-30	-	136	177	-41	-23,2
DB Schenker Logistics	136	201	-65	-32,3	227	295	-68	-23,1
DB Dienstleistungen	4	48	-44	-91,7	90	134	-44	-32,8
DB Netze Fahrweg	292	398	-106	-26,6	755	862	-107	-12,4
DB Netze Personenbahnhöfe	117	140	-23	-16,4	183	203	-20	-9,9
DB Netze Energie	35	55	-20	-36,4	77	97	-20	-20,6
Sonstige/Konsolidierung	-254	-278	+24	-8,6	-244	-265	+21	-7,9
DB-Konzern	1.018	1.321	-303	-22,9	2.460	2.758	-298	-10,8
Marge in %	5,3	6,8	-	-	12,7	14,1	-	-

Auf Ebene der Geschäftsfelder war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen, verglichen mit dem ersten Halbjahr 2012, fast durchgängig negativ.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr musste aufgrund höherer Aufwendungen und unterproportional gestiegener Umsätze eine deutliche Reduzierung in den bereinigten Ergebnisgrößen hinnehmen.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen durch die Entwicklung in der Sparte Schiene geprägt. In diesem Bereich führten geringere Umsatzerlöse und gestiegene Personalaufwendungen zu einem Rückgang der bereinigten Ergebnisgrößen. Der Bereich Bus konnte die Entwicklung dämpfen und wies aufgrund einer positiven Umsatzentwicklung und eines Anstiegs der sonstigen betrieblichen Erträge eine Verbesserung der bereinigten Ergebnisgrößen aus.

Ergebnissteigernde Effekte aus der Geschäftsausweitung führten zu einem deutlichen Anstieg des bereinigten EBITDA des Geschäftsfelds DB Arriva. Gedämpft wurde dieser Effekt durch das schwierige wirtschaftliche Umfeld. Höhere Abschreibungen infolge von Investitionen in den Vorperioden führten zu einer stabilen EBIT-Entwicklung.

Die Verschlechterung der operativen Ergebnisgrößen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail hat ihre Ursache in Leistungsverlusten und damit einhergehenden Umsatzrückgängen sowie gestiegenen Personalkosten.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war die bereinigte Ergebnisentwicklung negativ. Dies resultierte vor allem aus der Volumen- und Frachtratenentwicklung.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen waren die bereinigten Ergebnisgrößen deutlich rückläufig. Hier wirkten sich vor allem Leistungsrückgänge und Tarifsteigerungen negativ aus.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg verschlechterten sich die bereinigten Ergebnisgrößen infolge überproportional gesteigener Aufwendungen für Instandhaltung, Winterdienst und Personal sowie gesunkener Immobilienerträge.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe wurden gestiegene Umsatzerlöse durch überproportional gestiegene Aufwendungen überkompensiert, sodass sich die bereinigten Ergebnisgrößen ebenfalls verschlechtert haben.

Im Geschäftsfeld DB Netze Energie gingen die bereinigten Ergebnisgrößen infolge eines Umsatzrückgangs bei gleichzeitiger Belastung durch gestiegene Aufwendungen zurück.

Der Bereich Sonstige/Konsolidierung ist geprägt durch die Holdinggesellschaften DB AG und DB ML AG. Zudem werden hier weitere Gesellschaften, die sich nicht einem Geschäftsfeld

zuordnen lassen, zusammengefasst. Die Veränderung in den bereinigten Ergebnisgrößen resultierte im Berichtszeitraum überwiegend aus der Neubewertung personalbezogener Rückstellungen sowie positiven Effekten aus der konzerninternen Vermittlung von Mitarbeitern.

Details zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder werden im Kapitel **Entwicklung der Geschäftsfelder (1)** erläutert.

FINANZMANAGEMENT

Im **Finanzmanagement des DB-Konzerns (2)** hat es im ersten Halbjahr 2013 keine Änderungen gegeben.

Das für die langfristige Finanzierung ausgelegte **Debt-Issuance-Programm (3)** wurde im Juni 2013 aufdatiert und hat nun ein Volumen von 20 Mrd. €. Per 30. Juni 2013 war das Programm in Höhe von 14,6 Mrd. € in Anspruch genommen und verfügte damit noch über einen Emissionsspielraum in Höhe von 5,4 Mrd. € (per 31. Dezember 2012: 6,0 Mrd. €).

Für die kurzfristige Finanzierung stand per 30. Juni 2013 unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses Programm wurde per 30. Juni 2013 mit 409 Mio. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2012: 0 Mio. €).

Zudem verfügte der DB-Konzern per 30. Juni 2013 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2012: 2,0 Mrd. €). Davon bestanden 1,9 Mrd. € aus zweijährigen Kreditlinien mit einer jeweiligen Restlaufzeit per 30. Juni 2013 von knapp unter zwei Jahren.

Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2013 auf Kreditfazilitäten in Höhe von 1,6 Mrd. € (per 31. Dezember 2012: 1,5 Mrd. €) zurückgreifen. Diese Fazilitäten, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtszeitraum wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

ANLEIHEEMISSIONEN IM ERSTEN HALBJAHR 2013

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Kupon	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS0879065588	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	300	FRN	Februar 2018	5
XS0884675074	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	50	2,657	Februar 2028	15
XS0901046085	Deutsche Bahn Finance B.V.	NOK	1.500	3,985	März 2025	12
CH0212937251	Deutsche Bahn Finance B.V.	CHF	275	1,375	Juli 2023	10

(1) > Seite 25ff. (2) > Geschäftsbericht 2012 Seite 94f. (3) > www.db.de/mtn (4) > www.db.de/rating (5) > Seite 48

Rating-Einstufungen bestätigt

Rating-Einstufungen DBAG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	AKTUELLE EINSTUFUNGEN		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Standard & Poor's	16.05.2000	28.06.2013	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05.2000	18.07.2013	P-1	Aa1	negativ
Fitch	17.02.2009	11.07.2012	F1+	AA	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben wir bereits mit allen Agenturen unsere turnusmäßigen Rating-Gespräche geführt. Alle drei Rating-Agenturen haben die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG in ihren jüngsten Rating-Reviews bestätigt. Diese Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert.

Weitere Informationen zum Thema **Rating (4)** und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG finden Sie auf unserer Internetseite.

Anleiheemissionen

Der DB-Konzern emittierte im ersten Halbjahr 2013 über seine Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, insgesamt vier Anleihen und erhöhte eine weitere Anleihe. Das Gesamtvolumen der in Euro, Schweizer Franken und norwegischen Kronen begebenen Anleihen mit Laufzeiten zwischen fünf und 15 Jahren betrug 0,8 Mrd. €. Die Platzierungsschwerpunkte der Transaktionen lagen in Asien, der Schweiz und Skandinavien. Der Zahlungszeitpunkt für die zuletzt begebene CHF-Anleihe (0,2 Mrd. €) liegt im zweiten Halbjahr 2013. Im Juli 2013 haben wir zudem eine **Sterling-Anleihe (5)** begeben.

WERTMANAGEMENT

Wertmanagementziele – in %	DB-Konzern	DBML-Konzern	Infrastruktur
ROCE-Zielwert	10,0	14,0	8,0
Tilgungsdeckung	30	50	30
Gearing	100	100	100
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	2,5	1,5	2,5

Eine wesentliche Stoßrichtung der Strategie DB2020 lautet **profitables Wachstum**. Darunter ordnen wir die drei **Top-Ziele (1) Profitabilität** (ROCE), **Marktposition** (Umsatz) und **finanzielle Stabilität** (Tilgungsdeckung) ein.

Entwicklung des ROCE

ROCE – in Mio. € bzw. %	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
EBIT bereinigt	1.018	1.321	-303	-22,9
÷ Capital Employed per 30.06. ¹⁾	33.350	32.486	+864	+2,7
ROCE²⁾	6,1	8,1	-	-

¹⁾ Vorjahreszahl aufgrund rückwirkender Anwendung von IAS 19 angepasst.

²⁾ Zur Ermittlung eines ROCE auf Ganzjahresbasis wurden die Werte des bereinigten EBIT auf das Gesamtjahr auf Basis einer linearen Projektion hochgerechnet.

Der ROCE ist per 30. Juni 2013 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2 Prozentpunkte zurückgegangen. Die Entwicklung resultierte dabei aus dem Rückgang des **bereinigten EBIT (2)** sowie aus dem Anstieg des Capital Employed.

Die Erhöhung des Capital Employed geht überwiegend auf einen Zuwachs der Sachanlagen und eine Verminderung der sonstigen Rückstellungen zurück.

Entwicklung der Verschuldungskennzahlen

GEARING

Ableitung Gearing – in Mio. € bzw. %	30.06. 2013		31.12. 2012		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%		
Finanzschulden	18.966	18.613	+353	+1,9		
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	1.984	2.247	-263	-11,7		
Netto-Finanzschulden	16.982	16.366	+616	+3,8		
÷ Eigenkapital ¹⁾	15.022	14.978	+44	+0,3		
Gearing¹⁾	113	109	-	-		

¹⁾ Vorjahreszahl aufgrund rückwirkender Anwendung von IAS 19 angepasst.

Das Gearing lag per 30. Juni 2013 bei 113 % (per 31. Dezember 2012: 109 %). Hintergrund der Entwicklung waren die gestiegenen **Netto-Finanzschulden (3)** bei nahezu stabilem Eigenkapital. Die Anwendung von IAS 19 führte per 31. Dezember 2012 zu einem um 956 Mio. € geringeren Eigenkapitalausweis.

TILGUNGSDECKUNG

Ableitung Tilgungsdeckung – in Mio. € bzw. %	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
EBITDA bereinigt	2.460	2.758	-298	-10,8
+ Operativer Zinssaldo ^{1),2)}	-420	-431	+11	-2,6
Operativer Cashflow	2.040	2.327	-287	-12,3
Netto-Finanzschulden	16.982	16.954	+28	+0,2
+ Barwert Operate Leases	4.829	4.851	-22	-0,5
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden	21.811	21.805	+6	-0,1
Tilgungsdeckung³⁾	18,7	21,3	-	-

¹⁾ Zur sachgerechten Ermittlung verwenden wir einen operativen Zinssaldo unter Bereinigung derjenigen Bestandteile des Zinsergebnisses, die mit der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen zusammenhängen.

²⁾ Bereinigt um Sondereffekte.

³⁾ Zur Ermittlung einer Tilgungsdeckung auf Ganzjahresbasis wurden die Werte des bereinigten EBITDA und des operativen Zinssaldos auf das Gesamtjahr auf Basis einer linearen Projektion hochgerechnet.

Die Tilgungsdeckung ist per 30. Juni 2013 gesunken. Dies geht auf eine deutliche Reduzierung des operativen Cashflows zurück. Die adjustierten Netto-Finanzschulden blieben dagegen annähernd stabil. Der reduzierte operative Cashflow ist auf die negative Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen zurückzuführen.

NETTO-FINANZSCHULDEN/EBITDA

Ableitung Netto-Finanzschulden/EBITDA – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Netto-Finanzschulden	16.982	16.954	+28	+0,2
÷ EBITDA bereinigt	2.460	2.758	-298	-10,8
Netto-Finanzschulden/EBITDA¹⁾ (Multiplikator)	3,5	3,1	-	-

¹⁾ Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte des bereinigten EBITDA auf das Gesamtjahr auf Basis einer linearen Projektion hochgerechnet.

Die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA verschlechterte sich im Berichtszeitraum infolge der Entwicklung des **bereinigten EBITDA (2)**.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

III Kurzfassung Kapitalflussrechnung – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.494	1.540	- 46	- 3,0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 2.049	- 1.271	- 778	+ 61,2
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	290	655	- 365	- 55,7
Veränderung des Finanzmittelbestands	- 280	936	- 1.216	-
Flüssige Mittel per 30.06.	1.895	2.639	- 744	- 28,2

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 1.494 Mio. € und lag leicht unter dem Vorjahreswert. Dabei wurden Effekte aus der negativen Entwicklung des Ergebnisses vor Steuern und Abschreibungen (- 281 Mio. €) durch positive Working-Capital-Effekte teilweise kompensiert.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtszeitraum um 778 Mio. € auf 2.049 Mio. €. Hierbei wirkten sich vor allem höhere Investitionen in Sachanlagen (+ 632 Mio. €) aus, die neben dem Anstieg der Brutto-Investitionen aus der Ablösung von Immobilien-Leasingverträgen von Bahnhofszugangsgebäuden resultieren. Diese Empfangsgebäude waren bislang als Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing bilanziert. Gegenläufig sind die Einzahlungen aus Investitionszuschüssen nur leicht angestiegen (+ 35 Mio. €). Auch der Nettomittelabfluss aus dem Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen stieg unter anderem durch den Erwerb von Veolia Osteuropa deutlich an (+ 127 Mio. €). Zudem ging der Mittelzufluss aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen, der im Vorjahreszeitraum im Wesentlichen aus der Veräußerung von Metrans resultierte, zurück (- 81 Mio. €).

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verminderte sich um 365 Mio. € auf 290 Mio. €. Dies resultierte aus deutlich niedrigeren Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen (- 839 Mio. €). Gegenläufig wirkten verminderte Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen des Bundes (- 170 Mio. €) sowie erhöhte Nettoeinzahlungen aus der Aufnahme und Tilgung von Commercial Paper (+ 464 Mio. €).

Per 30. Juni 2013 verfügte der DB-Konzern mit 1.895 Mio. € über einen um 744 Mio. € niedrigeren Bestand an flüssigen Mitteln.

NETTO-FINANZSCHULDEN

III Netto-Finanzschulden – in Mio. €	30.06. 2013		31.12. 2012		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%	absolut	%
Darlehen des Bundes	1.828	1.789	+ 39	+ 2,2		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	685	1.098	- 413	- 37,6		
Sonstige Finanzschulden ¹⁾	16.453	15.726	+ 727	+ 4,6		
Finanzschulden	18.966	18.613	+ 353	+ 1,9		
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	1.984	2.247	- 263	- 11,7		
Netto-Finanzschulden	16.982	16.366	+ 616	+ 3,8		

¹⁾ Im Wesentlichen Anleihen, Bankschulden, EUROFIMA-Darlehen und Commercial Paper.

Innerhalb der Finanzschulden stiegen per 30. Juni 2013 die Darlehen des Bundes infolge von Aufzinsungseffekten leicht auf 1.829 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 1.789 Mio. €). Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing waren per 30. Juni 2013 vor allem infolge der Ablösung von Immobilien-Leasingverträgen sowie kontinuierlicher Tilgungen deutlich rückläufig.

Im Rahmen der Kapitalmarktaktivitäten wurden im Berichtszeitraum mit einem Gesamtvolumen von 0,6 Mrd. € drei Anleihen begeben und eine bestehende Anleihe erhöht. Der Bestand an ausstehenden Anleihen erhöhte sich per 30. Juni 2013 um 342 Mio. € auf 14.438 Mio. €. Die Auszahlung der vierten im ersten Halbjahr 2013 begebenen Anleihe über 275 Mio. CHF (223 Mio. €) erfolgte erst im Juli 2013. Die Inanspruchnahme unseres Commercial-Paper-Programms erhöhte sich per 30. Juni 2013 um 409 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 0 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA blieben nahezu stabil und betragen zum Ende des Berichtszeitraums 721 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 719 Mio. €).

Insgesamt sind die Finanzschulden per 30. Juni 2013 um 353 Mio. € auf 18.966 Mio. € angestiegen.

Parallel reduzierte sich vorgehaltene Liquidität per 30. Juni 2013 um 280 Mio. € auf 1.895 Mio. €, während sich die Finanzforderungen per 30. Juni 2013 leicht um 17 Mio. € erhöhten. Dementsprechend sind die Netto-Finanzschulden per 30. Juni 2013 um 616 Mio. € auf 16.982 Mio. € gestiegen.

Die Fälligkeitsstruktur der Finanzschulden ist per 30. Juni 2013 nahezu unverändert. Es kam zu einer leichten Verschiebung hin zu den kurzfristigen Finanzschulden. Der Anteil der kurzfristigen Finanzschulden hat sich demnach von rund 8 % auf rund 9 % erhöht.

Auch die Zusammensetzung der Finanzschulden ist per 30. Juni 2013 unverändert und bestand mit rund 76 % im Wesentlichen aus Anleihen (per 31. Dezember 2012: rund 76 %) und mit rund 10 % aus Darlehen des Bundes (per 31. Dezember 2012: rund 10 %).

INVESTITIONEN

Investitionen – in Mio. €	BRUTTO-INVESTITIONEN				NETTO-INVESTITIONEN			
	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG		1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%	2013	2012	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	75	57	+18	+31,6	75	57	+18	+31,6
DB Bahn Regio	469	278	+191	+68,7	467	276	+191	+69,2
DB Arriva	158	92	+66	+71,7	155	92	+63	+68,5
DB Schenker Rail	66	119	-53	-44,5	66	119	-53	-44,5
DB Schenker Logistics	104	98	+6	+6,1	104	98	+6	+6,1
DB Dienstleistungen	104	125	-21	-16,8	104	125	-21	-16,8
DB Netze Fahrweg	1.993	2.001	-8	-0,4	485	509	-24	-4,7
DB Netze Personenbahnhöfe	241	189	+52	+27,5	103	71	+32	+45,1
DB Netze Energie	32	60	-28	-46,7	18	42	-24	-57,1
Sonstige/Konsolidierung	21	19	+2	+10,5	21	19	+2	+10,5
DB-Konzern	3.263	3.038	+225	+7,4	1.598	1.408	+190	+13,5
davon Investitionszuschüsse	1.665	1.630	+35	+2,1	-	-	-	-

Im Rahmen der Investitionstätigkeit waren auch in den ersten sechs Monaten 2013 die wesentlichen Schwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie die weitere Verjüngung unseres Fahrzeugparks im Schienen- und Busverkehr. Die in den ersten sechs Monaten 2013 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2012 um über 7 % deutlich gestiegenen Brutto-Investitionen in Höhe von 3.263 Mio. € unterlegen unsere langfristige Ausrichtung. Noch deutlicher stiegen die Netto-Investitionen an. Sie erhöhten sich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum deutlich um über 13 % auf 1.598 Mio. €.

Auf Ebene der Geschäftsfelder wurden mit Ausnahme von DB Schenker Rail, DB Netze Energie, DB Dienstleistungen und DB Netze Fahrweg in allen Geschäftsfeldern höhere Brutto-Investitionen getätigt. Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe stiegen allerdings die aus Eigenmitteln finanzierten Netto-Investitionen deutlich an. Die starken Zuwächse in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva waren die Folge von Fahrzeuginvestitionen für neu gewonnene Ausschreibungen.

Die Struktur der Brutto-Investitionen wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf die Infrastrukturgeschäftsfelder entfielen im Berichtszeitraum in Summe rund 69 % (im ersten Halbjahr 2012: rund 74 %) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein rund 61 % (im ersten Halbjahr 2012: rund 66 %). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von rund 22 % (im ersten Halbjahr 2012: 14 %) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik von rund 5 % (im ersten Halbjahr 2012: 7 %).

Investitionsschwerpunkte nach Geschäftsfeldern

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr bildeten Investitionen in Fahrzeuge den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit in den ersten sechs Monaten 2013. Im Mittelpunkt standen dabei Investitionen in das Redesign der ICE-2-Flotte, die Modernisierung von IC-Reisezugwagen und die Ausrüstung der ICE-3-Flotte und der ICE-T-Triebzüge mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS.

Der Investitionszugang im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lag ebenfalls im Bereich der Fahrzeuge. Dazu gehörte die Beschaffung von Elektrotriebzügen der BR 430 für die S-Bahn Stuttgart und der BR 442 für Werdenfels in Bayern, für die Region Nordost Berliner Umland, Mittelhessen und für die S-Bahn Leipzig. Auch im Bereich der Werkstätten (insbesondere in Nürnberg) und bei Fahrzeug-/Instandhaltungsanlagen (Raum Ulm) haben wir verstärkt investiert.

Im Geschäftsfeld DB Arriva lag der Schwerpunkt auf der Beschaffung von Schienenfahrzeugen und Bussen, hauptsächlich in Schweden, den Niederlanden und Großbritannien.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail wurde in den Fuhrpark investiert, überwiegend in Elektro- und Diesellokomotiven (V-Loks 1.000 kW), Drehgestellflachwagen, Schiebewardwagen und offene Doppelstockwagen für den Pkw-Transport. Das Investitionsvolumen des Geschäftsfelds DB Schenker Rail war, bedingt durch geringere Investitionstätigkeiten in der Region Central, in Deutschland und in der Region West stark rückläufig.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics waren die größten Einzelprojekte Erweiterungen von Speditionsanlagen in Schweden, Tschechien, Finnland, den USA und Singapur. Weitere größere Investitionen sind Projekte zur Einführung neuer IT-Systeme.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen tätigte DB Fuhrpark Investitionen in Straßenfahrzeuge und DB Systel Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Hard- und Software.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg waren Maßnahmen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes mit einem Anteil von rund 68 % unverändert der Schwerpunkt. Dazu gehörten insbesondere die Sanierung des Oberbaus, die Erneuerung von Leit- und Sicherungstechnik und Brücken, Maßnahmen an Bahnübergängen und Tunneln sowie die Lärmreduzierung. Der Schwerpunkt der Investitionen entfiel auf Neu- (NBS) und Ausbaustrecken (ABS). Dazu gehörten Großprojekte wie die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1 Nürnberg–Erfurt und Nr. 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig, die Streckenertüchtigung Berlin–Rostock, das Projekt Stuttgart 21, die ABS/NBS Stuttgart–Augsburg, die ABS Oldenburg–Wilhelms- haven, die ABS/NBS Karlsruhe–Basel und die ABS 23 Saarbrücken–Ludwigshafen.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe dominierten die Abschluss- und Erweiterungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Projekt City-Tunnel Leipzig, Stuttgart 21, Flughafen- anbindung Berlin-Schönefeld–BBI und Knoten Berlin Ostkreuz.

Der Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld DB Netze Energie lag in der bundesweiten Erneuerung von Bahnstrom- leitungen, Bahnstromschaltanlagen und zentralen Umrichtern.

Investitionen nach Regionen

Brutto-Investitionen nach Regionen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Deutschland	3.006	2.845	+161	+5,7
Europa (ohne Deutschland)	228	180	+48	+26,7
Asien/Pazifik	13	12	+1	+8,3
Nordamerika	6	3	+3	+100
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	8	-4	+12	-
DB-Konzern	3.263	3.038	+225	+7,4

Netto-Investitionen nach Regionen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Deutschland	1.343	1.215	+128	+10,5
Europa (ohne Deutschland)	226	180	+46	+25,6
Asien/Pazifik	13	12	+1	+8,3
Nordamerika	6	3	+3	+100
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	8	-4	+12	-
DB-Konzern	1.598	1.408	+190	+13,5

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt im ersten Halbjahr 2013 mit rund 92 % (im ersten Halbjahr 2012: rund 94 %) unverändert in Deutschland. In der Region Deutschland ist der Zuwachs in den ersten sechs Monaten 2013 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum insbesondere auf die DB Bahn Regio (+191 Mio. €) und DB Netze Personenbahnhöfe (+52 Mio. €) zurückzuführen. Dem gegenüber steht ein Rückgang der Investitionen in Deutschland insbesondere bei DB Schenker Rail (-38 Mio. €), DB Dienstleistungen (-21 Mio. €) und DB Netze Energie (-28 Mio. €).

Der starke Zuwachs gegenüber dem ersten Halbjahr 2012 in der Region Europa (ohne Deutschland) geht auf höhere Investitionen im Geschäftsfeld DB Arriva (+66 Mio. €) zurück. DB Arriva investierte verstärkt in den Niederlanden, Schweden sowie in Großbritannien. Dadurch wurde der Rückgang in Dänemark bei DB Arriva (-18 Mio. €) überkompensiert. Gegenläufig wirkte ein Rückgang der Investitionen in der Region West bei DB Schenker Rail (-15 Mio. €), insbesondere in Frankreich (-12 Mio. €), und bei DB Schenker Logistics (-11 Mio. €).

In der Region Nordamerika erhöhte DB Schenker Logistics die Investitionen in Logistikanlagen in den USA.

Entwicklung der Investitionszuschüsse

Die im ersten Halbjahr 2013 erhaltenen Investitionszuschüsse sind um 35 Mio. € beziehungsweise 2,1 % auf 1.665 Mio. € gestiegen. Empfänger waren wie im ersten Halbjahr 2012 fast ausschließlich unsere Infrastrukturgesellschaften.

Details zu den verschiedenen **Zuschussformen (1)** können auf unserer Internetseite eingesehen werden.

(1) > www.db.de/investitionen

BILANZ

Bilanz – in Mio. €	30.06. 2013	31.12. 2012	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Bilanzsumme ¹⁾	52.574	52.525	+ 49	+ 0,1
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte ¹⁾	44.197	44.241	- 44	- 0,1
Kurzfristige Vermögenswerte ¹⁾	8.377	8.284	+ 93	+ 1,1
PASSIVSEITE				
Eigenkapital ¹⁾	15.022	14.978	+ 44	+ 0,3
Langfristiges Fremdkapital ¹⁾	25.324	25.599	- 275	- 1,1
Kurzfristiges Fremdkapital	12.228	11.948	+ 280	+ 2,3

¹⁾ Vorjahreszahl aufgrund der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IAS 19 angepasst.

Bilanzstruktur – in %	30.06. 2013	31.12. 2012 ¹⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	84,1	84,2	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	15,9	15,8	-	-
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	28,6	28,5	-	-
Langfristiges Fremdkapital	48,2	48,7	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	23,2	22,7	-	-

¹⁾ Vorjahreszahl aufgrund der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IAS 19 angepasst.

Der Konzern-Abschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Er wurde im Berichtszeitraum durch die geänderten Vorschriften des **IAS 19 (1)**, die im Berichtszeitraum erstmalig anzuwenden sind, beeinflusst. Die im Berichtszeitraum erstmalig anzuwendende Vorschrift und ihre Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss sind im Zwischenberichtsanhang ausführlich erläutert. Es gab keine weiteren wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften und zu den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des Konzerns, aus denen sich Veränderungen auf den Konzern-Abschluss ergaben.

Die Bilanzsumme ist per 30. Juni 2013 leicht um 0,1% beziehungsweise 49 Mio. € auf 52.574 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2012: 52.525 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte waren mit 44.197 Mio. € (- 0,1% beziehungsweise - 44 Mio. €) annähernd unverändert (per 31. Dezember 2012: 44.241 Mio. €). Maßgeblich dafür waren der Rückgang der immateriellen Vermögensgegenstände von 4.186 Mio. € auf 4.095 Mio. € sowie der Rückgang der derivativen Finanzinstrumente von 178 Mio. € auf 106 Mio. €. Diese Effekte wurden durch den Anstieg der Sachanlagen von 37.630 Mio. € auf 37.738 Mio. € weitgehend kompensiert.

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen per 30. Juni 2013 um 1,1% beziehungsweise 93 Mio. € auf 8.377 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 8.284 Mio. €). Ursächlich hierfür waren insbesondere der Anstieg der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 218 Mio. € sowie die Zunahme der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte um 166 Mio. €. Der Bestand an flüssigen Mitteln ging gegenläufig um 280 Mio. € auf 1.895 Mio. € zurück.

Strukturell ergaben sich daraus keine Veränderungen.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital unter anderem ergebnisbedingt per 30. Juni 2013 leicht um 0,3% beziehungsweise 44 Mio. € auf 15.022 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 14.978 Mio. €).

Das langfristige Fremdkapital ging um 275 Mio. € beziehungsweise 1,1% auf 25.324 Mio. € zurück, während das kurzfristige Fremdkapital um 2,3% beziehungsweise 280 Mio. € anstieg. Im Wesentlichen stand dem Anstieg der **kurz- und langfristigen Finanzschulden (2)** um 353 Mio. € dabei ein Rückgang der sonstigen Rückstellungen um 219 Mio. € sowie der Pensionsverpflichtungen um 85 Mio. € gegenüber.

Mit 28,6% per 30. Juni 2013 blieb die Eigenkapitalquote nahezu stabil (per 31. Dezember 2012: 28,5%).

In der Struktur der Passivseite liegt der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 30. Juni 2013 nahezu unverändert bei 48,2% (per 31. Dezember 2012: 48,7%). Der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals ist per 30. Juni 2013 von 22,8 auf 23,7% gestiegen.

Entwicklung der Geschäftsfelder

- > **PERSONENVERKEHR MIT STABILER ENTWICKLUNG, BELASTUNGEN DURCH HOCHWASSER**
- > **SCHWACHE KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG TRIFFT GESCHÄFTSFELDER DB SCHENKER RAIL UND DB SCHENKER LOGISTICS**
- > **INFRASTRUKTURGESCHÄFTSFELDER MIT BELASTUNGEN AUF DER KOSTENSEITE**

PERSONENVERKEHR

Auftragsbestand leicht rückläufig

Das Auftragsvolumen per 30. Juni 2013 hat sich gegenüber dem Vorjahresstichtag um 1,5 Mrd. € auf 78,0 Mrd. € vermindert. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 3,6 Mrd. € und Prämissenänderungen von rund 0,3 Mrd. €, die im Wesentlichen aus gestiegenen Energiekosten und Trassenpreisen resultieren, stehen dabei Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 5,4 Mrd. € gegenüber.

Auftragsvolumen im Personenverkehr – in Mrd. €	30.06. 2013	31.12. 2012	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Regio	60,4	60,9	- 0,5	- 0,8
gesichert	40,2	40,2	-	-
ungesichert	20,2	20,7	- 0,5	- 2,4
DB Arriva	17,6	18,6	- 1,0	- 5,4
gesichert	7,8	8,1	- 0,3	- 3,7
ungesichert	9,8	10,5	- 0,7	- 6,7
Insgesamt	78,0	79,5	- 1,5	- 1,9
gesichert	48,0	48,3	- 0,3	- 0,6
ungesichert	30,0	31,2	- 1,2	- 3,8

VERKEHRSVERTRÄGE IN DEUTSCHLAND

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Schiene) im ersten Halbjahr 2013	Laufzeit	UMFANG IN MIO. ZUGKM	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
S-Bahn Hamburg	12/2018 - 12/2033	12,7	190,5
Ringzug West/NBS	12/2016 - 12/2028	5,6	67,2
Teilnetz Ost - West (Los Güstrow)	12/2014 - 12/2029	3,5	52,5
Main - Spessart	12/2015 - 12/2027 ²⁾	2,7	32,1
Interimsvergabe RE3, RB30, RB45	12/2012 - 06/2016	2,3	8,2
Bad Kleinen - Pasewalk	12/2012 - 12/2014	2,1	4,2
Übergangskonzept RSO III Ost	12/2013 - 12/2023	1,6	16,0
Main - Neckar - Ried	12/2012 - 12/2015	1,5	4,5
Main - Spessart (RB)	12/2012 - 12/2018	0,5	3,2
Dreieich	12/2013 - 12/2015	0,5	1,0
Main - Spessart (RE)	12/2012 - 12/2015	0,4	1,3
Ulm - Weißenhorn	12/2013 - 12/2016	0,3	0,9
Insgesamt¹⁾		33,8	381,6

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Option auf Verlängerung um drei Jahre möglich.

Im Schienenpersonenverkehr in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im ersten Halbjahr 2013 21 Vergabeverfahren abgeschlossen (im ersten Halbjahr 2012: 11). Insgesamt wurden 54,3 Mio. Zugkilometer (Zugkm) pro Jahr vergeben (im ersten Halbjahr 2012: 34,5 Mio. Zugkm). Die im ersten Halbjahr 2013 vergebenen Zugkilometer wurden vorher zu 88 % von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

DB Bahn Regio konnte zwölf Verfahren (im ersten Halbjahr 2012: acht Verfahren) beziehungsweise 62 % der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im ersten Halbjahr 2012: 75 %).

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Bus) im ersten Halbjahr 2013	Laufzeit	UMFANG IN MIO. BUSKM	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
VVOWL Gütersloh Nord	01/2014 - 07/2021	1,8	13,3
NVV Lohfelden/Söhrewald (LB 109)	12/2013 - 12/2021	1,0	8,0
TraffiQ Frankfurt Sachsenhausen (Teil F 2)	12/2013 - 12/2021	0,7	5,3
VVR Linien 7477 und 7478	06/2013 - 12/2015	0,6	1,6
VSN TN 62	08/2013 - 07/2019	0,6	3,6
KU Würzburg Korridor 6b	12/2013 - 12/2023	0,5	5,1
VSN TN 61	08/2013 - 07/2019	0,5	2,9
VGN Forchheim Bündel 1	12/2013 - 12/2021	0,3	2,7
TraffiQ Frankfurt Sachsen- hausen (Teil F 1)	12/2013 - 12/2021	0,3	2,7
KU Würzburg Korridor 2b	12/2013 - 12/2021	0,2	1,7
Insgesamt¹⁾		6,5	47,0

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im ersten Halbjahr 2013 Leistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 35 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im ersten Halbjahr 2012: 23 Mio. Nkm) in 52 Verfahren (im ersten Halbjahr 2012: 30 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 26 % (im ersten Halbjahr 2012: 47 %) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Im ersten Halbjahr 2013 haben wir an 41 Ausschreibungen (im ersten Halbjahr 2012: 25 Ausschreibungen) mit einem Volumen von 28 Mio. Nkm (im ersten Halbjahr 2012: 21 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 23 % (im ersten Halbjahr 2012: 19 %) erzielen.

VERKEHRSVERTRÄGE IN EUROPA (OHNE DEUTSCHLAND)

DB Arriva hat sich im ersten Halbjahr 2013 selektiv europaweit an Ausschreibungen beteiligt. Wesentliche Ausschreibungserfolge konnten in Großbritannien, Dänemark und Polen erzielt werden.

Im Busverkehr war die Entwicklung im Berichtszeitraum stabil. In Großbritannien konnten wir verloren gegangene Verkehre durch Ausschreibungsgewinne weitgehend kompensieren.

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Bus) im ersten Halbjahr 2013		Laufzeit	UMFANG IN MIO. BUSKM	
			p. a.	insgesamt ¹⁾
Dänemark	Midttrafik 34	06/2013 - 06/2021	12,9	103,2
Großbritannien	London (12 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	8,3	41,4
Dänemark	Midttrafik	07/2014 - 07/2015	2,0	2,0
Dänemark	Movia A2	02/2015 - 02/2017	0,9	1,8
Dänemark	Movia A10	12/2013 - 12/2019	0,6	3,6
Dänemark	Movia H4	01/2014 - 01/2017	0,1	0,3

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Schienenverkehr konnte DB Arriva im Berichtszeitraum eine Ausschreibung in Polen gewinnen.

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Schiene) im ersten Halbjahr 2013		Laufzeit	UMFANG IN MIO. ZUGKM	
			p. a.	insgesamt ¹⁾
Polen	Kujawsko - Pomorskie	12/2013 - 12/2015	1,6	3,2

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

In Großbritannien gewann DB Arriva in den ersten sechs Monaten 2013 zudem vier Ausschreibungen für Krankentransporte in einem Umfang von insgesamt rund 3,9 Mio. km pro Jahr. Ein kleinerer Vertrag startete bereits im April 2013 und hat bei einem Umfang von rund 0,1 Mio. km pro Jahr eine Laufzeit von drei Jahren. Die weiteren Verträge starten ebenfalls noch im Berichtsjahr: Juli 2013 (0,4 Mio. km pro Jahr/Laufzeit: 5 Jahre); August 2013 (0,4 Mio. km pro Jahr/Laufzeit: 3 Jahre) und November 2013 (2,9 Mio. km pro Jahr/Laufzeit: 5 Jahre).

Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr

MODERNISIERUNG VON ICE-2-FLOTTE UND IC-WAGEN VERLÄUFT PLANMÄSSIG

Bis zum Ende des Berichtszeitraums waren von insgesamt 44 ICE-2-Zügen bereits 42 Züge grundlegend modernisiert. Wir gehen davon aus, dass das Anfang 2011 begonnene Redesign der ICE-2-Flotte im August 2013 abgeschlossen sein wird. Das Investitionsvolumen wird über 100 Mio. € betragen.

Auch die Modernisierung unserer IC-Wagen verläuft planmäßig. Zum Ende des Berichtszeitraums waren 320 Reisezugwagen des innerdeutschen IC- und des internationalen EC-Verkehrs modernisiert und im Einsatz.

ENTWICKLUNG DER VERFÜGBARKEIT DER ICE-FLOTTE

Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2012 war die Fahrzeugverfügbarkeit im ersten Halbjahr 2013 etwas schlechter.

Die operative Verfügbarkeit der ICE-Flotte wurde im Berichtszeitraum durch einen strengen Winter geprägt, der zu einem erhöhten Schadensaufkommen und einer Erschwerung der Instandhaltung führte. Die nach dem Winter zu verzeichnende positive Entwicklung der Fahrzeugverfügbarkeit wurde, ebenso wie der Betrieb, im Juni 2013 insbesondere durch das Hochwasser der Elbe erheblich beeinträchtigt. Züge konnten beispielsweise wegen der längeren Umleitungsstrecken nur verspätet der Instandhaltung zugeführt werden. Überführungsfahrten waren mangels Streckenkapazitäten oft nicht oder nur verzögert möglich.

Zudem wurde die Verfügbarkeit durch geringe Fahrzeugreserven infolge von Unfallereignissen eingeschränkt. Fortlaufende intensive Ultraschallkontrollen, die eine hohe Zahl an Triebzügen in der Instandhaltung banden, sowie Modernisierungsmaßnahmen der IC-Reisezugwagen in den Werken führten weiterhin zu einer eingeschränkten Fahrzeugkapazität. Ferner existiert ein erhöhter Tauschbedarf bei den Radsätzen des ICE1. Parallel wurden Maßnahmen zur weiteren Stabilisierung der Fahrzeugsituation ergriffen.

Die vorgesehenen Entlastungen durch die bei Siemens bestellten neuen 16 ICE-3-Züge der Baureihe 407 konnten nicht realisiert werden. Ebenfalls erwartete Verbesserungen bei der Verfügbarkeit der bestehenden ICE-3- und -T-Flotte sind infolge von Verzögerungen bei dem geplanten Austausch von Radsatzwellen bisher nicht eingetreten. Mit der Inbetriebnahmegenehmigung für die ICE-3-Züge mit den von der Industrie neu entwickelten Treibradsätzen ist jetzt frühestens Anfang des Jahres 2014 zu rechnen. Die Umrüstung der Züge wird voraussichtlich erst im Jahr 2016 abgeschlossen werden.

WEITERE EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2013

- > Seit April 2013 reisen alle fünf Millionen BahnCard- und Streckenzeitkarteninhaber im Fernverkehr mit **100 % Ökostrom (1)**.
- > Im April startete das Angebot IC-Bus auf den Strecken München – Freiburg sowie Berlin – Krakau. Die Busse sind in unser Preis- und Vertriebssystem sowie in das Angebotsnetz integriert.
- > Seit Juni 2013 haben wir die **Familien- und Kinderfreundlichkeit (2)** im Fernverkehr ausgebaut.
- > Die britisch-französische Aufsichtsbehörde hat uns im Juni 2013 das Sicherheitszertifikat für Fahrten durch den Eurotunnel zwischen Frankreich und England ausgestellt. Wir schließen damit bereits das zweite intensive Prüfverfahren für den Eurotunnel erfolgreich ab. Aufgrund der unklaren Situation bezüglich der **Verfügbarkeit neuer ICE-Züge (3)** kann die Planung für die Londonverkehre derzeit nicht vorangetrieben werden.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Das erste Halbjahr 2013 verlief für das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr uneinheitlich. Trotz der Belastungen durch den strengen Winter, eine schlechtere Fahrzeugverfügbarkeit und das Hochwasser konnte die Leistungsentwicklung weitgehend stabil gehalten werden. Die erzielte Umsatzsteigerung wurde jedoch durch erhöhte Aufwendungen und geringere sonstige betriebliche Erträge überkompensiert.

DB Bahn Fernverkehr Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	62,5	63,3	- 0,8	-1,3
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	17.754	17.721	+ 33	+ 0,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	71,1	72,3	-1,2	-1,7
Auslastung in %	49,1	48,1	-	-
Gesamtumsatz	2.011	1.969	+ 42	+2,1
Außenumsatz	1.934	1.902	+ 32	+1,7
EBITDA bereinigt	325	351	- 26	-7,4
EBIT bereinigt	167	192	- 25	-13,0
Brutto-Investitionen	75	57	+ 18	+ 31,6
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	16.449	16.159	+290	+ 1,8

Kontinuierliche Vermarktungserfolge führten Anfang des Jahres zu einer höheren Verkehrsleistung. Im Mai wirkte sich das verhältnismäßig schlechte Wetter und im Juni das Hochwasser deutlich negativ aus. Insgesamt entwickelten sich die Verkehrsleistung (+ 0,2%) und die Auslastung im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum stabil. Die Zahl der Reisenden (-1,3%) und die Betriebsleistung (-1,7%) gingen geringfügig zurück.

Sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz legte um rund 2% zu, was vor allem auf positive Preiseffekte zurückzuführen ist. Die sonstigen betrieblichen Erträge fielen im ersten Halbjahr 2013 geringer als im ersten Halbjahr 2012 aus. Der höhere Vorjahreswert begründet sich durch Effekte aus Rückstellungsaufhebungen.

Der Materialaufwand (+ 0,9%) stieg geringfügig an. Treiber hierfür waren Preissteigerungen für Infrastrukturnutzung und Energie. Insbesondere der seit dem 1. April 2013 auf 75% erhöhte Anteil der erneuerbaren Energien erhöhte den Aufwand. Der Personalaufwand (+ 6,1%) lag tarifbedingt und infolge des Mitarbeiteraufbaus über dem Vorjahreswert. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen unter anderem aufgrund höherer Aufwendungen für Fahrgastreue und Werbung. Die Abschreibungen gingen hingegen leicht zurück.

Die höheren Aufwendungen und geringeren sonstigen betrieblichen Erträge in Verbindung mit nur unterproportional gestiegenen Umsatzerlösen führten zu einem Rückgang im bereinigten EBITDA um 26 Mio. € auf 325 Mio. € und im bereinigten EBIT um 25 Mio. € auf 167 Mio. €.

Gegenüber dem ersten Halbjahr 2012 deutlich umfangreichere Modernisierungsarbeiten an der Fahrzeugflotte führten zu einem deutlichen Anstieg der Brutto-Investitionen um 31,6%. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (4)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2013 infolge von Neueinstellungen leicht angestiegen.

Geschäftsfeld DB Bahn Regio

ANHALTENDE VERZÖGERUNGEN BEI DER AUSLIEFERUNG NEUER REGIO-ZÜGE

Der operative Betrieb wurde auch im ersten Halbjahr 2013 durch Verzögerungen beim Zugang neuer Fahrzeuge behindert. Betroffen sind elektrische Triebzüge (ET) der Baureihe (BR) 442 (Talent 2) und ET 430. Der Zugang von Talent-2-Zügen ist in aktuellen Abrufen weiterhin verzögert, die Auslieferung der ET 430 für die S-Bahn Stuttgart hat verspätet begonnen. Aufgrund dieser Verzögerungen sind unter anderem Ersatzverkehre mit Altfahrzeugen notwendig.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio war im ersten Halbjahr 2013 von Leistungsrückgängen in beiden Sparten – Schiene und Bus – gekennzeichnet, was im Wesentlichen auf Ausschreibungsverluste sowie Portfoliooptimierungen und demografiebedingte Rückgänge im Busverkehr zurückzuführen ist.

DB Bahn Regio Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Reisende in Mio.	1.293	1.300	-7	-0,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	25.437	25.587	-150	-0,6
Gesamtumsatz	4.380	4.425	-45	-1,0
Außenumsatz	4.333	4.383	-50	-1,1
Bestellerentgelte	2.117	2.159	-42	-1,9
EBITDA bereinigt	709	724	-15	-2,1
EBIT bereinigt	433	447	-14	-3,1
Brutto-Investitionen	469	278	+191	+68,7
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	36.948	37.296	-348	-0,9

Die Verkehrsleistung war sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr im ersten Halbjahr 2013 rückläufig, wengleich die Ausprägung in der Sparte Bus mit einem Minus von 3,3% deutlicher ausfiel als in der Sparte Schiene (-0,1%).

Die wirtschaftliche Entwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio ist insbesondere durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene geprägt. Daher hatten die hier zu verzeichnenden Umsatzrückgänge einen negativen Ergebniseffekt für das Geschäftsfeld insgesamt. Die Sparte Bus leistete dagegen mit gestiegenen Gesamtumsatzerlösen einen positiven Beitrag zur Umsatzentwicklung, der den Rückgang in der Sparte Schiene jedoch nicht kompensieren konnte.

Insgesamt entwickelte sich die Ergebnissituation des Geschäftsfelds im ersten Halbjahr 2013 negativ. Dies resultierte aus niedrigeren Umsätzen sowie aus tarifbedingten Steigerungen des Personalaufwands (+4,1%). Während sich das bereinigte EBITDA um 15 Mio. € auf 709 Mio. € verringerte, sank das bereinigte EBIT um 14 Mio. € auf 433 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge höherer Investitionen in der Sparte Schiene deutlich an. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter des Geschäftsfelds verringerte sich im Vergleich zum 30. Juni 2012 leicht (-0,9%). Die leichten Zuwächse in der Sparte Bus wurden dabei durch einen Rückgang in der Sparte Schiene überkompensiert.

Sparte Schiene

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Sparte Schiene wurde insbesondere von Ausschreibungsverlusten und einer tarifbedingten Erhöhung des Personalaufwands negativ beeinflusst.

Sparte Schiene Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Reisende in Mio.	956,5	946,1	+10,4	+1,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	21.634	21.652	-18	-0,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	241,0	249,0	-8,0	-3,2
Gesamtumsatz	3.899	3.953	-54	-1,4
Außenumsatz	3.720	3.768	-48	-1,3
Bestellerentgelte	2.117	2.159	-42	-1,9
EBITDA bereinigt	631	652	-21	-3,2
EBIT bereinigt	388	409	-21	-5,1
Brutto-Investitionen	456	259	+197	+76,1
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	28.590	28.983	-393	-1,4

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene war geprägt durch eine rückläufige Verkehrs- (-0,1%) und Betriebsleistung (-3,2%). Die Leistungsverluste gehen vor allem aus den Regionen Nordost und Südost hervor. Die positive Entwicklung der Zahl der Reisenden (+1,1%) geht vor allem auf Nachfragesteigerungen bei der S-Bahn Hamburg zurück.

Infolge der Leistungsverluste sanken die Umsatzerlöse und Bestellerentgelte. Sowohl der Gesamt- (-1,4%) als auch der Außenumsatz (-1,3%) verringerte sich. Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben nahezu unverändert.

Geringere Aufwendungen für Infrastrukturnutzung infolge der reduzierten Betriebsleistung sowie für Instandhaltung führten zu einer Reduzierung des Materialaufwands (-2,1%). Eine tarifbedingte Entgeltanhebung führte zu einem spürbar angestiegenen Personalaufwand (+4,6%). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-7,9%) verringerten sich insbesondere aufgrund rückläufiger Rückstellungszuführungen. Die Abschreibungen lagen auf Vorjahresniveau.

Im Ergebnis führten die geringeren Umsatzerlöse, verbunden mit dem Anstieg der Aufwendungen für Personal, zu einem Rückgang im bereinigten EBITDA um 21 Mio. € auf 631 Mio. € und im bereinigten EBIT um 21 Mio. € auf 388 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich über dem Niveau des ersten Halbjahres 2012. Dies resultierte maßgeblich aus dem Zugang von Zügen der **Baureihe ET 442 (2)**. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter verringerte sich infolge von Leistungsverlusten per 30. Juni 2013 leicht.

Sparte Bus

Rückläufige Schülerzahlen und Leistungsverluste infolge eines zunehmenden Wettbewerbs dämpfen weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte Bus. Positive Ergebniseffekte resultierten aus der fortgesetzten Optimierung des Geschäftsportfolios.

Sparte Bus Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Reisende in Mio.	336,6	354,0	-17,4	-4,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.803	3.935	-132	-3,4
Betriebsleistung in Mio. Buskm	283,8	292,6	-8,8	-3,0
Gesamtumsatz	658	648	+10	+1,5
Außenumsatz	613	616	-3	-0,5
EBITDA bereinigt	78	73	+5	+6,8
EBIT bereinigt	45	38	+7	+18,4
Brutto-Investitionen	12	19	-7	-36,8
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	8.358	8.313	+45	+0,5

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr war im ersten Halbjahr 2013 rückläufig. Die Zahl der Reisenden (-4,9%) und die Verkehrsleistung (-3,4%) verringerten sich ebenso wie die Betriebsleistung (-3,0%). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen niedrigere Schülerzahlen und Ausschreibungsverluste.

Das geringere Leistungsvolumen machte sich auch in der Umsatzentwicklung negativ bemerkbar. Gegenläufig wirkten sich Einmaleffekte aufgrund der nachträglichen Vergütung aus Vorperioden aus. In Summe erhöhte sich der Gesamtumsatz (+1,5%) leicht. Der Außenumsatz (-0,5%) ging gegenläufig etwas zurück. Der Anstieg des Gesamtumsatzes resultiert aus höheren Innenumsätzen für Schienenersatzverkehre. Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich unter anderem bedingt durch Erträge aus Materialverkäufen und Versicherungs-erstattungen.

Höhere Aufwendungen für Treibstoff und für Subunternehmer erhöhten den Materialaufwand geringfügig (+0,7%). Ebenso stiegen der Personalaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen leicht an. Dagegen sanken die Abschreibungen gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert aufgrund der zeitlichen Verschiebung von Investitionen.

Im Ergebnis führten die Umsatzentwicklung und der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge zu einem Zuwachs beim bereinigten EBITDA um 5 Mio. € auf 78 Mio. € sowie, verstärkt durch den deutlichen Rückgang der Abschreibungen, beim bereinigten EBIT um 7 Mio. € auf 45 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen verringerten sich aufgrund einer zeitlichen Verschiebung von Investitionen in Kraftomnibusse. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2013 leicht angestiegen.

Geschäftsfeld DB Arriva

ZWEITE PHASE DES PROJEKTS E20 GESTARTET

Anfang Januar 2013 hat DB Arriva weitere Verkehre auf Straße und Schiene im Großraum Stockholm aufgenommen. Damit hat die zweite und abschließende Stufe des größten verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsvertrags der schwedischen Geschichte (E20) begonnen. Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich auf über 2.000. Im Einsatz sind nun 484 Busse und 183 Straßenbahnen.

WEITERE EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2013

- > DB Arriva hat das osteuropäische Geschäft von **Veolia Osteuropa (2)** übernommen.
- > Die Londoner Transportbehörde hat den Nahverkehrsvertrag mit dem Joint Venture LOROL (London Overground Rail Operations Ltd.) für zwei weitere Jahre bis November 2016 vorzeitig verlängert. DB Arriva ist einer von zwei Teilhabern an LOROL.
- > Das CrossCountry-Franchise von DB Arriva wurde um weitere 43 Monate verlängert.
- > DB Arriva ist zum offiziellen Bieter für das zentrale Londoner Schienenverkehrsprojekt Crossrail ernannt worden. Dies hat die Verkehrsbehörde Transport for London zum Abschluss der Vorauswahl möglicher Betreiber Ende Juni 2013 bekannt gegeben.
- > DB Arriva ist nach Angaben der Verkehrsbehörde Transport Scotland in der engeren Auswahl für das Caledonian-Sleeper-Franchise. Der Verkehr verbindet Schottland und London.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Arriva wurde im ersten Halbjahr 2013 maßgeblich durch positive Effekte aus neu gewonnenen Verkehren und der Akquisition von **Veolia Osteuropa (2)** getrieben. Herausforderungen resultierten insbesondere aus dem schwachen wirtschaftlichen Umfeld sowie staatlichen Sparmaßnahmen in vielen Ländern.

DB Arriva Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Reisende in Mio.	792,6	710,0	+ 82,6	+11,6
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	4.080	3.707	+ 373	+10,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	66,5	56,8	+ 9,7	+17,1
Betriebsleistung in Mio. Buskm	460,3	411,9	+ 48,4	+11,8
Gesamtumsatz	2.031	1.772	+ 259	+14,6
Außenumsatz	2.028	1.769	+ 259	+14,6
EBITDA bereinigt	202	180	+ 22	+12,2
EBIT bereinigt	94	94	-	-
Brutto-Investitionen	158	92	+ 66	+71,7
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	46.216	37.447	+ 8.769	+23,4

Insgesamt ist die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Arriva positiv verlaufen. Der Umsatzanstieg (+14,6%) ist auf Verkehrsvertragsgewinne, Umsatzsteigerungen im Schienenverkehr in Großbritannien und die Akquisition von Veolia Osteuropa (+43 Mio. €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkten negative Währungskurs-effekte (-35 Mio. €).

Der Materialaufwand erhöhte sich in den ersten sechs Monaten infolge gestiegener Energiekosten – vorwiegend Treibstoffkosten –, Trassennutzungsentgelte und Instandhaltungsaufwendungen um 10,1%. Auch hier machten sich maßgeblich die Verkehrsvertragsgewinne und die Akquisition von Veolia Osteuropa bemerkbar. Der Personalaufwand (+13,1%) nahm im Zuge des Personalaufbaus infolge der Ausweitung unserer Geschäftsaktivitäten zu. Währungskurseffekte kompensierten den Anstieg der Aufwendungen teilweise.

Das bereinigte EBIT liegt auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2012. Die Effekte aus der Geschäftsausweitung wurden zum großen Teil durch die Folgen des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds kompensiert.

Infolge von umfangreichen Busbeschaffungen für die Ausweitung unseres Geschäfts in den Niederlanden und in Schweden sind auch die Brutto-Investitionen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2012 deutlich angestiegen. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Mitarbeiterzahl (+23,4%) hat sich gegenüber dem 30. Juni 2012 insbesondere infolge der Geschäftsausweitung spürbar erhöht.

Sparte UK Bus

Das Umfeld für die Sparte UK Bus ist herausfordernd geblieben. Zusätzliche Energiekosten durch den Wegfall von Unterstützungszahlungen, staatliche Sparmaßnahmen sowie ein angespanntes makroökonomisches Umfeld, das sich negativ auf die Nachfrage auswirkte, dämpften die Entwicklung. Diese Effekte konnten allerdings zum überwiegenden Teil durch Effizienzsteigerungsmaßnahmen kompensiert werden.

UK Bus Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Reisende in Mio.	359,2	381,0	- 21,8	- 5,7
Betriebsleistung in Mio. Buskm	198,9	207,7	- 8,8	- 4,2
Gesamtumsatz	588	599	- 11	-1,8
Außenumsatz	575	589	- 14	- 2,4
EBITDA bereinigt	96	96	-	-
EBIT bereinigt	57	61	- 4	- 6,6
Brutto-Investitionen	80	40	+ 40	+100
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	17.749	17.538	+ 211	+ 1,2

Die Leistungsentwicklung im Busgeschäft in Großbritannien verlief im ersten Halbjahr 2013 negativ: Leistungskürzungen durch die Besteller, ein schwaches wirtschaftliches Umfeld und der Verkauf von Verkehren in Schottland im Jahr 2012 führten zu einem Rückgang der Betriebsleistung (-4,2%). Dementsprechend sank auch die Zahl der Reisenden (-5,7%).

Umsatzzuwächse unter anderem infolge des Wachstums von DB Arriva Transport Solutions (Ambuline) wurden durch Währungskurseffekte (-20 Mio. €) und die rückläufige Leistungsentwicklung überkompensiert. Insgesamt war ein Umsatzrückgang zu verzeichnen: Der Gesamtumsatz verringerte sich um 1,8%, der Außenumsatz um 2,4%.

Gestiegene Instandhaltungskosten führten zu einer Erhöhung der Materialkosten im ersten Halbjahr 2013. Währungskurseffekte kompensierten den Anstieg der Aufwendungen teilweise.

In Summe verzeichnete die Sparte UK Bus eine schwache Entwicklung des operativen Ergebnisses. Während sich das bereinigte EBITDA mit 96 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres bewegte, sank das bereinigte EBIT um 4 Mio. € auf 57 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen haben sich per 30. Juni 2013 gegenüber dem entsprechenden Vorjahresstichtag verdoppelt. Grund dafür sind die Investitionen in Hybridbusse und infolge des Wachstums von DB Arriva Transport Solutions. Zudem investierte DB Arriva in Maßnahmen zur Sicherung barrierefreier Zugänge gemäß den gesetzlichen Anforderungen.

Die Zahl der Mitarbeiter stieg per 30. Juni 2013 um 1,2%, vor allem aufgrund der Geschäftsausweitungen.

Sparte UK Trains

Die Entwicklung der Sparte UK Trains war im ersten Halbjahr 2013 erfreulich. Positive Impulse kamen aus gestiegenen Fahrgeldeinnahmen und der Geschäftsausweitung bei Grand Central Railway.

UK Trains Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Reisende in Mio.	59,8	60,0	- 0,2	- 0,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.007	3.003	+ 4	+ 0,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	37,9	37,7	+ 0,2	+ 0,5
Gesamtumsatz	653	588	+ 65	+ 11,1
Außenumsatz	642	577	+ 65	+ 11,3
EBITDA bereinigt	32	30	+ 2	+ 6,7
EBIT bereinigt	21	19	+ 2	+ 10,5
Brutto-Investitionen	6	7	- 1	- 14,3
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	5.350	5.276	+ 74	+ 1,4

Die Leistungsentwicklung im ersten Halbjahr 2013 verlief stabil. Während die Zahl der Reisenden (- 0,3 %) leicht zurückging, stiegen die Verkehrs- (+ 0,1 %) und die Betriebsleistung (+ 0,5 %) geringfügig an.

Umsatzseitig resultierten positive Effekte aus gestiegenen Fahrgeldeinnahmen aus dem CrossCountry-Franchise, neuen Serviceleistungen bei der Grand Central Railway sowie einer positiven Entwicklung von Arriva Trains Wales und Chiltern Railways. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte (- 22 Mio. €). Der Gesamt- und der Außenumsatz stiegen insgesamt deutlich um rund 11 % an.

Aufwandsseitig kam es zu einer deutlichen Erhöhung des Materialaufwands, im Wesentlichen durch eine Erhöhung der Trassennutzungsentgelte. Währungskurseffekte kompensierten den Anstieg der Aufwendungen teilweise.

Insgesamt zeigten sich die bereinigten Ergebnisgrößen leicht verbessert. Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT stiegen jeweils um 2 Mio. € auf 32 Mio. € beziehungsweise 21 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen blieben auf niedrigem Niveau annähernd unverändert.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich mit dem Ausbau der Dienstleistungen im Vergleich zum 30. Juni 2012 leicht um 1,4 %.

Sparte Mainland Europe

In der Sparte Mainland Europe wurde die Entwicklung vor allem durch die Auswirkungen neu aufgenommenen Verkehre in Schweden (August 2012) und den Niederlanden (Dezember 2012) geprägt. Auch die Übernahme von Veolia Osteuropa ab Mai 2013 wirkte sich auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung der Sparte aus. Ein schwaches wirtschaftliches Umfeld und staatliche Sparmaßnahmen wirkten gegenläufig dämpfend auf die wirtschaftliche Entwicklung.

Mainland Europe Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	50,7	22,0	+ 28,7	+ 130
Reisende Bus in Mio.	322,9	247,0	+ 75,9	+ 30,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.073	704,1	+ 369	+ 52,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	28,6	19,1	+ 9,5	+ 49,7
Betriebsleistung in Mio. Buskm	261,4	204,2	+ 57,2	+ 28,0
Gesamtumsatz	841	631	+ 210	+ 33,3
Außenumsatz	811	604	+ 207	+ 34,3
EBITDA bereinigt	86	64	+ 22	+ 34,4
EBIT bereinigt	26	22	+ 4	+ 18,2
Brutto-Investitionen	71	45	+ 26	+ 57,8
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	22.951	14.460	+ 8.491	+ 58,7

Durch die Geschäftsausweitung (Aufnahme neuer Verkehre) hat sich die Zahl der Reisenden im Schienenverkehr mehr als verdoppelt (+ 130 %). Die Verkehrsleistung stieg um 52,4 %. Die Betriebsleistung hat sich um 49,7 % erhöht. Im Busverkehr konnte ein Anstieg der Zahl der Reisenden von 30,7 % und der Betriebsleistung von 28,0 % verzeichnet werden. Die starken Zuwächse in den einzelnen Kennzahlen sind vor allem auf die Übernahme von Veolia Osteuropa zurückzuführen.

Daraus resultierten entsprechende positive Effekte auf die Umsatzentwicklung: Der Gesamtumsatz stieg um 210 Mio. € auf 841 Mio. € und der Außenumsatz um 207 Mio. € auf 811 Mio. €.

Die Geschäftsausweitung führte zu einer deutlichen Erhöhung des Material- (+ 28,8 %) und des Personalaufwands (+ 35,1 %).

Insgesamt verbesserten sich die bereinigten Ergebnisgrößen deutlich gegenüber dem ersten Halbjahr 2012 (bereinigtes EBITDA + 22 Mio. € auf 86 Mio. €, bereinigtes EBIT + 4 Mio. € auf 26 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen stiegen im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen für die neuen Verkehre in Schweden und den Niederlanden spürbar an.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich aus denselben Gründen sowie durch die Übernahme von Veolia Osteuropa per 30. Juni 2013 um knapp 60 %.

TRANSPORT UND LOGISTIK

Geschäftsfeld DB Schenker Rail

DEUTSCHE BAHN UND ETIHAD RAIL ENTWICKELN SCHIENENGÜTERVERKEHR IN DEN VAE

Mit Etihad Rail haben wir ein Gemeinschaftsunternehmen für den Betrieb von Schienengüterverkehr auf der Arabischen Halbinsel gegründet. Etihad Rail, die Eisenbahnentwicklungs- und Betriebsgesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE), hat DB Schenker Rail als Partner für das Gemeinschaftsunternehmen ausgewählt. An dem Joint Venture Etihad Rail DB Operations LLC wird DB Schenker Rail einen Anteil von 49% halten. Die ersten Güterzüge sollen im Oktober 2013 rollen.

AKTIONSPLAN DEUTSCHLAND LEISTET AUCH IM JAHR 2013 WICHTIGEN ERGEBNISBEITRAG

Um den konjunkturellen und strukturellen Herausforderungen im Deutschlandgeschäft von DB Schenker Rail zu begegnen, implementierten wir Ende 2011 den Aktionsplan Deutschland. Bereits im Vorjahr leisteten die Maßnahmen des Aktionsplans einen Ergebnisbeitrag in Höhe von rund 160 Mio. €. Darüber hinaus wurden bereits weitere Ansätze zur Ergebnisverbesserung identifiziert, die noch in diesem Jahr umgesetzt werden. Per Mai 2013 konnte bereits eine Ergebnisverbesserung in Höhe von rund 60 Mio. € erzielt werden.

WEITERE EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2013

- > DB Schenker Rail und die litauische Güterbahn Lietuvos geležinkeliai (LG) haben eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding; MoU) über den Ausbau der Schienengüterverkehre auf dem europäischen Landweg unterzeichnet.
- > DB Schenker Rail bietet ab September 2013 unter dem Namen »Bosporus Shuttle« wöchentlich drei – später fünf – Zugpaare zwischen Deutschland und der Türkei an. Damit wird das bisherige Angebot im Schienengüterverkehr zwischen Westeuropa und Zielen in der Türkei erweitert. DB Schenker Rail Bulgaria übergibt die Züge an der bulgarisch-türkischen Grenze direkt an die Türkische Staatsbahn TCDD.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Schenker Rail im ersten Halbjahr 2013 wurde maßgeblich von der Region Central, die mit dem Deutschlandgeschäft den größten Umsatzanteil im Geschäftsfeld hat, beeinflusst. Eine konjunkturbedingt rückläufige Transportnachfrage sowie gestiegene Faktorkosten haben die Umsatz- und Ergebnisentwicklung stark belastet. Darüber hinaus war DB Schenker Rail mit einer Intensivierung des Wettbewerbsumfelds in einigen Ländern, wie beispielsweise Polen

in der Region East, konfrontiert. Zusätzliche negative Effekte resultierten aus dem Hochwasser in Deutschland. Trotz der positiven Effekte aus der weiteren Umsetzung des Aktionsplans Deutschland konnten die spürbaren Umsatzrückgänge einseitig nicht kompensiert werden.

DB Schenker Rail Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	196,7	202,3	- 5,6	- 2,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	51.627	54.003	- 2.376	- 4,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	98,0	103,4	- 5,4	- 5,2
Auslastung in t pro Zug	526,6	522,4	+ 4,2	+ 0,8
Gesamtumsatz	2.410	2.485	- 75	- 3,0
Außenumsatz	2.254	2.338	- 84	- 3,6
EBITDA bereinigt	136	177	- 41	- 23,2
EBIT bereinigt	- 6	24	- 30	-
Brutto-Investitionen	66	119	- 53	- 44,5
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	31.536	32.240	- 704	- 2,2

Das konjunkturelle Umfeld und die Marktsituation in Europa sind auch im ersten Halbjahr 2013 für den Schienengüterverkehr schwierig geblieben. Dementsprechend verzeichnete DB Schenker Rail einen weiteren Rückgang in der Menge der beförderten Güter (-2,8%), der Verkehrsleistung (-4,4%) und in der Betriebsleistung (-5,2%). Die Auslastung stieg dagegen geringfügig an (+0,8%), insbesondere infolge umgesetzter Maßnahmen zur Effizienzsteigerung.

Der Leistungsrückgang wirkte sich, gedämpft durch die Effekte aus der Einbeziehung der **Transfracht (1)** (+29 Mio. €), auf die Entwicklung des Außenumsatzes aus, der um 84 Mio. € auf 2.254 Mio. € sank. Positive Umsatzeffekte resultierten zudem aus der Entwicklung der ECR, die weitere Marktanteile im französischen Schienengüterverkehrmarkt gewinnen konnte.

Der Materialaufwand (-4,1%) verringerte sich infolge der geringeren Betriebsleistung und der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Aktionsplan Deutschland. Der Personalaufwand (+1,6%) ist im Vorjahresvergleich tarifbedingt leicht angestiegen. Die Abschreibungen lagen infolge von Anlageverkäufen unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2012.

Insgesamt kam es zu einer Verschlechterung der operativen Ergebnisgrößen im ersten Halbjahr 2013 (bereinigtes EBITDA -41 Mio. € auf 136 Mio. €, bereinigtes EBIT -30 Mio. € auf -6 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen (-44,5%) waren im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich rückläufig. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (2)** beschrieben.

(1) > Geschäftsbericht 2012 Seite 60f. (2) > Seite 22f.

Die Zahl der Mitarbeiter (-2,2%) ist per 30. Juni 2013 gesunken. Im Wesentlichen wirkten sich hier Maßnahmen zur Anpassung der Personalstruktur aus. Gegenläufig wirkte der Zugang der Mitarbeiter der Transfracht.

Region Central

Wesentliche Einflussfaktoren der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region Central waren neben der konjunkturellen Eintrübung mit spürbaren Auswirkungen auf die Stahl- und Automobilindustrie sowie intermodale Verkehre auch tarifbedingte Personalaufwandssteigerungen sowie die Preissteigerungen für Trassennutzung und Bahnstrom. Ein positiver Effekt ging von der weiteren Umsetzung des **Aktionsplans Deutschland (1)** aus. Außerdem machte sich die Übernahme der **Transfracht (2)** in der Umsatzentwicklung positiv bemerkbar.

Region Central Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	134,3	147,9	-13,6	-9,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	40.669	43.655	-2.986	-6,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	77,7	83,2	-5,5	-6,6
Gesamtumsatz	2.326	2.317	+9	+0,4
Außenumsatz	1.795	1.783	+12	+0,7
EBITDA bereinigt	109	130	-21	-16,2
EBIT bereinigt	-3	17	-20	-
Brutto-Investitionen	48	88	-40	-45,5
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	20.901	22.143	-1.242	-5,6

Als Folge des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds und der Optimierung des Verkehrsportfolios waren in der Region Central deutliche Leistungsrückgänge zu verzeichnen (beförderte Güter -9,2%, Verkehrsleistung -6,8%). Die Betriebsleistung sank infolge des Volumenrückgangs und der verbesserten Auslastung um 6,6%.

In der Umsatzentwicklung spiegeln sich die Effekte aus der Einbeziehung der **Transfracht (2)** wider, wodurch die Effekte aus dem Leistungsrückgang überkompensiert wurden.

Auch in der Aufwandsentwicklung wurden die Effekte aus der Leistungsminderung sowie der Gegensteuerung im Rahmen des Aktionsplans Deutschland durch die Effekte aus der Einbeziehung der Transfracht abgeschwächt, sodass der Materialaufwand (-0,7%) nur leicht rückläufig war. Der Personalaufwand (+2,7%) stieg durch Tarifeffekte und die Einbeziehung der Transfracht leicht an.

Die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT gingen daher zurück (-21 Mio. € auf 109 Mio. € beziehungsweise -20 Mio. € auf -3 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen (-45,5%) liegen deutlich unter dem Wert des ersten Halbjahres 2012. Dies geht insbesondere auf geringere Investitionen in Lokomotiven und Güterwagen verschiedener Gattungen zurück.

Die Mitarbeiterzahl (-5,6%) lag deutlich unterhalb des Vorjahreswerts, was auf organisatorische Änderungen im Geschäftsfeld sowie Maßnahmen der Altersteilzeit und natürliche Fluktuation zurückzuführen ist.

Region West

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Region West verlief gegenüber dem ersten Halbjahr 2012 stabil – in den einzelnen Ländern jedoch unterschiedlich. In Spanien ist die wirtschaftliche Lage weiterhin sehr angespannt, insbesondere die Automobilindustrie ist rückläufig. Die Transporte in Großbritannien profitieren hingegen von einer guten Kohle- und Stahlnachfrage.

Region West Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	48,9	42,5	+6,4	+15,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	9.148	8.431	+717	+8,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm	17,5	17,5	-	-
Gesamtumsatz	435	435	-	-
Außenumsatz	381	386	-5	-1,3
EBITDA bereinigt	48	50	-2	-4,0
EBIT bereinigt	20	20	-	-
Brutto-Investitionen	11	25	-14	-56,0
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	5.069	4.958	+111	+2,2

Die Region West konnte von einer Verbesserung in der Leistungsentwicklung profitieren. Der deutliche Anstieg der beförderten Güter (+15,1%) ergab sich insbesondere infolge des Anstiegs der Kohle- und Stahltransporte in Großbritannien. Der Anstieg der Verkehrsleistung (+8,5%) resultierte aus der Übernahme von Traktionsleistungen in Spanien sowie der positiven Entwicklung in Frankreich. Die Betriebsleistung lag per 30. Juni 2013 auf Vorjahresniveau.

Die Leistungsentwicklung spiegelte sich nur unterproportional in der Umsatzentwicklung wider. Der Gesamtumsatz war mit 435 Mio. € unverändert. Der Außenumsatz (-1,3%) sank aufgrund des rückläufigen Geschäfts der Intermodalverkehre und aufgrund der Rückgänge bei Automobiltransporten in Spanien leicht.

Der Materialaufwand (+1,7%) erhöhte sich im Berichtszeitraum leicht. Geringere Kosten für Energie und Fremdleistungen wurden durch höhere Instandhaltungsaufwendungen und Trassenkosten kompensiert. Der Personalaufwand lag unterhalb

des Niveaus des ersten Halbjahres 2012. Die Abschreibungen verringerten sich unter anderem infolge von Anlageverkäufen in Großbritannien.

Insgesamt sank das bereinigte EBITDA um 2 Mio. € auf 48 Mio. €. Das bereinigte EBIT lag mit 20 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Umfangreiche Lokomotivbeschaffungen in Großbritannien führten per 30. Juni 2012 zu hohen Brutto-Investitionen, die sich im Berichtszeitraum nicht wiederholten.

Die Mitarbeiterzahl stieg per 30. Juni 2013 aufgrund des Personalaufbaus in Frankreich.

Region East

Die Region East musste sich im Berichtszeitraum insbesondere mit den Effekten aus einer spürbaren Zunahme des Wettbewerbs bei gleichzeitigem Rückgang des Kohlemarkts in Polen auseinandersetzen. Positiv wirkte im Berichtsjahr der Ausbau unseres Geschäfts in Südosteuropa.

Region East Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	31,4	31,8	- 0,4	- 1,3
Verkehrsleistung in Mio. tkm	1.811	1.917	- 106	- 5,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm	2,8	2,6	+ 0,2	+ 7,7
Gesamtumsatz	109	137	- 28	- 20,4
Außenumsatz	78	95	- 17	- 17,9
EBITDA bereinigt	5	14	- 9	- 64,3
EBIT bereinigt	3	5	- 2	- 40,0
Brutto-Investitionen	8	6	+ 2	+ 33,3
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	4.713	5.138	- 425	- 8,3

Die Menge der beförderten Güter (-1,3%), die Verkehrsleistung (-5,5%) sowie die Auslastung (-11,0%) der Region East verzeichneten zum Teil deutliche Rückgänge. Wesentliche Ursachen sind das wettbewerbsintensive Umfeld im polnischen Kohlemarkt und der Wegfall von Sandverkehren. Die hier entstandenen Leistungsverluste konnten nur anteilig durch Zugewinne in Ungarn, Rumänien und insbesondere Bulgarien kompensiert werden. Der Anstieg der Betriebsleistung ist ebenfalls auf die Geschäftsausweitung in Südosteuropa zurückzuführen.

Die negativen Effekte spiegeln sich auch in der Umsatzentwicklung wider. Sowohl der Gesamt- (-20,4%) als auch der Außenumsatz (-17,9%) lag deutlich unter dem ersten Halbjahr 2012.

Der Rückgang der Betriebsleistung wirkte sich in Form von geringeren Aufwendungen für Infrastrukturnutzung und Energie sowie insbesondere für Instandhaltung auch auf den Material-

aufwand (-19,4%) aus. Zudem sanken die Kosten für Fremdleistungen infolge eines höheren Eigentraktionsanteils. Der leichte Rückgang des Personalaufwands geht auf die Restrukturierungsmaßnahmen in Polen zurück. Im Gegensatz dazu erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen leicht. Die Abschreibungen gingen durch Anpassungen des Fuhrparks und Anlagenabgänge deutlich zurück.

Die negative Umsatzentwicklung wurde im Ergebnis durch die Aufwandsreduzierung weitgehend kompensiert. Das bereinigte EBITDA sank um 9 Mio. € auf 5 Mio. €, das bereinigte EBIT um 2 Mio. € auf 3 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen stiegen gegenüber dem Vorjahreswert infolge durchgeführter Umbaumaßnahmen für den Einsatz von Lokomotiven in Polen.

Die Mitarbeiterzahl verringerte sich per 30. Juni 2013, insbesondere aufgrund der Rationalisierungsmaßnahmen in Polen.

Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

WEITERER AUSBAU DES WELTWEITEN NETZWERKS

Logistikcenter

- > Eine der größten Investitionen im Jahr 2013 ist der Bau eines neuen Terminals in der Nähe von Helsinki/Finnland. Für 53 Mio. € werden rund 28.500 qm Logistikfläche errichtet.
- > DB Schenker Logistics errichtet ein neues integriertes Logistikzentrum in Singapur. Das Logistikzentrum soll höchsten Umweltansprüchen (»Green Mark Gold Plus«) genügen. Die Anlage im Tampines Logispark, in der Nähe des Changi International Airport, ist als Shared Warehouse für Kunden aus unterschiedlichen Bereichen konzipiert. Das 41 Mio. € teure Zentrum wird über eine Bruttogeschossfläche von rund 54.520 qm auf drei Etagen verfügen.
- > In Kunshan, unweit von Schanghai/China, hat das neue, 47.000 qm große Verteilzentrum von DB Schenker im Februar 2013 für den finnischen Kunden KONE, einen der weltweit führenden Anbieter von Komplettlösungen rund um Aufzüge und Rolltreppen, den Betrieb aufgenommen.
- > Gemeinsam mit Kunden hat DB Schenker Logistics im Februar 2013 ein neues Logistikzentrum im Ichtershausener Gewerbegebiet Erfurter Kreuz nahe Arnstadt eröffnet.

Beteiligungen

- > DB Schenker Logistics hat mit der **Schenker (Panama) (1)** sein globales Netzwerk gestärkt.
- > Mit der **Schenker Logistics L.L.C. (2)**, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate, baut DB Schenker Logistics seine Präsenz im Mittleren Osten aus.

WEITERE EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2013

- > Spirit AeroSystems, einer der weltgrößten Konstrukteure und Hersteller von Komponenten für Verkehrs-, Militär- und Firmenjets, hat DB Schenker Logistics mit dem Betrieb seines Distribution Centers für das Werk in Tulsa/USA beauftragt.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics haben sich die generellen Trends aus der Entwicklung im Vorjahr fortgesetzt. Die Entwicklung wurde geprägt durch ein intensives Wettbewerbsumfeld und eine fehlende Dynamik in der Entwicklung der Weltwirtschaft. Dies spiegelte sich auch in der Leistungsentwicklung wider. Am dynamischsten ist weiterhin die Entwicklung in der Kontraktlogistik.

DB Schenker Logistics Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	47.276	47.759	- 483	- 1,0
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	526,2	537,1	- 10,9	- 2,0
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	911,0	926,1	- 15,1	- 1,6
Gesamtumsatz	7.405	7.715	- 310	- 4,0
Außenumsatz	7.386	7.688	- 302	- 3,9
Rohertragsmarge in %	32,0	31,5	-	-
EBITDA bereinigt	227	295	- 68	- 23,1
EBIT bereinigt	136	201	- 65	- 32,3
EBIT-Marge (bereinigt) in %	1,8	2,6	-	-
Brutto-Investitionen	104	98	+ 6	+ 6,1
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	64.129	63.790	+ 339	+ 0,5

Die Volumenentwicklung in den einzelnen Sparten war im Berichtszeitraum unterschiedlich, aber übergreifend schwach ausgeprägt:

- > Das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr ging leicht um 1,0% zurück. Treiber hierfür war die spürbare Abschwächung im nationalen Landverkehr, die die leichten Zuwächse im Paketgeschäft überkompensierte. Die Volumina im internationalen Landverkehr bewegten sich auf Vorjahresniveau.
- > In der Luftfracht gingen die Volumina um 2,0% zurück. Treiber hierfür war vor allem die Entwicklung auf den transatlantischen und transpazifischen Routen. Gegenläufig konnten die Verkehre von Europa nach Asien sowie von und nach Lateinamerika und in die Region Mittlerer Osten zulegen.

- > Das Seefrachtvolumen ging um 1,6% leicht zurück. Eine positive Entwicklung zeigten dabei insbesondere die transatlantischen Relationen. Eine rückläufige Volumenentwicklung verzeichneten die Relationen Asien/Europa sowie die inner-europäischen und -asiatischen Relationen.

Die schwache Leistungsentwicklung, verbunden mit einer teilweise rückläufigen Ratenentwicklung, führte zu einer negativen Umsatzentwicklung (-4,0%). Umsatzrückgänge waren dabei in allen Regionen zu verzeichnen. Darin wirkten sich auch Währungskurseffekte (-46 Mio.€) aus.

Der Materialaufwand ist im Berichtszeitraum gesunken. Verantwortlich hierfür war ein Rückgang der eingekauften Transportleistungen. Der Personalaufwand erhöhte sich spürbar, getrieben durch die höhere Mitarbeiterzahl in der Kontraktlogistik und Lohnkostensteigerungen.

Infolge des im Vergleich zum Umsatz stärkeren Rückgangs der Aufwendungen für bezogene Leistungen stieg im Berichtszeitraum die Rohertragsmarge von 31,5% im ersten Halbjahr 2012 auf 32,0% an.

In Summe kam es zu einer negativen Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen. Das bereinigte EBITDA sank um 68 Mio.€ auf 227 Mio.€ und das bereinigte EBIT um 65 Mio.€ auf 136 Mio.€.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des Vorjahreswerts. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die positive Geschäftsentwicklung in der Kontraktlogistik spiegelte sich per 30. Juni 2013 auch in einem Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

Sparte Europäischer Landverkehr

Die schwache Wachstumsdynamik im europäischen Landverkehrsmarkt hat im ersten Halbjahr 2013 zu einer Entspannung der Laderaumverfügbarkeit und damit auch der Frachtraten geführt. In einem allerdings anhaltend sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld konnten Preismaßnahmen bei den Kunden nur begrenzt durchgesetzt werden. Unser Fokus lag auf dem weiteren Ausbau und der Optimierung unseres Netzwerks. Zudem fokussieren wir uns auf unsere Kernprodukte, die System- und Direktverkehre.

Europäischer Landverkehr Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	47.276	47.759	- 483	- 1,0
Gesamtumsatz	3.182	3.248	- 66	- 2,0
Außenumsatz	3.165	3.223	- 58	- 1,8
EBITDA bereinigt	93	125	- 32	- 25,6
EBIT bereinigt	45	76	- 31	- 40,8
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	24.770	24.986	- 216	- 0,9

Eine rückläufige Volumenentwicklung (-1,0%) führte im Berichtszeitraum zu einer Verringerung des Gesamt- (-2,0%) und des Außenumsatzes (-1,8%).

Auf der Aufwandsseite führten rückläufige Transportaktivitäten zu geringeren Treibstoffkosten. Die Frachtratenentwicklung war, geprägt durch die gute Verfügbarkeit von Laderaumkapazitäten, leicht positiv. Die Personalaufwendungen erhöhten sich infolge steigender Löhne.

Insgesamt war die operative Ergebnisentwicklung negativ. Das bereinigte EBITDA ging um 32 Mio. € auf 93 Mio. € und das bereinigte EBIT um 31 Mio. € auf 45 Mio. € zurück.

Per 30. Juni 2013 sank die Mitarbeiterzahl leicht.

Sparte Luft- und Seefracht

Die Entwicklung in der Sparte Luft- und Seefracht zeigte im Berichtszeitraum ein differenziertes Bild. Die schwache weltwirtschaftliche Entwicklung bremste die Entwicklung im Luftfrachtmarkt. Die geringe Nachfrage und ein Überangebot an Kapazität führten zu einem niedrigen Ratenniveau. Um den nachhaltigen Erfolg unserer globalen Aktivitäten in der Luft- und Seefracht sicherzustellen, haben wir unser internationales Netzwerk weiter ausgebaut.

Luft- und Seefracht Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	526,2	537,1	- 10,9	- 2,0
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	911,0	926,1	- 15,1	- 1,6
Gesamtumsatz	3.323	3.622	- 299	- 8,3
Außenumsatz	3.321	3.621	- 300	- 8,3
EBITDA bereinigt	99	150	- 51	- 34,0
EBIT bereinigt	82	129	- 47	- 36,4
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	20.850	20.862	- 12	- 0,1

Die einzelnen Produkte der Sparte Luft- und Seefracht verzeichneten im Berichtszeitraum eine schwache Entwicklung. Die Volumina in der Luft- und Seefracht sanken gegenüber dem

ersten Halbjahr 2012. Die **Frachtraten (1)** bewegten sich in beiden Produktgruppen auf einem niedrigen Niveau. Insgesamt gingen der Gesamt- und der Außenumsatz um über 8% zurück.

Auf der Aufwandsseite machten sich die Effekte aus Rückgängen bei den Treibstoffkosten und den eingekauften Transportleistungen bemerkbar. Gegenläufig wirkten die gestiegenen Personalkosten infolge höherer Lohnkosten.

Das bereinigte EBITDA ging insgesamt um 51 Mio. € auf 99 Mio. €, das bereinigte EBIT um 47 Mio. € auf 82 Mio. € zurück.

Die Mitarbeiterzahl lag per 30. Juni 2013 leicht unter dem Vorjahresniveau.

Sparte Kontraktlogistik/SCM

Die Entwicklung in der Kontraktlogistik ist auch im ersten Halbjahr 2013 anhaltend dynamisch geblieben. Sowohl im Bestands- als auch im Neukundengeschäft war die Entwicklung sehr erfreulich. In der wachstumsstärksten Sparte des Geschäftsfelds DB Schenker Logistics steht die Erweiterung unserer Kapazitäten im Fokus unseres Handelns. Neben anderen Standorten wuchsen insbesondere in China unsere Kapazitäten zur Lagerhaltung und Distributionsabwicklung.

Kontraktlogistik/SCM Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Gesamtumsatz	887	830	+ 57	+ 6,9
Außenumsatz	887	830	+ 57	+ 6,9
EBITDA bereinigt	45	36	+ 9	+ 25,0
EBIT bereinigt	23	15	+ 8	+ 53,3
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	18.007	17.503	+ 504	+ 2,9

Die Umsatzentwicklung im Bereich Kontraktlogistik/SCM war im Berichtszeitraum anhaltend positiv. Hier machten sich unter anderem die gute Geschäftsentwicklung im Bereich Electronics und das gegenüber dem ersten Halbjahr 2012 leicht verbesserte Automotive-Geschäft bemerkbar. Gesamt- und Außenumsatz (jeweils +6,9%) entwickelten sich dadurch erfreulich.

Die gegenläufigen Effekte im Materialaufwand infolge erhöhter Belastungen in den Regionen Central und West sowie der gestiegene Personalaufwand infolge der höheren Mitarbeiterzahl kompensierten die positiven Effekte zu einem großen Teil. Die Abschreibungen stiegen geringfügig.

In der operativen Ergebnisentwicklung stieg das bereinigte EBITDA im Berichtszeitraum um 9 Mio. € auf 45 Mio. €, das bereinigte EBIT erhöhte sich um 8 Mio. € auf 23 Mio. €.

Die anhaltend dynamische Geschäftsentwicklung spiegelte sich auch in einem weiteren Anstieg der Zahl der Mitarbeiter per 30. Juni 2013 wider.

DIENSTLEISTUNGEN

Geschäftsfeld Dienstleistungen

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

DB Dienstleistungen Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Gesamtumsatz ¹⁾	1.523	1.567	- 44	- 2,8
Außenumsatz ²⁾	132	140	- 8	- 5,7
EBITDA bereinigt	90	134	- 44	- 32,8
EBIT bereinigt	4	48	- 44	- 91,7
Brutto-Investitionen	104	125	- 21	- 16,8
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	26.430	26.596	- 166	- 0,6

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+ 880 Mio. €) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst.

²⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+ 79 Mio. €) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst.

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen von dessen Unterstützungscharakter für konzerninterne Kunden geprägt. Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellen daher unverändert die Innenumsätze in Höhe von 1.391 Mio. € dar. Diese sind im Berichtszeitraum aufgrund von Leistungsrückgängen bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen um 2,5% gesunken.

Der Materialaufwand (- 9,8%) verringerte sich, bedingt durch den Leistungsrückgang, niedrigere Kraftstoffpreise und den konzerninternen Übergang des GSM-R-Geschäfts (Global System for Mobile Rail) an DB Netz. Der Personalaufwand (+ 3,1%) erhöhte sich tarifbedingt. Im sonstigen betrieblichen Aufwand wirkten sich unter anderem gestiegene IT-Aufwendungen bei DB Systel sowie höhere Aufwendungen für Beratungsleistungen aus. Die Abschreibungen lagen annähernd auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2012.

In Summe ergab sich im ersten Halbjahr 2013 ein Rückgang des bereinigten EBITDA (- 44 Mio. €) sowie des bereinigten EBIT (- 44 Mio. €) auf 90 Mio. € beziehungsweise 4 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen sanken infolge der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringeren Fahrzeugbeschaffung bei DB Fuhrpark und niedrigeren Investitionen im IT-Bereich. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2013 im Vergleich zum Vorjahresstichtag leicht zurückgegangen.

INFRASTRUKTUR

Entwicklungen im Projekt Stuttgart 21

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 5. März 2013 in einer außerordentlichen Sitzung den Weiterbau des Projekts Stuttgart 21 bestätigt. Es wurde beschlossen, dem Vorschlag des Vorstands der DB AG zuzustimmen, den Finanzierungsrahmen für Stuttgart 21 um 2 Mrd. € von 4,526 Mrd. € auf 6,526 Mrd. € zu erhöhen. In diesen 2 Mrd. € sind bereits ermittelte und weitere mögliche Mehrkosten enthalten. Mit der Entscheidung des Aufsichtsrats zur Erhöhung des Finanzierungsrahmens hat der Aufsichtsrat den Vorschlag des Vorstands gebilligt, eine Beteiligung der Projektpartner an den Mehrkosten einzufordern und dies notfalls auch gerichtlich durchzusetzen.

Die Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm werden künftig in einer Managementgesellschaft organisiert. Die neue Projektmanagementgesellschaft DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH nimmt per 1. September 2013 ihre Arbeit auf. Sie wird im Vorstandsressort Infrastruktur geführt und ist eine 100-prozentige Beteiligung der DB AG. Der Vorsitzende der Geschäftsführung berichtet künftig direkt an den Vorstand der DB AG. Darüber hinaus wurde ein Beirat aus Experten eingerichtet, der die Geschäftsführung berät. Mit der Gesellschaft und dem Beirat werden die Projektstrukturen verbessert, die Prozessabläufe vereinfacht und das Risiko- und Vertragsmanagement gestärkt.

Verlängerung der geltenden LuFV

Die aktuelle Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) läuft Ende 2013 aus. Als Übergangslösung bis zum Abschluss einer neuen LuFV beabsichtigen wir, uns mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf eine Verlängerung der geltenden LuFV um bis zu zwei Jahre zu verständigen. Damit verbunden wäre die Vereinbarung, in den Jahren 2013 und 2014 jeweils 250 Mio. € Bundesmittel zusätzlich in das Bestandsnetz zu investieren, die aus dem Bedarfsplanbudget des Bundes für diese Jahre entnommen würden.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

NEUE FINANZIERUNGSVEREINBARUNGEN

Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung

Im Januar 2013 unterzeichneten das BMVBS und die DB Netz AG die Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der Strecke Weimar-Gera. Insgesamt rund 70 Mio. € werden in den nächsten Jahren zur weiteren Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Mitte-Deutschland-Verbindung investiert. Damit wird eine wichtige

(1) > Seite 22f.

Voraussetzung für die Realisierung des Verkehrskonzepts des Freistaates Thüringen mit einer schnellen und attraktiven Anbindung der Städte Weimar, Jena und Gera umgesetzt.

Ausbau der Rheintalbahn Müllheim – Auggen

Ebenfalls im Januar 2013 wurde die Finanzierungsvereinbarung für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Müllheim und Auggen (Planfeststellungsabschnitt 9.0b) von BMVBS und DB Netz AG unterzeichnet. Rund 200 Mio. € werden in den nächsten Jahren in dieses Bauvorhaben investiert. Die Maßnahme umfasst den viergleisigen Ausbau der Strecke nördlich des Katzenbergtunnels auf einer Länge von rund 6 km.

GRÜNES LICHT FÜR ERTMS-AUSSTATTUNG DES KORRIDORS A

In einer Grundsatzentscheidung legte das BMVBS fest, dass der deutsche Abschnitt (Emmerich – Basel) des europäischen Güterverkehrskorridors A (Rotterdam – Genua) mit dem europäischen Signalsystem European Rail Traffic Management System (ERTMS) auszurüsten ist. Grundlage für die Entscheidung ist eine Vorgabe der EU-Kommission aus dem Jahr 2008. Gemäß dieser Vorgabe ist die Ausrüstung mit ERTMS auch für drei weitere deutsche Strecken der europäischen Verbindungen Stockholm – Neapel, Dresden – Budapest sowie Aachen – Horka (Grenze) verbindlich vorgeschrieben.

INVESTITION IN SCHIENENSCHLEIFMASCHINEN

Die DB Netz AG hat für rund 40 Mio. € zwei neue Hochleistungsschienenschleifmaschinen zur präventiven Instandhaltung beschafft. Damit ist sie europaweit der erste Infrastrukturbetreiber mit eigenen Fahrzeugen. Im Vergleich zu den bisherigen Maschinen kann die Arbeitsgeschwindigkeit auf 12 km/h verdoppelt werden. Heute erforderliche Sperrzeiten beim Schienenschleifen lassen sich so deutlich reduzieren.

WEITERE EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2013

- Seit 1. Juni 2013 sieht das **Lärmabhängige Trassenpreissystem (1)** der DB Netz AG für laute Güterzüge einen Zuschlag auf den regulären Trassenpreis vor.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg verlief im Berichtszeitraum weniger positiv. Deutliche Aufwandsbelastungen durch Tarifsteigerungen, einen umfangreicheren Winterdienst und erhöhte Instandhaltung konnten nur zum Teil durch höhere Umsatzerlöse infolge von Preisanpassungen kompensiert werden.

DB Netze Fahrweg Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Betriebslänge in km	33.306	33.319	-13	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	511,1	517,8	- 6,7	- 1,3
davon konzernexterne Bahnen	120,3	112,6	+7,7	+ 6,8
Anteil konzernexterner Bahnen in %	23,5	21,7	-	-
Gesamtumsatz ¹⁾	2.344	2.331	+13	+ 0,6
Außenumsatz	492	472	+20	+ 4,2
Anteil am Gesamtumsatz in % ¹⁾	21,0	20,2	-	-
EBITDA bereinigt	755	862	-107	- 12,4
EBIT bereinigt	292	398	-106	- 26,6
Operatives Ergebnis nach Zinsen	92	178	- 86	- 48,3
ROCE in %	3,3	4,5	-	-
Capital Employed per 30.06.	17.764	17.830	- 66	- 0,4
Netto-Finanzschulden per 30.06.2013/31.12.2012	10.258	10.485	- 227	- 2,2
Tilgungsdeckung in % per 30.06.	10,8	12,9	-	-
Brutto-Investitionen	1.993	2.001	- 8	- 0,4
Netto-Investitionen	485	509	- 24	- 4,7
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	42.191	41.662	+ 529	+ 1,3

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+ 3 Mio. €) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst.

Im ersten Halbjahr 2013 ist die Trassennachfrage infolge von Rückgängen im Regional- und im Güterverkehr leicht um 1,3% gesunken. Die Nachfrage konzernexterner Bahnen stieg weiter an, ihr Anteil an der Gesamtnachfrage erhöhte sich auf 23,5%.

Die Umsatzerlöse stiegen um 0,6% an, im Wesentlichen bedingt durch Preiseffekte. In der Außenumsatzentwicklung spiegeln sich die Nachfragesteigerungen durch konzernexterne Bahnen wider, die sich sowohl aufgrund von Verkehrsvertragsgewinnen im Regionalverkehr als auch von Zuwächsen im Schienengüterverkehr ergaben. Die sonstigen betrieblichen Erträge nahmen deutlich ab (-11,0%). Hier machte sich vor allem der Wegfall von Effekten aus Grundstücksverkäufen bemerkbar.

Der Materialaufwand (+ 4,9%) stieg infolge erhöhter Aufwendungen für die Instandhaltung, Winterdienst und Energie. Der Personalaufwand (+ 5,8%) nahm aufgrund der Tarifsteigerungen und der gegenüber dem ersten Halbjahr 2012 etwas höheren Mitarbeiterzahl zu. Die Abschreibungen sanken dagegen leicht aufgrund niedrigerer planmäßiger Abschreibungen.

In Summe verringerte sich das bereinigte EBITDA durch die Aufwandsbelastungen um 107 Mio. € auf 755 Mio. € und das bereinigte EBIT um 106 Mio. € auf 292 Mio. €.

Aufgrund einer Verbesserung des operativen Zinssaldos, unter anderem infolge von geringeren Effekten aus der Aufzinsung von Pensionen, fiel der absolute Rückgang des operativen Ergebnisses nach Zinsen etwas schwächer aus (-86 Mio. € auf 92 Mio. €) als der des bereinigten EBIT.

Der starke Rückgang im bereinigten EBIT führt, zu einer Verschlechterung des ROCE von 4,5 % auf 3,3 %.

Der leichte Rückgang der Netto-Finanzschulden (-2,2 %) im Vergleich zum Vorjahresende resultierte vor allem aus geringeren Forderungsbeständen.

Die Tilgungsdeckung hat sich infolge des Anstiegs der adjustierten Netto-Finanzschulden bei einem gleichzeitigen ergebnisbedingten Rückgang des operativen Cashflows etwas verschlechtert und beläuft sich per 30. Juni 2013 auf 10,8 %.

Die Brutto-Investitionen lagen annähernd auf Vorjahresniveau (-0,4 %). Die Netto-Investitionen sanken aufgrund einer Vorauszahlung von Investitionszuschüssen (-4,7 %). Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter (+1,3 %) ist per 30. Juni 2013 vor allem durch Neueinstellungen, unter anderem zum Zweck der Nachwuchssicherung, sowie infolge einer höheren Fertigungstiefe im Bereich der Fahrwegdienste leicht angestiegen.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Netze Personenbahnhöfe wurde im ersten Halbjahr 2013 bei einem nur leichten Umsatzwachstum durch Aufwandsbelastungen bestimmt. Diese resultierten vor allem aus dem strengen Winter und Tarifsteigerungen.

DB Netze Personenbahnhöfe Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Stationshalte in Mio.	71,0	71,5	-0,5	-0,7
davon konzernexterne Bahnen	13,4	13,0	+0,4	+3,1
Gesamtumsatz	567	559	+8	+1,4
davon Stationserlöse	375	367	+8	+2,2
Außenumsatz	224	218	+6	+2,8
EBITDA bereinigt	183	203	-20	-9,9
EBIT bereinigt	117	140	-23	-16,4
ROCE in %	7,9	9,7	-	-
Capital Employed per 30.06.	2.963	2.875	+88	+3,1
Netto-Finanzschulden per 30.06.2013/31.12.2012	1.372	1.406	-34	-2,4
Tilgungsdeckung in % per 30.06.	21,7	26,2	-	-
Brutto-Investitionen	241	189	+52	+27,5
Netto-Investitionen	103	71	+32	+45,1
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	4.896	4.857	+39	+0,8

(1) > Seite 22 f.

Die Zahl der Stationshalte ist im ersten Halbjahr 2013 aufgrund einer geringeren Nachfrage von Kunden im Regionalverkehr infolge eines Verkehrstages weniger im Februar 2013 leicht um 0,7 % zurückgegangen.

Der Anstieg im Gesamtumsatz (+1,4 %) resultierte aus einer Zunahme sowohl im Bereich Verkehrsstation als auch in der Vermietung. In der Außenumsatzsteigerung spiegelt sich die gestiegene Zahl von Stationshalten konzernexterner Bahnen wider. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen auf Vorjahresniveau.

Aufwandsseitig nahm der Personalaufwand (+4,0 %) tarifbedingt zu. Auch der Materialaufwand (+6,2 %) erhöhte sich infolge von gestiegenen Energie- und Instandhaltungsaufwendungen spürbar. Die Abschreibungen lagen durch das gestiegene Anlagevermögen leicht über dem Vorjahresniveau.

Die überproportionale Aufwandssteigerung führte zu einem Rückgang des bereinigten EBITDA um 20 Mio. € auf 183 Mio. € und des bereinigten EBIT um 23 Mio. € auf 117 Mio. €. Das rückläufige bereinigte EBIT und das gestiegene Capital Employed spiegeln sich in einem Rückgang des ROCE wider.

Die Netto-Finanzschulden sind im Vergleich zum Vorjahresende leicht zurückgegangen. Die Tilgungsdeckung hat sich infolge des Anstiegs der adjustierten Netto-Finanzschulden bei einem gleichzeitigen ergebnisbedingten Rückgang des operativen Cashflows per 30. Juni 2013 auf 21,7 % verschlechtert.

Die Brutto- (+27,5 %) und die Netto-Investitionen (+45,1 %) sind infolge einer höheren Investitionstätigkeit (unter anderem City-Tunnel Leipzig) im Berichtszeitraum deutlich gestiegen. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 30. Juni 2013 leicht über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitpunkts.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

STANDORTAUSWAHLGESETZ VERABSCHIEDET

Gemäß Atomgesetz ist der Bund für die Einrichtung von Anlagen zur Sicherstellung und Endlagerung radioaktiver Abfälle verantwortlich. Bis zum 31. Dezember 2031 soll ein zweistufiges Standortauswahlverfahren unter umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Als gesetzliche Grundlage dient das Standortauswahlgesetz. Die Kosten für das Verfahren tragen laut Gesetz die Abfallabgabepflichtigen. Der Anteil des DB-Konzerns an den Suchkosten von insgesamt rund 2,9 Mrd. € beträgt voraussichtlich rund 10 Mio. € im Jahr 2013 sowie weitere jährliche Belastungen im niedrigen einstelligen Millionenbereich in den Jahren 2014 bis 2022.

ZUKÜNFTIGE EINBEZIEHUNG IN EEG-UMLAGE

Entgegen der bisherigen Praxis wird der Bahnstrom künftig vollumfänglich in die Umlage gemäß des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) einbezogen. Daraus resultieren zusätzliche Kosten für den DB-Konzern im mittleren zweistelligen Millionenbereich. Im Rahmen der Novellierung des EEG wird zudem die Aufhebung der Belastungsbegrenzung für den Schienenverkehr diskutiert. Sollte der Gesetzgeber diese besondere Ausgleichsregelung aufheben, drohen dem Schienenverkehr zukünftig erhebliche Belastungen.

AUSBAU DES ANTEILS ERNEUERBARER ENERGIEN

DB Energie hat den Anteil **emissionsfreier Stromquellen** weiter ausgebaut und **neue Lieferverträge abgeschlossen (1)**.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

DB Netze Energie musste sich im ersten Halbjahr 2013 mit einer geringeren Nachfrage, neuen regulatorischen Anforderungen und veränderten Marktbedingungen auseinandersetzen. Daraus folgten spürbare umsatz- und ergebnisseitige Belastungen.

DB Netze Energie Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2013	2012	absolut	%
Traktionsstrom (16,7 Hz) in GWh	5.186	5.230	- 44	- 0,8
Stationäre Energie (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	1.782	2.689	- 907	- 33,7
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	229,5	235,4	- 5,9	- 2,5
Gesamtumsatz ¹⁾	1.393	1.461	- 68	- 4,7
Außenumsatz ²⁾	453	550	- 97	- 17,6
EBITDA bereinigt	77	97	- 20	- 20,6
EBIT bereinigt	35	55	- 20	- 36,4
ROCE in %	7,9	12,1	-	-
Capital Employed per 30.06.	879	909	- 30	- 3,3
Netto-Finanzschulden per 30.06.2013/31.12.2012	211	315	- 104	- 33,0
Tilgungsdeckung in % per 30.06.	33,5	43,4	-	-
Brutto-Investitionen	32	60	- 28	- 46,7
Netto-Investitionen	18	42	- 24	- 57,1
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	1.652	1.630	+ 22	+ 1,3

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+21 Mio. €) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst.

²⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+1 Mio. €) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst.

Die Nachfrage nach Traktionsstrom war im ersten Halbjahr 2013 insbesondere durch die Entwicklung im Schienengüterverkehr leicht rückläufig. Schwerwiegender wirkten sich die Marktverwerfungen im Bereich der stationären Energie aus, in deren Folge die Nachfrage deutlich um knapp 34% zurückging. Auch die Dieselnachfrage (-2,5%) war konjunkturbedingt rückläufig.

Der Nachfragerückgang im Bereich der stationären Energie dominierte auch die Entwicklung von Gesamt- und Außenumsatz. Im Gesamtumsatz machten sich noch gegenläufige Effekte aus der Weitergabe von Erhöhungen gesetzlicher Energieumlagen und der Umstellung des Fernverkehrs auf erneuerbare Energien bemerkbar, sodass der Rückgang nicht ganz so stark ausfiel (Gesamtumsatz: -4,7%; Außenumsatz: -17,6%).

Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben demgegenüber annähernd unverändert.

Die leicht rückläufige Mengenentwicklung führte zu einem Rückgang der Energiebezugsaufwendungen. Ein Anstieg der übrigen Aufwandspositionen wurde damit überkompensiert. Im Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwand kam neben Tarifiersteigerungen vor allem die Umsetzung von Regulierungsanforderungen in Geschäftsprozessen und IT-Systemen zum Tragen. Die Abschreibungen waren annähernd unverändert.

Der Umsatzrückgang, verbunden mit zusätzlichen Kostenbelastungen, führte im Endeffekt zu einer Verschlechterung der bereinigten Ergebnisgrößen: Das bereinigte EBITDA sank um 20 Mio. € auf 77 Mio. € und das bereinigte EBIT um 20 Mio. € auf 35 Mio. €.

Der deutliche Rückgang des bereinigten EBIT führte trotz des niedrigeren Capital Employed zu einer spürbaren Verschlechterung des ROCE.







Die Netto-Finanzschulden sind infolge einer positiven Cashflow-Entwicklung im Vergleich zum Jahresende 2012 deutlich zurückgegangen.

Im Vergleich zum 30. Juni 2012 hat sich aufgrund der rückläufigen Entwicklung des operativen Cashflows die Tilgungsdeckung auf 33,5% verringert.



Sowohl die Brutto- als auch die Netto-Investitionen lagen deutlich unterhalb des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Ursächlich hierfür waren die im Vorjahr enthaltenen Effekte im Zusammenhang mit der Stilllegung des Gemeinschaftskraftwerks Neckar (GKN I). Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (2)** beschrieben.

Kunde und Qualität



- > KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT
- > PÜNKTLICHKEITSWERTE WEITERHIN AUF HOHEM NIVEAU
- > PRODUKTQUALITÄT ENTWICKELT SICH STABIL


Mit der Strategie DB2020  haben wir einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Als **profitabler Marktführer**  wollen wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Wesentliche Voraussetzung dafür ist ein weiterhin starker Fokus auf den Bereich **Kunde und Qualität** .

KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE MIT FOKUS PÜNKTLICHKEIT

Die seit dem Jahr 2010 bestehende **Kunden- und Qualitätsinitiative**  setzen wir auch im Jahr 2013 fort. In den vergangenen Jahren lag unser Fokus auf vorbereitenden Maßnahmen zur Verbesserung des operativen Betriebs besonders an strengen Wintertagen. Der aktuelle **Bahntest 2013 (1)** des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD) zeigt, dass sich die Maßnahmen bewährt haben. Seit dem Jahr 2013 haben wir die Verbesserung der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr in den Mittelpunkt gerückt. Darüber hinaus begleitet die **Kunden- und Qualitätsinitiative**  die Geschäftsfelder bei ihren Aktivitäten zum Neuaufsatz beziehungsweise zur Weiterentwicklung ihres Verbesserungsmanagements und stellt die zentrale Austauschplattform für das konzernweite Verbesserungsmanagement auf Entscheidungsebene dar.

ENTWICKLUNG DER PÜNKTLICHKEIT

Im Rahmen unserer Stoßrichtung **Kunde und Qualität**  ist die **Produktqualität**  eines der drei Top-Ziele. Der zentrale Indikator hierfür ist die Entwicklung der **Pünktlichkeit (2)** in den einzelnen Geschäftsfeldern.

 Pünktlichkeit Personenverkehr (Schiene) – in %	30.06. 2013	2012	2011
Personenverkehr in Deutschland	94,8	94,6	94,8 ¹⁾
DB Bahn Fernverkehr	75,2	79,1	80,0
DB Bahn Regio	95,2	94,9 ¹⁾	95,1 ¹⁾
Regionalzüge	93,4	93,3	93,2
S-Bahnen (Wechselstrom)	95,8	95,6	95,5
S-Bahnen (Gleichstrom)	97,8	96,9	98,0
DB Arriva	92,8 ²⁾	91,9	93,6

¹⁾ Wert angepasst.

²⁾ Vorläufiger Wert.

Im ersten Halbjahr 2013 erhöhte sich der Durchschnittswert der Pünktlichkeit für alle Personenverkehrszüge in Deutschland auf 94,8 % gegenüber 94,6 % im Gesamtjahr 2012.

Im Fernverkehr war ein deutlicher Rückgang der Pünktlichkeit zu verzeichnen. Dieser ist im Wesentlichen auf Störungen an Infrastrukturanlagen sowie an Fahrzeugen aufgrund der winterlichen Witterung bis in den März 2013 hinein zurückzuführen. Hinzu kamen für alle Schienenverkehre wesentliche betriebliche Einschränkungen aus zahlreichen außerordentlichen Ereignissen wie zum Beispiel dem Hochwasser und dem Sturmtief »Norbert«. Die Folgen aus dem Hochwasser werden sich noch einige Zeit negativ auf die Entwicklung der Pünktlichkeit auswirken. Der Anchlusserrreichungsgrad lag per Ende Juni 2013 bei 86,9 % (per 31. Dezember 2012: 88,7 %).

Der Pünktlichkeitswert für unsere Schienenpersonenverkehre in Europa hat sich in den ersten sechs Monaten 2013 leicht um 0,9 Prozentpunkte auf 92,8 % (31. Dezember 2012: 91,9 %) verbessert.

Schienengüterverkehr

 Pünktlichkeit Schienengüterverkehr – in %	30.06. 2013	2012	2011
Ankunftspünktlichkeit (15 Min.) in Europa	68,3 ¹⁾	69,9	68,0

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Die Pünktlichkeit für den Schienengüterverkehr in Europa ist im Berichtszeitraum leicht gesunken. Grund hierfür ist vor allem die lang anhaltende winterliche Witterung Anfang des Jahres. Ab Juni 2013 wirken sich zudem die Folgen des Hochwassers negativ auf die Pünktlichkeit aus.

PRODUKTQUALITÄT IN DER INFRASTRUKTUR

Produktqualität Schieneninfrastruktur in Deutschland – in %	30.06. 2013		
	2012	2011	
DB Netze Fahrweg			
Gesamtpünktlichkeit ¹⁾	93,6	93,7	93,6
DB Netze Personenbahnhöfe			
Anlagenqualität (Schulnote)	3,03 ²⁾	3,05 ³⁾	3,06
DB Netze Energie			
Versorgungssicherheit	100,00	100,00	99,99

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Vorläufiger Wert.

³⁾ Wert angepasst.

Die Produktqualitätsindikatoren unserer Infrastrukturgeschäftsfelder haben sich im ersten Halbjahr 2013 stabil entwickelt.





Die Gesamtpünktlichkeit für die Produkte in Deutschland lag per Ende Juni 2013 nahezu unverändert bei durchschnittlich 93,6% (31. Dezember 2012: 93,7%).



Die Anlagenqualität wird mittels eines detaillierten Bewertungs- und Gewichtungsschemas ermittelt und hat sich im ersten Halbjahr 2013 auf einen Indexwert von 3,03 leicht verbessert (31. Dezember 2012: 3,05).

Die Versorgungssicherheit bei DB Netze Energie liegt weiter bei einem gerundeten Wert von 100%.


Soziales

- > INTERNATIONALISIERUNG DER PERSONALARBEIT
- > ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT GESTEIGERT
- > KULTURWANDEL SCHREITET VORAN

Mit der Strategie DB2020  haben wir einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Für die Dimension **Soziales**  haben wir uns ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Wir wollen **Top-Arbeitgeber**  werden und bis 2020 zu den zehn führenden Unternehmen in Deutschland gehören.

ENTWICKLUNG DER MITARBEITERZAHL

	VOLLZEITPERSONEN (VZP)					NATÜRLICHE PERSONEN				
	30.06. 2013	31.12. 2012	VERÄNDERUNG		30.06. 2012	30.06. 2013	31.12. 2012	VERÄNDERUNG		30.06. 2012
 Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern			absolut	%				absolut	%	
DB Bahn Fernverkehr	16.449	15.947	+ 502	+3,1	16.159	17.486	16.963	+ 523	+3,1	17.147
DB Bahn Regio	36.948	36.959	- 11	-	37.296	38.576	38.551	+ 25	+0,1	38.861
DB Arriva	46.216	39.545	+ 6.671	+16,9	37.447	48.924	42.274	+ 6.650	+15,7	39.304
DB Schenker Rail	31.536	31.770	- 234	-0,7	32.240	31.911	32.127	- 216	-0,7	32.577
DB Schenker Logistics	64.129	64.199	- 70	-0,1	63.790	66.824	67.005	- 181	-0,3	66.547
DB Dienstleistungen	26.430	26.375	+ 55	+0,2	26.596	27.484	27.466	+ 18	+0,1	27.727
DB Netze Fahrweg	42.191	41.400	+ 791	+1,9	41.662	42.883	42.066	+ 817	+1,9	42.325
DB Netze Personenbahnhöfe	4.896	4.797	+ 99	+2,1	4.857	5.151	5.046	+ 105	+2,1	5.106
DB Netze Energie	1.652	1.626	+ 26	+1,6	1.630	1.676	1.649	+ 27	+1,6	1.650
Sonstige	25.287	24.890	+ 397	+1,6	24.538	26.643	26.200	+ 443	+1,7	25.841
DB-Konzern	295.734	287.508	+ 8.226	+2,9	286.215	307.558	299.347	+ 8.211	+2,7	297.085
- Effekte aus Änderungen im Konsolidierungskreis	5.986	-	+ 5.986	-	-	6.024	-	+ 6.024	-	-
DB-Konzern - vergleichbar	289.748	287.508	+ 2.240	+0,8	286.215	301.534	299.347	+ 2.187	+0,7	297.085

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei

entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt. Auf vergleichbarer Basis beschäftigte der DB-Konzern per 30. Juni 2013 289.748 Mitarbeiter, ein Anstieg um 2.240

Mitarbeiter im Vergleich zum 31. Dezember 2012. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Geschäftsausweitung bei DB Arriva sowie Neueinstellungen bei DB Netze Fahrweg und DB Bahn Fernverkehr. Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen resultierten fast vollständig aus der Übernahme von Veolia Osteuropa (5.919 Mitarbeiter).

Per 30. Juni 2013 ist die Anzahl der Mitarbeiter (natürliche Personen) im DB-Konzern auf 307.558 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2012: 299.347 Mitarbeiter) angestiegen.

Mitarbeiter nach Regionen

Mitarbeiter nach Regionen per 30.06. – in VZP	2013	2012	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Deutschland	188.094	187.234	+ 860	+ 0,5
Europa (ohne Deutschland)	83.872	75.484	+ 8.388	+ 11,1
Asien/Pazifik	13.808	13.596	+ 212	+ 1,6
Nordamerika	7.390	7.456	- 66	- 0,9
Übrige Welt	2.570	2.445	+ 125	+ 5,1
DB-Konzern	295.734	286.215	+ 9.519	+ 3,3

Mitarbeiter nach Regionen per 30.06. – in natürlichen Personen	2013	2012	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Deutschland	196.030	194.972	+ 1.058	+ 5,4
Europa (ohne Deutschland)	87.610	78.450	+ 9.160	+ 11,7
Asien/Pazifik	13.856	13.646	+ 210	+ 1,5
Nordamerika	7.492	7.569	- 77	- 1,0
Übrige Welt	2.570	2.448	+ 122	+ 5,0
DB-Konzern	307.558	297.085	+ 10.473	+ 3,5

Die Zahl der Mitarbeiter ist in den Regionen Deutschland und Europa (ohne Deutschland) per 30. Juni 2013 spürbar angestiegen.

In Deutschland resultierte der Anstieg insbesondere aus einem höheren Personalbedarf im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg und DB Bahn Fernverkehr. Insgesamt haben wir im Berichtszeitraum in Deutschland rund 5.600 Mitarbeiter neu eingestellt und rund 1.400 Auszubildende übernommen. Gegenläufig wirkten fluktuationsbedingte und altersbedingte Abgänge.

In der Region Europa (ohne Deutschland) stieg die Mitarbeiterzahl vor allem durch die Akquisition von **Veolia Osteuropa (1)** im Geschäftsfeld DB Arriva an.

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands betrug per 30. Juni 2013 rund 36 % (per 31. Dezember 2012: rund 35 %).

UMSETZUNG DER STRATEGIE DB2020

Mit den folgenden sechs **HR-Top-Projekten** leistet die Personalstrategie einen Beitrag zur Umsetzung der Strategie DB2020 und gestaltet den Konzern zukunftssicher: Strategische Personalplanung, Personalgewinnung, Personalentwicklung, Wettbewerbsfähige und attraktive Beschäftigungsbedingungen, Unternehmenskultur weiterentwickeln und HR-Arbeit operativ und strategisch optimieren/internationalisieren.

Strategische Personalplanung

Im ersten Halbjahr 2013 wurde die Internationalisierung weiter vorangetrieben: Im Pilotprojekt mit Schenker Rail Polska konnte das Modell zur **strategischen Personalplanung** fertiggestellt werden. Auch in Dänemark haben wir unser Pilotprojekt fortgesetzt. Dabei wurde erprobt, inwiefern die Methodik und die Tools der strategischen Personalplanung auf die dortigen Herausforderungen und Rahmenbedingungen übertragbar sind. Mit DB Arriva und DB Schenker Rail sind in Großbritannien weitere Pilotprojekte in Planung.

Personalgewinnung

Die im November 2012 gestartete **Arbeitgeberkampagne** »Kein Job wie jeder andere« wurde im ersten Halbjahr 2013 erfolgreich fortgesetzt. Die Maßnahmen der Kampagne werden in der Öffentlichkeit wahrgenommen. Die Anzahl der Bewerbungen stieg durchschnittlich um rund 40 %. Die Einbindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den neuen Arbeitgeberauftritt wurde mit einer Auszeichnung gewürdigt: Der DB-Konzern hat den Sonderpreis »Employer Branding Innovation des Jahres« bei den trendence Awards 2013 erhalten. Das Institut trendence ist Europas führendes Forschungsinstitut im Bereich Employer Branding, Personalmarketing und Recruiting und befragt jedes Jahr mehr als 530.000 Schüler, Studierende und Young Professionals weltweit zu Karriereplänen und Wunscharbeitgebern.

Darüber hinaus hat sich das Image des DB-Konzerns als Arbeitgeber weiter verbessert. Ein **Arbeitgeber-Ranking**, das im April 2013 im »manager magazin« veröffentlicht wurde, zeigt, dass sich der DB-Konzern bei den Hochschulabsolventen innerhalb von vier Jahren um 14 Plätze von Platz 28 auf den 14. Rang verbessert hat.

Personalentwicklung

Die Kompetenz und das Engagement unserer Mitarbeiter sichern wir durch eine strategisch ausgerichtete und **attraktive Personalentwicklung**. Dabei setzen wir verstärkt auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften.

Das **neue Führungsverständnis (1)** wurde im ersten Halbjahr 2013 kontinuierlich weiter in den Geschäftsfeldern verankert.

Wettbewerbsfähige und attraktive Beschäftigungsbedingungen

Im März 2013 wurde die **Entgelttarifrunde** zwischen dem DB-Konzern und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen. Der neue Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 19 Monaten und endet am 31. Juli 2014. Er sieht einen Anstieg der Einkommen von rund 130.000 DB-Mitarbeitern in zwei Stufen, per 1. Mai 2013 und per 1. April 2014, um jeweils 3 % vor. Außerdem wurde eine Einmalzahlung von 500 € vereinbart. Die arbeitgeberfinanzierten Beiträge zur betrieblichen Altersvorsorge werden per 1. Juli 2014 um einen Prozentpunkt erhöht.

Auch in den Entgeltverhandlungen der im Rahmen des Branchentarifvertrags Schienenpersonennahverkehr beteiligten Eisenbahnunternehmen gab es eine Einigung mit der EVG. Für die Arbeitgeber verhandelten neben den Vertretern des DB-Konzerns auch Vertreter von Abellio, BeNEX, der Hessischen Landesbahn, Keolis, Netinera, Veolia Verkehr sowie der Arbeitgebervereinigung öffentlicher Nahverkehrsunternehmen e.V. (AVN). Der Branchentarifvertrag sieht eine Erhöhung der Tarifentgelte um jeweils 3 % am 1. Februar 2013 und am 1. April 2014 vor und läuft vom 1. Februar 2013 bis 31. Dezember 2014.

Der DB-Konzern und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben im Januar 2013 ihre Verhandlungen über einen **Zukunft-Tarifvertrag** wieder aufgenommen.

Unternehmenskultur weiterentwickeln

Mit der im Herbst 2012 durchgeführten konzernweiten Mitarbeiterbefragung hat der DB-Konzern einen weiteren entscheidenden Schritt im **Kulturentwicklungsprozess** getan. Die Ergebnisse nutzen wir nicht nur, um ein realistisches Meinungsbild zu erhalten. Im Sinne eines nachhaltigen Folgeprozesses

sollen konkrete Veränderungsmaßnahmen auf allen Ebenen des Konzerns abgeleitet werden: für das Gesamtunternehmen, die Geschäftsfelder und insbesondere die einzelnen Teams. Es bleibt ein wichtiges Ziel, an der Führungskultur zu arbeiten und die Anregungen der Mitarbeiter noch mehr zu berücksichtigen. Hierzu dienen auch etwa 7.800 verbindliche Folgeworkshops in Deutschland, bei denen die Führungskräfte mit ihren Mitarbeitern gemeinsam Handlungsfelder und Verbesserungsmaßnahmen festlegen. In den internationalen Einheiten von DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail sind für 2013 rund 3.000 Folgeaktivitäten geplant; bei DB Arriva sind 41 Aktionspläne initiiert. Im ersten Halbjahr 2013 haben bereits rund 8.500 der konzernweit insgesamt rund 10.800 vorgesehenen Folgeworkshops beziehungsweise -aktivitäten stattgefunden, 99.100 Mitarbeiter haben daran teilgenommen.

Zudem fand zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur im Februar 2013 ein **internationaler regionaler Zukunftsdialog** in Polen statt, eine weitere Veranstaltung wird im Herbst 2013 in den Niederlanden durchgeführt.

CHANGEGLEICHHEIT UND VIELFALT

Im Juni 2013 haben wir uns mit verschiedenen Aktionen am **1. Deutschen Diversity-Tag 2013** beteiligt. Initiiert wurde dieser bundesweite Aktionstag vom Verein Charta der Vielfalt e.V., dessen Ziel es ist, Diversity nachhaltig in der deutschen Wirtschaft zu verankern. Ein besonderer Fokus liegt derzeit auf der Steigerung des Frauenanteils. Dafür haben wir Maßnahmen entwickelt. So muss künftig bei der Besetzung von Führungspositionen unter den Kandidaten mindestens eine geeignete Frau sein. Per 30. Juni 2013 erhöhte sich der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft in Deutschland. Insbesondere stieg der Anteil bei den Führungspositionen auf 16,8 % (per 31. Dezember 2012: 16,4 %).

Ökologie

- > GRÜNE ANGEBOTE ERWEITERT
- > EINSATZ ERNEUERBARER ENERGIEN AUSGEBAUT
- > LÄRMREDUZIERUNG IM SCHIENENGÜTERVERKEHR VORANGETRIEBEN

Mit der Strategie DB2020 haben wir einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen **Ökonomie**, **Soziales** und **Ökologie** miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz

sicherzustellen. **Umweltfreundlichkeit (2)** ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns. Daher haben wir uns ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Wir wollen **Umwelt-Vorreiter** werden.

KLIMASCHUTZ WEITER VORANGEBRACHT

Der DB-Konzern hat es sich zum Ziel gesetzt, die konzernweiten spezifischen CO₂-Emissionen bis 2020 um 20 % im Vergleich zum Jahr 2006 zu reduzieren. Diesem Ziel kommen wir durch die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen stetig näher. Bis zum Jahresende 2012 konnten wir einen Rückgang von 12,3 % erreichen.

Fernverkehr fährt mit Ökostrom

Unseren Vorteil als klima- und umweltfreundliches Verkehrsmittel haben wir im ersten Halbjahr 2013 weiter ausgebaut: Seit April 2013 fahren rund fünf Millionen Inhaber einer BahnCard oder Streckenzeitkarte ohne Aufpreis mit 100 % Ökostrom in unseren ICE-, IC- und EC-Zügen in Deutschland. Auch alle bei bahn.corporate registrierten Geschäftsreisenden fahren in den Zügen des Fernverkehrs CO₂-frei. Mindestens 75 % aller Fahrten im Fernverkehr innerhalb Deutschlands werden somit ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien durchgeführt. Die benötigte Strommenge für die zurückgelegten Fahrten beschaffen wir zusätzlich aus 100 % erneuerbaren Energien. Die Berechnung wird vom TÜV SÜD überprüft. DB Energie, der Energieversorger des DB-Konzerns, stellt die dafür erforderliche Ökostromlieferung sicher. Mit der Vergrünung des Fernverkehrs haben wir den Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien am Bahnstrom insgesamt deutlich beschleunigt.

Anteil von Energie aus Wind- und Wasserkraft erhöht

DB Energie hat im März 2013 an der Nordsee in der Gemeinde Krummhörn bei Emden zwei weitere Windparks unter Vertrag genommen. Gesellschafter und Betreiber der Anlagen ist die EWE Windservice GmbH.

Wie in den beiden brandenburgischen Windparks Märkisch-Linden (März 2010) und Hoher Fläming (Januar 2011) sowie Elsdorf II (November 2011) in Niedersachsen wird auch der an der Nordsee erzeugte Strom in den Bilanzkreis der DB Energie eingestellt und zum Antrieb von Zügen genutzt. Die 15 Windräder in Krummhörn liefern rund 36 Mio. kWh. Damit erhöht sich die Gesamtmenge, die DB Energie aus Windenergie bezieht, auf 48 Windräder mit einer Jahresproduktion von rund 140 Mio. kWh. Daraus resultiert eine CO₂-Ersparnis von rund 82.000 t.

Zusätzlich haben DB Energie und VERBUND, das führende Stromunternehmen in Österreich, Anfang 2013 einen Vertrag über die Belieferung mit Grünstrom aus Wasserkraft für den Schienenverkehr in Deutschland unterzeichnet. VERBUND versorgt DB Energie nun jährlich mit rund 300 Mio. kWh Ökostrom. Der Vertrag läuft bis 2015. Neben den Verträgen mit RWE über

900 Mio. kWh und mit E.ON über 600 Mio. kWh ist dies bereits der dritte große Wasserkraftvertrag, den DB Energie abgeschlossen hat. Damit wird der Anteil der Wasserkraft am Bahnstrommix ab 2015 auf über 20 % steigen.

Neue Carsharing-Konzepte gestartet

Im März 2013 erfolgte mit dem Start von »e-Mobil Saar« ein weiterer Meilenstein für den Einsatz von Elektroautos bei Flinkster, dem Carsharing des DB-Konzerns. Das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geförderte Forschungsprojekt zur Elektromobilität hat zum Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Individualverkehr enger miteinander zu vernetzen. Durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Carsharing-Mietsystem wird das öffentliche Mobilitätsangebot ausgeweitet und noch umweltfreundlicher.

Das Forschungsprojekt »Elektromobiles Thüringen in der Fläche« (EMOTIF) erprobt Elektromobilität insbesondere in den ländlichen und touristischen Regionen. In Kooperation mit den regionalen Tourismusorganisationen soll die Anschlussmobilität von Bahnreisenden zu touristischen Zielen in der Region Erfurt/Weimar/Jena/Eisenach durch das Carsharing-Angebot mit Elektrofahrzeugen gewährleistet werden.


Ein ähnliches Projekt startete im Juli 2013 in Kooperation mit DB Netz am Bahnhof in Garmisch-Partenkirchen. Auch hier werden Elektrofahrzeuge im e-Flinkster-Carsharing angeboten.

Darüber hinaus haben Peugeot Deutschland und DB Energie im April 2013 ihre Zusammenarbeit verlängert und die Partnerschaft mit dem Einbinden der Peugeot-Tochter Citroën erweitert. DB Energie begleitet die Automobilhersteller bei der Vermarktung ihrer Elektrofahrzeuge in Deutschland mit energiewirtschaftlichen Dienstleistungen von der Ladeinfrastruktur bis zur Stromlieferung.



Lkw in Schweden fahren mit verflüssigtem Biogas

DB Schenker Schweden hat Ende März 2013 die ersten Lastkraftwagen in Betrieb genommen, die mit dem sogenannten Frozen Biogas betrieben werden. Dabei handelt es sich um ein methanhaltiges Gas, das als alternativer Treibstoff verwendet wird. Entscheidend ist die Herkunft: Man spricht von einem Biokraftstoff der zweiten Generation, da die Quelle organischer Müll ist und damit keine Konkurrenz zum Anbau von Nahrungsmitteln besteht. Die Treibhausgasreduktion gegenüber herkömmlichem Diesel liegt entsprechend einer vollständigen Analyse des Kraftstoffzyklus (Well-to-Wheel; WTW) bei über 80 %.


Information und Hilfestellung für Mitarbeiter

Um seine Mitarbeiter umfassend zu informieren und ihnen Hilfestellung im Gespräch mit Kunden zu geben, hat DB Schenker Logistics den elektronischen Kurs **Eco Training 2013**  eingerichtet. Der Kurs ist für alle Mitarbeiter von DB Schenker Logistics zugänglich. Im Rahmen von vier Modulen lernen die Mitarbeiter die Relevanz von Umwelt- und Klimaschutz kennen und lernen, welche Ziele sich der DB-Konzern insgesamt und DB Schenker im Speziellen gesetzt haben und wer die Ansprechpartner im Unternehmen sind.

SENKUNG VON LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN


Per 1. Juli 2013 ist die erste Stufe unserer neuen Ausschreibungsregelung für die Abgasreinigung auf Baustellen in Kraft getreten, die zunächst für den innerstädtischen Bereich gelten wird. Darin werden bauvertragliche Anforderungen an den Einsatz **emissionsarmer Fahrzeuge und Baumaschinen**  festgelegt. Grundsätzlich fordern wir dort für Straßenfahrzeuge die **grüne Plakette**  und für alle anderen dieselgetriebenen Baumaschinen ein Partikelminderungssystem, mit dem mindestens 90 % der Partikelmasse zurückgehalten werden. Das dreistufige Regelungsmodell erhöht zu den Zeitpunkten Juli 2015 und Juli 2018 jeweils die Ansprüche an die Emissionsstandards, schränkt jetzt noch zulässige Ausnahmen ein und dehnt den räumlichen Anwendungsbereich aus.


SCHIENENVERKEHRSLÄRM WEITER REDUZIERT

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Umweltaktivitäten ist das Ziel, den Schienenverkehrslärm bundesweit bis 2020 zu halbieren, ausgehend vom Jahr 2000. **Lärmreduktion**  ist eines der Top-Ziele im Rahmen unseres **Konzern-Zielsystems (1)**.


Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr

Im Rahmen unseres Vorhabens der Lärmreduktion bei Güterwagen war die Zulassung der LL-Sohle im Juni 2013 bezüglich der vollständigen Umrüstung des bestehenden Güterwagenparks von DB Schenker Rail ein großer Schritt vorwärts.

Unterstützt wird die Umrüstung durch das eingeführte **Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS)** . Seit dem 1. Juni 2013 erhebt die DB Netz AG eine lärmabhängige Entgeltkomponente für laute Güterzüge. Konkret sieht das LaTPS zunächst einen Zuschlag von 1,0 % auf den regulären Trassenpreis vor. Im Förderzeitraum von acht Jahren wird dieser Zuschlag sukzessive weiter erhöht. Güterzüge, die zu mindestens 80 % aus Wagen mit leiser Bremstechnik bestehen, sind von der Zahlung des Zuschlags ausgenommen. Bereits seit dem letzten Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Einsatz leiser, umgerüsteter Güterwagen einen laufleistungsabhängigen Bonus von 0,5 Cent pro Achskilometer beziehungsweise maximal 211 € pro Achse. Das BMVBS hat daneben Ende 2012 ein Förderprogramm eingeführt, mit dem die Wagenhalter gefördert werden, die ihre Güterwagen umrüsten. Um diese Boni zu erhalten, müssen die Grenzwerte nach der »Technischen Spezifikation für die Interoperabilität Lärm« unabhängig von der Sohlenart (K-Sohle oder LL-Sohle) dauerhaft eingehalten werden.

Für die Jahre 2013 und 2014 wurden seitens des Bundes insgesamt 40 Mio. € im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP II) für ein **Sonderprogramm Lärmschutz**  zur Verfügung gestellt. Hiermit werden zusätzlich zum Lärmsanierungsprogramm Lärmschutzmaßnahmen am Fahrweg wie der Einbau von Schienenstegdämpfern oder der versuchsweise Einbau einer lärmgeminderten Schiene und einer lärmärmeren Weiche finanziert.

FAHRTZIEL NATUR ERHÄLT AUSZEICHNUNG

Fahrtziel Natur , die Kooperation der Umweltverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Verkehrsclub Deutschland (VCD) – sowie des DB-Konzerns, wurde im März 2013 als offizielles Projekt der UN-Dekade Biologische Vielfalt ausgezeichnet. Diese Ehrung wird an Projekte verliehen, die sich in nachahmenswerter Weise für die Erhaltung der biologischen Vielfalt einsetzen. Damit ist Fahrtziel Natur das erste touristische Projekt, das diese Auszeichnung erhält. Es ist zugleich auch das erste Projekt, an dem mit dem DB-Konzern ein großes Wirtschaftsunternehmen beteiligt ist.

(1) > Geschäftsbericht 2012 Seite 72

Weitere Informationen

- > DB-KONZERN INVESTIERT WEITER IN DIE MODERNISIERUNG DER FAHRZEUGFLOTTE
- > ERSTER TEILVERGLEICH MIT MITGLIED DES SCHIENENKARTELLS ABGESCHLOSSEN

WESENTLICHE VERGABEN

Infrastruktur

- > Für die Ausbaustrecke Hanau – Nantenbach haben wir Bauleistungen für vier Tunnel sowie Erneuerungs- und Anpassungsmaßnahmen vergeben. Das Auftragsvolumen betrug rund 224 Mio. €.
- > Im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 wurden die Neubaustrecke S-Bahn Stuttgart Hbf – Stuttgart Nord, der Tunnel in offener Bauweise sowie der Bau der neuen S-Bahn-Station in Auftrag gegeben. Die Vergabesumme betrug rund 56,8 Mio. €.
- > Für die Neubaustrecke Tunnel Widderstall wurde der Auftrag über die Planung und Ausführung des Tunnels in offener Bauweise (Länge 962 m) parallel zur Autobahn A8 vergeben. Das Auftragsvolumen belief sich auf 36,7 Mio. €.

Fahrzeuge

- > Im März 2013 haben wir an Bombardier Transportation einen Auftrag über die Lieferung von zwölf elektrischen Doppelstocktriebzügen für den Regionalverkehr vergeben. Das Investitionsvolumen beträgt rund 116 Mio. €.
- > Im Juni 2013 haben wir mit Bombardier Transportation einen Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 450 elektrischen Lokomotiven für den Regional- und Güterverkehr abgeschlossen. Das Investitionsvolumen beträgt rund 1,5 Mrd. €. 110 Lokomotiven für DB Schenker Rail und 20 Lokomotiven für DB Bahn Regio wurden sofort abgerufen.

- > Im Juni 2013 haben wir zudem für die S-Bahn Hamburg bei Bombardier Transportation 60 neue Züge bestellt. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf rund 327 Mio. €.

WEITERE RECHTLICHE THEMEN

Erster Teilvergleich zum Schienenkartell abgeschlossen

Im Jahr 2012 hat das Bundeskartellamt hohe Bußgelder gegen die Mitglieder des sogenannten **Schienekartells (1)** aus den Unternehmensgruppen ThyssenKrupp, Vossloh und voestalpine verhängt.

Mit voestalpine hat sich der DB-Konzern mit Wirkung zum 30. April 2013 unter anderem auf die Zahlung eines hohen zweistelligen Millionenbetrags zum Ausgleich der kartellbedingten Schäden bei Direktlieferungen von Schienen und Weichenhebelungen geeinigt. Da der überwiegende Teil des Schadenersatzes an die Investitionszuschussgeber weitergereicht wird, bedurfte die Vereinbarung mit voestalpine der Zustimmung des Bundes und einer Reihe von Bundesländern.

Der DB-Konzern verfolgt die Ansprüche gegen die anderen Kartellanten in dem beim Landgericht Frankfurt anhängigen Schadenersatzprozess weiter.

Risiko- und Chancenbericht

- > INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ
- > WESENTLICHE RISIKEN IN DEN BEREICHEN GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN, MARKTRISIKEN UND BETRIEBSRISIKEN
- > RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen mit unserem Chancenmanagementsystem als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten Risikomanagementsystem, das an den

Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Das **Risikomanagementsystem (2)** des DB-Konzerns ist im ersten Halbjahr 2013 nicht wesentlich verändert worden.

Auch die wesentlichen wirtschaftlichen **Chancen (3)** und **Risiken (4)** des DB-Konzerns sind unverändert: Es haben sich im Vergleich zur Darstellung im Geschäftsbericht 2012 mit Aus-

(1) > Seite 48 (2) > Geschäftsbericht 2012 Seite 160f. (3) > Geschäftsbericht 2012 Seite 172ff. (4) > Geschäftsbericht 2012 Seite 161ff.

nahme der noch nicht zu beziffernden Schäden und Belastungen des Hochwassers vom Juni 2013 keine wesentlichen Änderungen ergeben.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKOSITUATION

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Die wesentlichen Risiken liegen unverändert in den Bereichen gesamtwirtschaftliche Risiken, Marktrisiken und Betriebsrisiken. Als Ergebnis unserer

Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Organisatorisch haben wir alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung im DB-Konzern bei.

Nachtragsbericht

- > NEUES VORSTANDSMITGLIED FÜR TECHNIK-RESSORT BERUFEN
- > BUSSGELD GEGEN MORAVIA STEEL VERHÄNGT
- > WEITERE ANLEIHE EMITTIERT

NEUES VORSTANDSMITGLIED FÜR TECHNIK-RESSORT BERUFEN

Der Aufsichtsrat der DB AG und der DB ML AG hat in seiner außerordentlichen Sitzung am 22. Juli 2013 Dr. Heike Hanagarth zum nächstmöglichen Zeitpunkt zum Mitglied des Vorstands der DB AG und der DB ML AG bestellt. Dr. Heike Hanagarth wird das Vorstandsressort Technik verantworten.

BUSSGELD GEGEN MORAVIA STEEL VERHÄNGT

Am 11. Juli 2013 hat das Bundeskartellamt ein Bußgeld von 10 Mio. € gegen die Moravia Steel Deutschland GmbH wegen wettbewerbswidriger Absprachen bei der Lieferung von Schienen an den DB-Konzern verhängt. Gegen die weiteren an dem Kartell beteiligten Gesellschaften aus den Unternehmensgruppen ThyssenKrupp, voestalpine und Vossloh hatte das Bundeskartellamt bereits im Juli 2012 Bußgelder von insgesamt 124,5 Mio. € verhängt. Damit ist das Ermittlungsverfahren gegen Hersteller und Lieferanten von Schienen wegen wettbewerbswidriger Absprachen zulasten des DB-Konzerns abgeschlossen.

Im Dezember 2012 hat der DB-Konzern wegen der Kartellabsprachen Klage auf Schadenersatz beim Landgericht Frankfurt am Main gegen Gesellschaften aus den Unternehmensgruppen ThyssenKrupp, Vossloh und Moravia Steel sowie gegen den ehemaligen Eigentümer der Vossloh-Tochtergesellschaft Stahlberg Roensch GmbH erhoben. Mit voestalpine hat sich der DB-Kon-

zern mit Wirkung zum 30. April 2013 auf die Zahlung eines hohen zweistelligen Millionenbetrags zum Ausgleich der kartellbedingten Schäden bei Direktlieferungen von Schienen und Weichenzungen geeinigt. Der Bund erhält den entsprechenden Anteil am Schadenersatz.

THALYS WIRD NEU AUFGESTELLT

Bis zum Jahr 2015 werden wir uns vollständig aus dem europäischen Hochgeschwindigkeitsprojekt Thalys zurückziehen. Derzeit werden 62 % der Anteile von der französischen SNCF, 28 % von der belgischen SNCB und 10 % von der DB Fernverkehr AG gehalten. Mit dieser Entscheidung konzentrieren wir uns auf unsere eigenen ICE-Verbindungen zwischen Brüssel und Köln und weiter bis nach Frankfurt.

WEITERE ANLEIHE EMITTIERT

Im Juli 2013 haben wir über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance eine weitere Anleihe mit einem Volumen von 300 Mio. GBP (346 Mio. €) begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von 13 Jahren und wurde überwiegend bei institutionellen Anlegern in Großbritannien platziert.

Prognosebericht

- > VERHALTENE AUSSICHTEN FÜR DIE KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG
- > ERWARTUNGEN FÜR UMSATZ- UND ERGEBNISENTWICKLUNG ANGEPAST
- > AUSBLICK BLEIBT MIT UNSICHERHEITEN BEHAFTET

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht ein hohes Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere der weitere Verlauf der Staatsschuldenkrise und die möglicherweise daraus resultierenden Folgen sind nicht vollends absehbar. Wir gehen davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum mit Blick auf das Gesamtjahr 2013 verhalten positiv entwickeln wird. Die rezessiven Entwicklungen in einigen Ländern – insbesondere im Euro-Raum – werden weiterhin Bestand haben.

KÜNFTIGE AUSRICHTUNG DES DB-KONZERNS

Die künftige Ausrichtung des DB-Konzerns ist im Geschäftsbericht 2012 auf der Seite 167 beschrieben. Daran hat es im Berichtszeitraum keine Änderungen gegeben.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen sollten sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im weiteren Jahresverlauf leicht aufhellen. Aufgrund der schwachen Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf werden die Wachstumsraten im Gesamtjahr 2013 aber schwächer ausfallen als noch im Jahr 2012. Unsere Prognose zum konjunkturellen Umfeld und zur Entwicklung der relevanten Märkte haben wir unter dem Eindruck des schwachen ersten Halbjahres zurückgenommen. Einhergehen dürfte dies mit einem schwachen Anstieg der Aktivität im Außenhandelssektor. Ausschlaggebend dafür wird die Entwicklung in den für den Welthandel maßgeblichen Staaten wie den USA, Japan, China und auch dem Euro-Raum sein.

Voraussichtliche Entwicklung – in %	2012	2013 (Prognose März 2013)	2013 (Prognose Juli 2013)
BIP Welt	+2,3	> +2,0	≥ +2,0
Welthandel	+2,6	+2,5	< +2,5
BIP Euro-Raum	-0,5	-0,5	< -0,5
BIP Deutschland	+0,9 ¹⁾	+0,5	< +0,5

¹⁾ Nicht kalenderbereinigt: +0,7%.

Die Erwartungen für 2013 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Konstant positive Fundamentaldaten in den USA lassen erwarten, dass das Wirtschaftswachstum in der zweiten Jahreshälfte 2013 dem Anstieg zu Beginn des Jahres ähneln wird. Eine restriktivere Geldpolitik und fortschreitende Effekte aus dem Sequester dürften die Wachstumsmöglichkeiten jedoch begrenzen. Die Wirtschaftsentwicklung in Japan sollte ihre positive Richtung beibehalten. Es ist zu erwarten, dass sich das Wachstum in China verlangsamt, aber auf hohem Niveau verbleiben wird. Das Land wird damit einen wichtigen Teil der Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen stellen, die Japan und andere Exportnationen wie beispielsweise Deutschland benötigen, um das Weltwirtschaftswachstum zu steigern.

Auch Großteile der Euro-Zone sind von der Nachfrage aus den USA und China abhängig. Durch die schwierige Situation auf den nationalen Arbeitsmärkten der Krisenländer, tendenziell überschuldete Haushalte und sich dadurch ergebende schlechte Absatzperspektiven haben sich die Unternehmen stärker dem Außenhandelssektor zugewandt. Kombiniert mit aufgrund geringer Inlandsnachfrage sinkenden Importen, erhöhen sich dadurch die wachstumssteigernden Effekte aus dem Außenhandelsbeitrag für die Gesamtwirtschaft. Privater und staatlicher Konsum sowie die Anlageinvestitionen werden im Jahr 2013 – wie im vergangenen Jahr – negativ zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung beitragen. Im Gesamtjahr dürfte der Währungsraum in Summe ähnlich stark schrumpfen wie im Jahr 2012. Treibend für diese Entwicklung werden weiter die Krisenländer Portugal, Italien, Griechenland und Spanien sein, aber auch Kernländer der Euro-Zone wie beispielsweise die Niederlande und Frankreich werden im Gesamtjahr 2013 eine gesamtwirtschaftliche Kontraktion aufweisen.

Für Deutschland gehen wir von einem leichten Wirtschaftswachstum aus. Zu erwarten ist ein Rückgang der Anlageinvestitionen sowie – im Gegensatz zum Jahr 2012 – des Außenhandels, der in diesem Jahr einen negativen Beitrag zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung liefern dürfte. Durch den Abschwung des Außenhandels gerät vor allem das verarbeitende Gewerbe mit den exportaffinen Branchen Automotive und Maschinenbau unter besonderen Druck. Das Wachstum der Staatsausgaben dürfte im Jahr 2013 weiter mit einem positiven Vorzeichen versehen sein. Auch beim Privatkonsum wird von einer konstant positiven Entwicklung ausgegangen. Hauptgrund dafür ist ein weiterhin stabiler Arbeitsmarkt, wodurch robustes Wachstum der Einkommen und geringe Arbeitslosigkeit gewährleistet sein dürften.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte – in %	2012	2013 (Prognose März 2013)	2013 (Prognose Juli 2013)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	- 0,6	≤ + 0,5	≤ + 0,5
Europäischer Schienenpersonen- verkehr (Basis Pkm)	- 0,5	< - 0,5	< - 0,5
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	- 1,7	≥ 0,0	≤ 0,5
Europäischer Schienengüter- verkehr (Basis tkm)	- 4,0	≤ 0,0	≤ - 1,5
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+ 1,4	+ 1,0 bis + 3,0	+ 0,5 bis + 1,5
Globale Luftfracht (Basis t)	- 2,5	0,0	- 1,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+ 3,5	+ 4,0	+ 2,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+ 5,9	+ 5,5 bis + 6,0	+ 5,5 bis + 6,0

Die Erwartungen für 2013 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Personenverkehr

Die sich abschwächenden Konjunkturimpulse sowie der strenge Winter und das Hochwasser werden sich dämpfend auf die Entwicklung des deutschen Personenverkehrsmarkts im Jahr 2013 auswirken. Wir gehen unverändert von einem leichten Wachstum aus. Für den europäischen Schienenpersonenverkehr erwarten wir unter Berücksichtigung der Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf und aufgrund der anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Lage in einigen europäischen Ländern unverändert einen geringen Rückgang der Verkehrsleistung.

Transport und Logistik

Der Ausblick für den deutschen Güterverkehrsmarkt bleibt verhalten. Im günstigsten Fall ist ein sehr moderater Verkehrsleistungsanstieg gegenüber dem Vorjahr zu erwarten. Es ist jedoch von zusätzlichen Belastungen durch das Hochwasser auszugehen.

Unsere Erwartungen für den Schienengüterverkehrsmarkt in Europa haben sich mit Blick auf die Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2013 und das anhaltend schwache konjunkturelle Umfeld weiter eingetrübt.

Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird noch eine leichte Markterholung im zweiten Halbjahr 2013 unterstellt, die aber schwächer ausfällt als bisher erwartet. Die Perspektiven für die Seefracht haben sich dagegen eingetrübt. Wir gehen für die Seefracht von einem Zuwachs aus, der unter den Wachstumsraten der vergangenen Jahre liegen dürfte. Für die Luftfracht erwarten wir einen leichten Rückgang. Für den Kontraktlogistikmarkt wird weiterhin eine positive Entwicklung erwartet.

Infrastruktur

Wir erwarten weiterhin, dass die Trassennachfrage im Jahr 2013 zurückgehen wird. Verstärkt werden dürfte dies durch die Auswirkungen des Hochwassers.

Bei der Anzahl der Stationshalte gehen wir nunmehr davon aus, dass sich die stabile Entwicklung der Vorjahre im Jahr 2013 bestätigt. Durch das Hochwasser dürfte der bisher erwartete leichte Anstieg kompensiert werden.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE

Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungsmärkte

Im Jahr 2013 erwarten wir unverändert keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Wir rechnen jedoch auch künftig mit einer hohen Volatilität auf den Märkten der Primärenergieträger. Nach der Bundestagswahl dürften zahlreiche Entscheidungen in Bezug auf den deutschen Strommarkt für Bewegung sorgen. Insgesamt gehen wir von einer moderaten Energie- und Rohstoffpreisentwicklung aus.

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns beruht auf dem Prinzip, Energiepreisschwankungen und daraus resultierende Ergebniseffekte zu minimieren. Hierzu wurde ein rollierendes Hedge-Programm etabliert, unter dem mit abgestuften Sicherungsgraden in die Zukunft gesichert wird.

Voraussichtliche Entwicklung der Finanzmärkte

Von entscheidender Bedeutung für die künftige Entwicklung der Finanzmärkte wird die weitere Entwicklung der europäischen Staatsschuldenkrise sein. Mit besonderem Interesse wird das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur Vereinbarkeit der Euro-Rettungsmaßnahmen mit der deutschen Verfassung erwartet. Eine mögliche Straffung der Geldpolitik könnte zudem das Zinsniveau in den jeweiligen Märkten ansteigen lassen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum **vierten Eisenbahnpaket (1)** spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben. Das gilt auch für die laufende Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG).

(1) > Seite 9

VORAUSSICHTLICHE ERTRAGSLAGE

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts lagen noch keine vollständigen Erkenntnisse über die Auswirkungen des Hochwassers vor. Dadurch ergeben sich zusätzliche Unsicherheiten für die Prognose. Zudem gehen wir davon aus, dass der Bund für die Infrastrukturschäden eintritt.

DB-Konzern

Voraussichtliche Entwicklung – in Mio. €	2012	2013	2013
		(Prognose März 2013)	(Prognose Juli 2013)
Umsatz	39.296	~ 41.000	~ 39.500
EBIT bereinigt	2.708	> 2.800	~ 2.200
ROCE in %	8,3	> 8,3	~ 6,5
Tilgungsdeckung in %	22,1	> 22,2	~ 20

Nach der schwachen Entwicklung im ersten Halbjahr 2013 und der im weiteren Jahresverlauf nur noch leichten Aufhellung im konjunkturellen Umfeld haben wir unseren Ausblick für die Entwicklung im Gesamtjahr 2013 angepasst. Bezogen auf den Umsatz erwarten wir jetzt nur noch einen leichten Zuwachs, auf vergleichbarer Basis voraussichtlich eine Seitwärtsbewegung. Bei moderater Umsatzentwicklung machen sich Faktorkostensteigerungen stärker in der Ergebnisentwicklung bemerkbar als zunächst angenommen. Hierzu zählen insbesondere Personalkosten und Energiekosten. Die Zusatzbelastungen aus Winter und Hochwasser werden sich auch auf das Jahresergebnis auswirken. Beim Hochwasser gehen wir davon aus, dass eine Regelung mit dem Bund vereinbart werden kann, wonach die Schadensbeseitigung an Infrastrukturanlagen vollständig durch den Bund finanziert wird. Insgesamt haben wir die Erwartung zum bereinigten EBIT deutlich auf 2,2 Mrd. € zurückgenommen. Dies hat auch entsprechende Auswirkungen auf die Wertmanagementkennzahlen ROCE und Tilgungsdeckung.

Geschäftsfelder

Voraussichtliche Entwicklung – in Mio. €	UMSATZ		EBIT BEREINIGT	
	2012	2013	2012	2013
DB Bahn Fernverkehr	4.074	↗	364	→
DB Bahn Regio	8.907	→	882	↘
DB Arriva	3.757	↗	238	↗
DB Schenker Rail	4.925	→	87	↘
DB Schenker Logistics	15.389	↘	418	↘
DB Dienstleistungen ¹⁾	3.264	↘	84	↘
DB Netze Fahrweg ¹⁾	4.716	→	894	↘
DB Netze Personenbahnhöfe	1.102	→	230	→
DB Netze Energie ¹⁾	2.870	↘	91	↘

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst.

Infolge der schwächer als erwartet verlaufenen Entwicklung im ersten Halbjahr 2013 haben wir auch auf Geschäftsfeldebene Anpassungen bei unseren Erwartungen für die Entwicklung im Gesamtjahr 2013 vorgenommen. Auf Basis der Erwartung, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der zweiten Jahreshälfte nicht fundamental verbessern dürften, erwarten wir keine wesentlichen Aufholeffekte bezüglich der Rückgänge aus dem ersten Halbjahr 2013. Dies betrifft insbesondere die Geschäftsfelder DB Schenker Logistics, DB Schenker Rail und DB Netze Fahrweg. Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wird spürbar von den Hochwasserfolgen betroffen sein.

ERWARTETE INVESTITIONEN

Voraussichtliche Entwicklung – in Mio. €	2012	2013	2013
		(Prognose März 2013)	(Prognose Juli 2013)
Brutto-Investitionen	8.053	> 8.500	~ 8.500
Netto-Investitionen	3.487	> 4.000	~ 4.000

Im Vergleich zur Prognose aus dem Geschäftsbericht 2012 erwarten wir nun einen etwas geringeren Anstieg der Investitionen.

ERWARTETE FINANZLAGE

Voraussichtliche Entwicklung – in Mrd. €	2012	2013	2013
		(Prognose März 2013)	(Prognose Juli 2013)
Fälligkeiten	1,7	1,5	1,5
Anleiheemissionen	2,2	~ 2,0	~ 2,0
Flüssige Mittel per 31.12.	2,2	~ 2,0	~ 2,0
Netto-Finanzschulden	16,4	~ 17,0	~ 17,0

Unsere Erwartungen bezüglich der Finanzlage im Geschäftsjahr 2013 sind im Vergleich zur Prognose aus dem Geschäftsbericht 2012 unverändert.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Konzern-Zwischenabschluss (ungeprüft)

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	1. HALBJAHR		
	2013	2012 ¹⁾	2012 ¹⁾
Umsatzerlöse	19.373	19.492	39.296
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.218	1.214	2.614
Gesamtleistung	20.591	20.706	41.910
Sonstige betriebliche Erträge	1.087	1.298	3.443
Materialaufwand	-9.974	-10.318	-20.960
Personalaufwand	-7.037	-6.732	-13.817
Abschreibungen	-1.486	-1.477	-3.328
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.212	-2.145	-4.719
Operatives Ergebnis (EBIT)	969	1.332	2.529
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	8	9	14
Zinsergebnis	-437	-511	-1.005
Übriges Finanzergebnis	9	9	-13
Finanzergebnis	-420	-493	-1.004
Ergebnis vor Ertragsteuern	549	839	1.525
Ertragsteuern	5	-56	-66
Ergebnis	554	783	1.459
Ergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	550	778	1.453
anderen Gesellschaftern	4	5	6
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	1,28	1,81	3,38
verwässert	1,28	1,81	3,38

¹⁾ Angepasst aufgrund der Effekte aus der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IAS 19 (überarbeitet Juni 2011) sowie einer Umgliederung vom Materialaufwand zum sonstigen betrieblichen Aufwand.


ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS

in Mio. €	1. HALBJAHR		
	2013	2012 ¹⁾	2012 ¹⁾
Ergebnis	554	783	1.459
VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE NICHT IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Änderung aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	131	-470	-745
VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Änderung aus Währungsumrechnung	-78	45	20
Aktionäre der Deutschen Bahn AG	-76	45	22
andere Gesellschafter	-2	0	-2
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	-4	-1	-8
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	19	-130	-200
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	0	2	4
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	68	-554	-929
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	29	46	50
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	29	46	50
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-45	35	59
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere	0	0	1
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	-45	35	58
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	52	-473	-820
Gesamtergebnis	606	310	639
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	604	305	636
anderen Gesellschaftern	2	5	3


¹⁾ Angepasst aufgrund der Effekte aus der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IAS 19 (überarbeitet Juni 2011).

Konzern-Bilanz

AKTIVA

 in Mio. €	30.06.2013	31.12.2012 ¹⁾	30.06.2012 ¹⁾
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	37.783	37.630	37.389
Immaterielle Vermögenswerte	4.095	4.186	4.237
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	522	529	535
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	11	17	17
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	112	117	122
Derivative Finanzinstrumente	106	178	331
Aktive latente Steuern	1.568	1.584	1.604
	44.197	44.241	44.235
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	988	989	1.051
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	4	4	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.420	4.202	4.591
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	983	817	933
Forderungen aus Ertragsteuern	72	74	55
Derivative Finanzinstrumente	15	23	57
Flüssige Mittel	1.895	2.175	2.639
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	10
	8.377	8.284	9.337
Bilanzsumme	52.574	52.525	53.572

PASSIVA

 in Mio. €	30.06.2013	31.12.2012 ¹⁾	30.06.2012 ¹⁾
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	4.396	4.342	4.689
Erwirtschaftete Ergebnisse	8.341	8.356	7.681
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	14.887	14.848	14.520
Anteile anderer Gesellschafter	135	130	139
	15.022	14.978	14.659
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	17.169	17.110	17.173
Übrige Verbindlichkeiten	314	346	331
Derivative Finanzinstrumente	273	266	241
Pensionsverpflichtungen	2.989	3.074	2.793
Sonstige Rückstellungen	2.916	3.049	3.347
Passive Abgrenzungen	1.436	1.510	1.572
Passive latente Steuern	227	244	335
	25.324	25.599	25.792
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	1.797	1.503	2.466
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.251	4.406	4.210
Sonstige Verbindlichkeiten	3.135	2.986	3.313
Ertragsteuerschulden	156	184	221
Derivative Finanzinstrumente	83	49	49
Sonstige Rückstellungen	2.027	2.113	2.132
Passive Abgrenzungen	779	707	730
	12.228	11.948	13.121
Bilanzsumme	52.574	52.525	53.572

¹⁾ Angepasst aufgrund der Effekte aus der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IAS 19 (überarbeitet Juni 2011).

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	1. HALBJAHR		2012 ¹⁾
	2013	2012 ¹⁾	
Ergebnis vor Steuern	549	839	1.525
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.486	1.477	3.328
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	1
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	10	-71	-99
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	-1	-21	-23
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	0	0	1
Zins- und Dividendenerträge	-30	-42	-74
Zinsaufwendungen	467	552	1.078
Fremdwährungsergebnis	-12	-6	7
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-8	-9	-14
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	212	207	436
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte ¹⁾	-255	-763	-6
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten ¹⁾	-558	-234	-1.229
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	1.860	1.929	4.931
Erhaltene Zinsen	20	25	49
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	0	2	1
Gezahlte Zinsen	-294	-319	-685
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern	-92	-97	-202
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.494	1.540	4.094
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	120	146	302
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-3.645	-3.013	-8.024
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.665	1.630	4.566
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-62	-106	-154
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	7	0	0
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	0	0	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	0	0	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel	-134	-7	-14
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	81	83
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	-2	-2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-2.049	-1.271	-3.243
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-525	-525	-525
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	-5	-4	-14
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-58	-79	-284
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	550	1.389	2.230
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-	-21	-647
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes	-	-170	-385
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	417	123	123
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-89	-58	-875
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	290	655	-377
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	-265	924	474
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	2.175	1.703	1.703
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	0	0	0
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-15	12	-2
Flüssige Mittel am Ende der Periode	1.895	2.639	2.175

¹⁾ Angepasst aufgrund der Effekte aus der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IAS 19 (überarbeitet Juni 2011).

Konzern-Eigenkapitalspiegel


in Mio. €	RÜCKLAGEN							Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der DBAG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungs-umrechnung	Marktbe-wertung Wert-papiere ¹⁾	Marktbe-wertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Neube-wertung Pensi-onen ²⁾	sonstige Verände-rungen					
Stand am 01.01. 2012	2.150	5.310	42	9	23	-	-	5.384	7.457	14.991	135	15.126
Anpassung Anfangsbestand (IAS 19 R)	-	-	-4	-	-	-209	-	-213	-29	-242	1	-241
Stand am 01.01. 2012	2.150	5.310	38	9	23	-209	-	5.171	7.428	14.749	136	14.885
+ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Minderung Kapitalrücklagen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-525	-525	-4	-529
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-9	-9	-	-9	2	-7
± Gesamtergebnis	-	-	45	1	-95	-424	-	-473	778	305	5	310
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	778	778	5	783
davon Währungsänderungen	-	-	45	-	-	-	-	45	-	45	-	45
davon latente Steuern	-	-	-	-	35	46	-	81	-	81	-	81
davon Marktbewertung	-	-	-	-1	-130	-	-	-131	-	-131	-	-131
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne ²⁾	-	-	-	-	-	-470	-	-470	-	-470	-	-470
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	2	-	-	-	2	-	2	-	2
Stand am 30.06.2012	2.150	5.310	83	10	-72	-633	-9	4.689	7.681	14.520	139	14.659

in Mio. €	RÜCKLAGEN							Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der DBAG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungs-umrechnung	Marktbe-wertung Wert-papiere ¹⁾	Marktbe-wertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Neube-wertung Pensi-onen ²⁾	sonstige Verände-rungen					
Stand am 01.01. 2013	2.150	5.310	66	6	-119	-	-12	5.251	8.403	15.804	130	15.934
Anpassung Anfangsbestand (IAS 19 R)	-	-	-6	-	-	-903	-	-909	-47	-956	-	-956
Stand am 01.01. 2013	2.150	5.310	60	6	-119	-903	-12	4.342	8.356	14.848	130	14.978
+ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Minderung Kapitalrücklagen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-525	-525	-5	-530
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-40	-40	8	-32
± Gesamtergebnis	-	-	-76	-4	-26	160	-	54	550	604	2	606
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	550	550	4	554
davon Währungsänderungen	-	-	-76	-	-	-	-	-76	-	-76	-2	-78
davon latente Steuern	-	-	-	-	-45	29	-	-16	-	-16	-	-16
davon Marktbewertung	-	-	-	-4	19	-	-	15	-	15	-	15
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	131	-	131	-	131	-	131
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand am 30.06.2013	2.150	5.310	-16	2	-145	-743	-12	4.396	8.341	14.887	135	15.022

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

²⁾ Angepasst aufgrund der Effekte aus der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IAS 19 (überarbeitet Juni 2011).

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

	DB BAHN FERNVERKEHR		DB BAHN REGIO		DB ARRIVA		DB SCHENKER RAIL		DB SCHENKER LOGISTICS	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
 Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. – in Mio. €										
Externe Umsatzerlöse	1.934	1.902	4.333	4.383	2.028	1.769	2.254	2.338	7.386	7.688
Interne Umsatzerlöse	77	67	47	42	3	3	156	147	19	27
Umsatzerlöse	2.011	1.969	4.380	4.425	2.031	1.772	2.410	2.485	7.405	7.715
Externe übrige Erträge	59	71	139	129	85	82	118	108	110	75
Interne übrige Erträge	24	23	53	51	0	0	17	17	3	2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3	4	19	28	4	7	7	8	4	4
Summe Erträge	2.097	2.067	4.591	4.633	2.120	1.861	2.552	2.618	7.522	7.796
Materialaufwand	-1.128	-1.118	-2.686	-2.735	-706	-642	-1.286	-1.341	-5.095	-5.351
Personalaufwand	-419	-395	-924	-888	-878	-777	-772	-760	-1.376	-1.330
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-225	-203	-272	-286	-334	-262	-358	-340	-824	-820
EBITDA	325	351	709	724	202	180	136	177	227	295
Planmäßige Abschreibungen ¹⁾	-158	-159	-278	-275	-108	-86	-148	-153	-90	-92
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ¹⁾	0	0	2	-2	0	0	6	0	-1	-2
EBIT (operatives Ergebnis)	167	192	433	447	94	94	-6	24	136	201
Operativer Zinssaldo ²⁾	1	3	-19	-26	-23	-11	-44	-44	-20	-16
Operatives Ergebnis nach Zinsen ²⁾	168	195	414	421	71	83	-50	-20	116	185
Sachanlagen	1.638	1.768	5.286	4.985	2.024	1.653	3.133	3.214	1.402	1.357
+ Immaterielle Vermögenswerte	0	0	10	11	1.956	2.062	506	525	1.303	1.298
davon Goodwill	0	0	5	6	1.368	1.419	452	458	1.105	1.133
+ Vorräte	68	71	140	140	69	54	85	104	45	42
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	143	129	482	453	299	310	584	596	2.584	2.747
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte ³⁾	1.609	1.517	79	108	1.082	870	91	73	1.037	1.132
- Forderungen aus Finanzierung	-1.592	-1.496	0	0	-804	-635	-6	-4	-795	-872
+ Forderungen aus Ertragsteuern	0	0	1	1	8	6	1	4	24	20
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-245	-250	-746	-652	-319	-316	-533	-557	-1.833	-1.963
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-269	-268	-433	-417	-327	-322	-413	-465	-647	-685
- Ertragsteuerschulden	0	0	0	0	-98	-72	-11	-28	-42	-113
- Sonstige Rückstellungen	-77	-47	-988	-1.069	-203	-202	-186	-162	-295	-317
- Passive Abgrenzungen	-366	-339	-123	-98	-121	-104	-14	-13	-18	-13
Capital Employed ^{3), 4)}	909	1.085	3.708	3.462	3.566	3.304	3.237	3.297	2.765	2.633
Netto-Finanzschulden	-1.461	-1.353	1.267	869	1.304	1.141	1.892	1.643	-4	-136
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	5	4	144	147	31	37	11	11
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	3	1	-1	2	1	1
Brutto-Investitionen	75	57	469	278	158	92	66	119	104	98
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	0	-2	-2	-3	0	0	0	0	0
Netto-Investitionen	75	57	467	276	155	92	66	119	104	98
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0	185	3	0	2	9	21
Mitarbeiter ⁵⁾	16.449	16.159	36.948	37.296	46.216	37.447	31.536	32.240	64.129	63.790

¹⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten

²⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

³⁾ Angepasst aufgrund der Effekte aus der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IAS 19 (überarbeitet Juni 2011).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 52
 Konzern-Bilanz 53
 Konzern-Kapitalflussrechnung 54

Konzern-Eigenkapitalpiegel 55
 > Segmentinformationen nach
 Geschäftssegmenten 56
 Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss 58

DB NETZE FAHRWEG		DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE		DB DIENST- LEISTUNGEN		BETEILIGUNGEN/ SONSTIGE		SUMME SEGMENTE		KONSOLIDIERUNG		DB-KONZERN BEREINIGT		ÜBERLEITUNG ⁴⁾		INSGESAMT	
2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
492	472	224	218	132	140	590	691	19.373	19.601	-	-	19.373	19.601	-	-109	19.373	19.492
1.852	1.859	343	341	1.391	1.427	1.542	1.483	5.430	5.396	-5.430	-5.396	-	-	-	-	-	-
2.344	2.331	567	559	1.523	1.567	2.132	2.174	24.803	24.997	-5.430	-5.396	19.373	19.601	-	-109	19.373	19.492
303	358	48	50	32	49	190	166	1.084	1.088	-	-	1.084	1.088	3	210	1.087	1.298
99	93	10	9	27	25	554	534	787	754	-787	-754	-	-	-	-	-	-
351	315	10	9	357	421	8	12	763	808	455	406	1.218	1.214	-	-	1.218	1.214
3.097	3.097	635	627	1.939	2.062	2.884	2.886	27.437	27.647	-5.762	-5.744	21.675	21.903	3	101	21.678	22.004
-817	-779	-237	-223	-1.012	-1.121	-1.588	-1.624	-14.555	-14.934	4.588	4.622	-9.967	-10.312	-7	-6	-9.974	-10.318
-1.113	-1.052	-123	-119	-654	-635	-778	-764	-7.037	-6.720	0	-12	-7.037	-6.732	-	-	-7.037	-6.732
-412	-404	-92	-82	-183	-172	-690	-644	-3.390	-3.213	1.179	1.112	-2.211	-2.101	-1	-44	-2.212	-2.145
755	862	183	203	90	134	-172	-146	2.455	2.780	5	-22	2.460	2.758	-5	51	2.455	2.809
-463	-464	-66	-63	-86	-85	-72	-75	-1.469	-1.452	20	20	-1.449	-1.432	-44	-40	-1.493	-1.472
0	0	0	0	0	-1	0	0	7	-5	-	-	7	-5	-	-	7	-5
292	398	117	140	4	48	-244	-221	993	1.323	25	-2	1.018	1.321	-49	11	969	1.332
-200	-220	-24	-31	-5	-8	-86	-78	-420	-431	-	-	-420	-431	-	-	-	-
92	178	93	109	-1	40	-330	-299	573	892	25	-2	598	890	-	-	-	-
19.915	20.080	3.264	3.213	661	636	1.128	1.148	38.451	38.054	-668	-665	37.783	37.389	-	-	37.783	37.389
195	218	0	0	33	21	92	102	4.095	4.237	-	-	4.095	4.237	-	-	4.095	4.237
0	0	0	0	0	0	14	13	2.944	3.029	-	-	2.944	3.029	-	-	2.944	3.029
202	222	0	0	327	358	52	66	988	1.057	-	-6	988	1.051	-	-	988	1.051
424	516	85	83	251	246	721	786	5.573	5.866	-1.153	-1.275	4.420	4.591	-	-	4.420	4.591
68	59	8	8	170	224	18.395	16.265	22.539	20.256	-21.444	-19.201	1.095	1.055	-	-	1.095	1.055
0	0	0	0	-90	-135	-17.700	-15.573	-20.987	-18.715	20.898	18.669	-89	-46	-	-	-89	-46
0	0	0	0	0	0	38	24	72	55	-	-	72	55	-	-	72	55
0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	-	-	0	10	-	-	0	10
-654	-631	-111	-102	-190	-184	-771	-828	-5.402	-5.483	1.151	1.273	-4.251	-4.210	-	-	-4.251	-4.210
-810	-879	-94	-113	-144	-152	-854	-874	-3.991	-4.175	542	531	-3.449	-3.644	-	-	-3.449	-3.644
0	0	0	0	0	0	-14	-19	-165	-232	9	11	-156	-221	-	-	-156	-221
-296	-340	-44	-30	-76	-99	-2.778	-3.200	-4.943	-5.466	-	-13	-4.943	-5.479	-	-	-4.943	-5.479
-1.280	-1.415	-145	-184	-28	-3	-126	-138	-2.221	-2.307	6	5	-2.215	-2.302	-	-	-2.215	-2.302
17.764	17.830	2.963	2.875	914	912	-1.817	-2.241	34.009	33.157	-659	-671	33.350	32.486	-	-	33.350	32.486
10.258	9.924	1.372	1.237	284	142	2.070	3.487	16.982	16.954	-	-	16.982	16.954	-	-	16.982	16.954
1	1	0	0	0	0	330	335	522	535	-	-	522	535	-	-	522	535
0	0	0	0	0	0	5	5	8	9	-	-	8	9	-	-	8	9
1.993	2.001	241	189	104	125	45	83	3.255	3.042	8	-4	3.263	3.038	-	-	3.263	3.038
-1.508	-1.492	-138	-118	0	0	-14	-18	-1.665	-1.630	-	-	-1.665	-1.630	-	-	-1.665	-1.630
485	509	103	71	104	125	31	65	1.590	1.412	8	-4	1.598	1.408	-	-	1.598	1.408
0	0	0	0	0	0	0	0	194	26	-	-	194	26	-	-	194	26
42.191	41.662	4.896	4.857	26.430	26.596	26.939	26.168	295.734	286.215	-	-	295.734	286.215	-	-	295.734	286.215

⁴⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

⁵⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

⁶⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge sowie im Vorjahr die Überführung der Umsätze und der sonstigen betrieblichen Erträge auf die Vorjahreszahlen.

INFORMATIONEN NACH REGIONEN

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. – in Mio. €	EXTERNE UMSATZERLÖSE		LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE ¹⁾		CAPITAL EMPLOYED ²⁾		BRUTTO- INVESTITIONEN		NETTO- INVESTITIONEN		MITARBEITER ³⁾	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012 ²⁾	2013	2012	2013	2012	2013	2012
	Inland	11.249	11.410	35.219	35.199	27.034	26.396	3.006	2.845	1.343	1.215	188.094
Übriges Europa	5.927	5.824	6.482	6.255	6.089	5.886	228	180	226	180	83.872	75.484
Nordamerika	727	743	192	193	186	149	6	3	6	3	7.390	7.456
Asien/Pazifik	1.211	1.354	682	697	694	689	13	12	13	12	13.808	13.596
Übrige Welt	259	270	28	28	17	31	2	2	2	2	2.570	2.445
Konsolidierung	-	-	- 635	- 634	- 670	- 665	8	- 4	8	- 4	-	-
DB-Konzern bereinigt	19.373	19.601	41.968	41.738	33.350	32.486	3.263	3.038	1.598	1.408	295.734	286.215
Überleitung	-	- 109	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	19.373	19.492	41.968	41.738	33.350	32.486	3.263	3.038	1.598	1.408	295.734	286.215

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

²⁾ Angepasst aufgrund der Effekte aus der erstmaligen rückwirkenden Anwendung von IAS 19 (überarbeitet Juni 2011).

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2013 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzern-Abschluss 2012 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Die folgenden neuen Standards, Interpretationen und Änderungen der IAS/IFRS-Standards sind innerhalb des Berichtszeitraums verpflichtend anzuwenden. Zu den Erläuterungen verweisen wir auf den Abschnitt »Grundlagen der Abschlusserstellung« im Geschäftsbericht 2012.

- > IAS 1: Änderung von IAS 1 »Darstellung des Abschlusses: Darstellung von Posten des sonstigen Ergebnisses« (überarbeitet Juni 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2012).
- > IAS 12: Änderung von IAS 12 »Ertragsteuern – Latente Steuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013 ¹⁾).
- > IAS 19: Änderung von IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer« (überarbeitet Juni 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013).

- > IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Government Loans (veröffentlicht März 2012; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013).
- > IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards – Ausgeprägte Hochinflation und Beseitigung der festen Zeitpunkte für erstmalige Anwender« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013 ²⁾).
- > IFRS 7: Änderung von IFRS 7 »Finanzinstrumente: Angaben – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten« (veröffentlicht Dezember 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013).
- > IFRS 13: Bemessung des beizulegenden Zeitwerts (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013).
- > Improvements to IFRS 2009–2011: »Improvements to IFRS« (veröffentlicht Mai 2012; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn 1. Januar 2013).
- > IFRIC 20: Abraumkosten in der Produktionsphase eines Tagebaubergwerks (veröffentlicht Oktober 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013).

¹⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Januar 2012 auf den 1. Januar 2013 verschoben.

²⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Juli 2011 auf den 1. Januar 2013 verschoben.

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahreszeitraum ist unter Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

Veränderungen im Ausweis

Seit dem 1. Januar 2013 werden Erträge aus bestimmten Leistungsarten, die bis dahin unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wurden, unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass diese Leistungsarten aufgrund von geänderten Marktbedingungen und aufgrund der Erweiterung der Geschäftstätigkeit des DB-Konzerns nunmehr dem Kerngeschäft zuzurechnen sind. Eine Auswirkung ergibt sich insbesondere im Segment DB Dienstleistungen. Im Segmentbericht wurden bei der Darstellung der Erträge die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst. Da die Veränderung der Konzernerträge nicht wesentlich ist, wurden die Vorjahreszahlen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Umsatzerlöse und die sonstigen betrieblichen Erträge nicht angepasst. In der Spalte Überleitung im Segmentbericht sind diese Anpassungsbeträge für den Vorjahreszeitraum ausgewiesen.

Anwendung von IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer« (überarbeitet Juni 2011)

IAS 19 wurde umfassend überarbeitet. Die wesentliche Änderung betrifft die Erfassung sogenannter versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste im sonstigen Gesamtergebnis. Diese entstehen durch erfahrungsbedingte Anpassungen sowie durch die Änderung versicherungsmathematischer Parameter. Bislang hat der DB-Konzern das bisherige Wahlrecht durch Anwendung der Korridorermethode ausgeübt, nach der versicherungsmathematische Gewinne und Verluste ratierlich und nur bei Überschreiten des Korridors erfasst wurden.


Des Weiteren werden die erwarteten Erträge aus dem Planvermögen künftig als Bestandteil des Nettozinsaufwands/-ertrags mit dem Zinssatz ermittelt, der auch für die Abzinsung der Verpflichtung verwendet wird. Darüber hinaus ergeben sich Änderungen bei der Erfassung von nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand sowie bei der Definition von Abfindungsleistungen, die dazu führen, dass Aufstockungsbeträge sowie die zusätzlichen Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung im Rahmen von Altersteilzeitvereinbarungen künftig keine Leistungen aus Anlass der Beendigung der Arbeitsverhältnisse darstellen. Diese Änderungen haben keine wesentlichen Auswirkungen.

Aus den retrospektiven Anpassungen haben sich gegenüber dem veröffentlichten Konzern-Abschluss per 31. Dezember 2012 im Wesentlichen die langfristigen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte um 49 Mio. € vermindert (per 30. Juni 2012: um 7 Mio. € erhöht); die Pensionsverpflichtungen sind um 1.003 Mio. € (per 30. Juni 2012: um 781 Mio. €) gestiegen und das Eigenkapital ist um 956 Mio. € (per 30. Juni 2012: um 681 Mio. €) gesunken. In der Gewinn- und Verlustrechnung haben sich das Zinsergebnis um 23 Mio. € (per 30. Juni 2012: um 14 Mio. €) und die Ertragsteuern um 5 Mio. € (per 30. Juni 2012: um 3 Mio. €) vermindert.

In den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten sowie den Informationen nach Regionen wurden die Zahlen des Vorjahreszeitraums für das Capital Employed entsprechend angepasst.

VERÄNDERUNGEN IM KONZERN

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

	Inland 30.06. 2013	Aus- land 30.06. 2013	Ge- samt 30.06. 2013	GESAMT	
				30.06. 2012	31.12. 2012
 Anzahl					
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand 01.01.	130	619	749	802	802
Zugänge	2	22	24	5	10
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	2	2
Abgänge	0	98	98	11	65
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
Insgesamt	133	543	676	798	749

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um drei im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften, um den Erwerb sämtlicher Anteile an der Euro-Line Panamericana (Panama) S.A., Panama City/Panama (Schenker Panama), den Erwerb sämtlicher Anteile an der Veolia Transport Central Europe GmbH, Berlin (Veolia Osteuropa), sowie den Erwerb von 49 % der Anteile an der Salem Freight International, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate (Schenker VAE).

Der Zugang aus der Änderung der Einbeziehungsart betrifft den Erwerb weiterer Anteile an der MegaHub Lehrte Betreiber-gesellschaft mbH, Hannover (MegaHub Lehrte), die bisher at Equity bilanziert wurde.

Die Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

- > Mit Vertrag vom 19. Dezember 2012 (Closing 22. März 2013) hat DB Schenker Logistics sämtliche Anteile an der Euro-Line Panamericana (Panama) erworben. Dieses Unternehmen ist eines der führenden Speditionsunternehmen für Importe auf dem Seeweg mit Sitz in Panama City. Panama ist eine bedeutende Drehscheibe für die Warendistribution in Mittel- und Südamerika. Die Gesellschaft firmiert jetzt unter dem Namen Schenker (Panama) S.A. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. April 2013 im Segment DB Schenker Logistics.
- > Mit Vertrag vom 20. Februar 2013 (Closing am 14. März 2013) hat die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH ihre Anteile an der MegaHub Lehrte um weitere 41,7% erhöht und hält jetzt 75% der Anteile. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. April 2013 im Segment DB Netze Fahrweg.
- > Am 29. April 2013 (Closing 15. Mai 2013) hat die DB ML AG sämtliche Anteile an der Veolia Transport Central Europe GmbH, Berlin (seit 30. Mai 2013 firmierend unter Arriva Europe GmbH), erworben. Mit der Übernahme wird DB Arriva zum größten internationalen Betreiber von Personenverkehr in Osteuropa und baut das bestehende Geschäft in Polen, der Slowakei und Tschechien aus. Die Länder Kroatien, Serbien und Slowenien kommen als neue Märkte hinzu. Veolia Osteuropa beschäftigt mehr als 6.300 Mitarbeiter und betreibt über 3.400 Fahrzeuge an rund 60 Standorten. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. Mai 2013 im Segment DB Arriva.
- > Am 7. Februar 2013 (Closing 1. Juni 2013) hat der DB-Konzern 49% der Anteile an der Salem Freight International, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate, erworben. Die Gesellschaft firmiert jetzt unter dem Namen Schenker Logistics L.L.C.; sie ist in der Luft- und Seefracht sowie im Landverkehr tätig und spezialisiert auf Messen und Ausstellungen. Aufgrund von vertraglichen Regelungen übt der DB-Konzern – trotz des Minderheitsanteils – die Beherrschung aus. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. Juni 2013 im Segment DB Schenker Logistics.

Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens kumulativ für alle Veränderungen des Konsolidierungskreises dargestellt. Sämtliche Kaufpreisallokationen für Erwerbe im Berichtszeitraum wurden gemäß IFRS 3 vorgenommen. Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach Erwerb erwarteten Synergieeffekte substantiiert. Darüber hinaus entfällt ein erheblicher Teil auf nach IFRS 3 nicht ansatzfähige Vermögenswerte, insbesondere den Mitarbeiterstamm, den Marktzugang sowie das künftige Umsatzpotenzial.

Die Ermittlung des Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

in Mio. €	1. Halb- jahr 2013	davon Schen- ker Pa- nama	davon Mega- hub Lehrte	davon Veolia Ost- europa	davon Schen- ker VAE
KAUFPREIS					
Geleistete Zahlungen	161	2	0	152	7
+ Ausstehende Kaufpreis- zahlungen	-	-	-	-	-
Gesamte übertragene Gegenleistung	161	2	0	152	7
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehal- tenen Eigenkapitalanteils	-	-	-	-	-
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	145	1	0	144	0
Firmenwert	16	1	0	8	7

Kaufpreisallokation Schenker Panama

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	1	-	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	-	1
Flüssige Mittel	1	-	1
Vermögenswerte	3	-	3
Verbindlichkeiten	2	-	2
Schulden	2	-	2
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	-	0
Fremdanteil	0	-	0
Erworbenes Nettovermögen	1	-	1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	2	-	2
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	1	-	1
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	1	-	1

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 1 Mio. €, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wäre Schenker Panama bereits per 1. Januar 2013 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 3 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 0 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Schenker Panama einen Umsatz von 2 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

Kaufpreisallokation MegaHub Lehrte

Wesentliche Vermögenswerte und Schulden liegen nicht vor und haben sich auch bei der Kaufpreisallokation nicht ergeben.

Wäre MegaHub Lehrte bereits zum 1. Januar 2013 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern keine zusätzlichen Umsatzerlöse und kein zusätzliches Jahresergebnis ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat MegaHub Lehrte keine Umsätze sowie ein Jahresergebnis von null erwirtschaftet.

Vorläufige Kaufpreisallokation Veolia Osteuropa

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	151	-16	135
Immaterielle Vermögenswerte	1	41	42
Vorräte	4	-	4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22	-	22
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	8	-	8
Flüssige Mittel	26	-	26
Aktive latente Steuern	5	3	8
Vermögenswerte	217	28	245
Finanzschulden	39	2	41
Verbindlichkeiten	23	1	24
Sonstige Rückstellungen	12	-7	5
Passive Abgrenzungen	2	-	2
Passive latente Steuern	13	9	22
Schulden	89	5	94
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	-	0
Fremdanteil	7	-	7
Erworbenes Nettovermögen	121	23	144
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	152	-	152
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	26	-	26
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	126	-	126

Die Kaufpreisallokation ist aufgrund des kurzen Zeitraums zwischen dem Stichtag des Closings und dem Zeitpunkt der Aufstellung des Zwischenabschlusses noch nicht abschließend durchgeführt.

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 22 Mio. €; darin sind Wertberichtigungen von 6 Mio. € enthalten.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von Kunden- und Transportverträgen basiert auf der aktuellen Mittelfristplanung der erworbenen Gesellschaften, insbesondere im Hinblick

auf die wesentlichen erworbenen Transportverträge. Der Zeitwert wird durch eine Abzinsung der erwarteten Cashflows auf den Erstkonsolidierungszeitpunkt ermittelt.

Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von nachteiligen Transportverträgen wurde die aktuelle Ergebnis- und Cashflow-Planung dieser Verträge herangezogen, die auf den Erstkonsolidierungszeitpunkt abgezinst wurde.

In der Gesamtbetrachtung entspricht die Bewertung der Kunden- und Transportverträge dem Bewertungslevel 3, wobei die Ableitung der entsprechenden Abzinsungsfaktoren mit Level-2-Inputparametern erfolgte.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der Busse erfolgte in einem ersten Schritt, indem die historischen Anschaffungskosten um aktuelle Preisveränderungen angepasst wurden, um so die aktuellen Wiederbeschaffungskosten zu erhalten (Bewertungslevel 2). Darüber hinaus wurden in Einzelfällen zusätzliche Wertanpassungen vorgenommen, sodass insgesamt eine Bewertung nach Bewertungslevel 3 erfolgt ist.

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Wäre Veolia Osteuropa bereits per 1. Januar 2013 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 85 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 4 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Veolia Osteuropa einen Umsatz von 43 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 3 Mio. € erwirtschaftet.

Kaufpreisallokation Schenker VAE

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	0	-	0
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	0
Flüssige Mittel	0	-	0
Vermögenswerte	0	0	0
Sonstige Rückstellungen	0	-	0
Schulden	0	-	0
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	-	0
Fremdanteil	0	-	0
Erworbenes Nettovermögen	0	0	0
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	7	-	7
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	-	0
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	7	-	7

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden nicht erworben.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von Kundenverträgen basiert auf der aktuellen Mittelfristplanung für die erworbene Gesellschaft. Der Zeitwert wird durch eine Abzinsung der erwarteten Cashflows auf den Erstkonsolidierungszeitpunkt ermittelt (Bewertungslevel 3).

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Wäre Schenker VAE bereits per 1. Januar 2013 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 4 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 0 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Schenker VAE einen Umsatz von 1 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um zwei Verschmelzungen sowie um 94 Liquidationen und zwei Verkäufe.

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die wesentlichen Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahreszeitraum eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

in Mio. €	DB-Konzern 01.01. bis 30.06.2013	davon aus	Beträge für Konsoli- dierungs- kreisabgänge
		Konsoli- dierungs- kreis- zugängen	
Umsatzerlöse	19.373	89	-1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.218	-	-2
Gesamtleistung	20.591	89	-3
Sonstige betriebliche Erträge	1.087	2	0
Materialaufwand	-9.974	-45	1
Personalaufwand	-7.037	-27	2
Abschreibungen	-1.486	-5	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.212	-10	0
Operatives Ergebnis (EBIT)	969	4	0
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	8	-	-
Zinsergebnis	-437	0	0
Übriges Finanzergebnis	9	0	0
Finanzergebnis	-420	0	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	549	4	0
Ertragsteuern	5	-1	0
Ergebnis	554	3	0

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 89 Mio. € betreffen unter anderem mit 43 Mio. € Veolia Osteuropa, mit 29 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene TFG Transfracht, mit 9 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Suomen Kiitoautot, mit 3 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Ambuline, mit 2 Mio. € Schenker Panama und mit 1 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Schenker Namibia.

EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2013 in Höhe von 75 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 53 Mio. €, per 30. Juni 2012: 54 Mio. €) und umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Abschlussstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06. 2013	31.12. 2012	30.06. 2012
Eventualschulden aus			
Gewährleistungsverpflichtungen	1	0	0
Sonstige Eventualschulden	90	105	102
Insgesamt	91	105	102

In den sonstigen Eventualschulden sind unter anderem Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % nicht als Rückstellungen bilanziert wurden.

Darüber hinaus bestanden per 30. Juni 2013 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 70 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 97 Mio. €, per 30. Juni 2012: 136 Mio. €). Des Weiteren dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 70 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 159 Mio. €, per 30. Juni 2012: 199 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva und DB Fernverkehr im Einsatz sind.

Seit Herbst 2007 haben Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche geführt. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Verfahren ist nicht vor Ende des Jahres 2014 zu rechnen.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

ANGABEN ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT VON FINANZINSTRUMENTEN

Die Buchwerte der flüssigen Mittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (638 Mio. €) stellen zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die Buchwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen und der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten (insgesamt 5.697 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellen zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Bei den nachfolgenden Bilanzposten ergeben sich die sonstigen finanziellen Vermögenswerte und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten wie folgt:

in Mio. €	30.06.2013			31.12.2012		
	DAVON			DAVON		
	Bilanzwert	finanzziell	nicht-finanzziell	Bilanzwert	finanzziell	nicht-finanzziell ¹⁾
VERMÖGENSWERTE						
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	112	69	43	117	81	36
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	983	569	414	817	471	346
	1.095	638	457	934	552	382
VERBINDLICHKEITEN						
Übrige Verbindlichkeiten	314	120	194	346	134	212
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	7.386	5.577	1.809	7.392	5.744	1.648
	7.700	5.697	2.003	7.738	5.878	1.860

¹⁾ Zuordnung angepasst.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden betrug per 30. Juni 2013 18.875 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 19.284 Mio. €).

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente gehören zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1 (nach IFRS 7.27A).

in Mio. €	30.06.2013				31.12.2012			
	Level 1	Level 2	Level 3	Summe	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
VERMÖGENSWERTE								
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	5	-	-	5	6	-	-	6
Derivate - Non-Hedge	-	5	-	5	-	3	-	3
Derivate - Hedging	-	116	-	116	-	198	-	198
Summe	5	121	-	126	6	201	-	207
VERBINDLICHKEITEN								
Derivate - Non-Hedge	-	2	-	2	-	2	-	2
Derivate - Hedging	-	354	-	354	-	313	-	313
Summe	-	356	-	356	-	315	-	315

Bei den übrigen in der Bilanz ausgewiesenen zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten (insgesamt 10 Mio. €) handelt es sich um sonstige Beteiligungen und um Wertpapiere, die at Cost/zu Anschaffungskosten bilanziert werden, da für sie kein auf einem aktiven Markt notierter Preis vorliegt und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich bestimmt werden kann. Gegenwärtig bestehen im Wesentlichen keine Veräußerungsabsichten.


Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben in der aktuellen Berichtsperiode nicht stattgefunden.

Bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden die vertraglich zugesagten beziehungsweise höchstwahrscheinlich eintretenden Zahlungsströme mit dem passenden Marktzinssatz diskontiert, wobei das Kreditrisiko mittels Credit Spreads berücksichtigt wird. Dabei werden für besicherte Exposures keine Kreditrisikoabschläge vorgenommen. Das aus dem Derivateportfolio entstehende Kreditrisiko wird auf Nettobasis behandelt. Zur Minimierung des Kreditrisikos der langfristigen Zins- und Zins-/Währungsgeschäfte sowie der Energiederivate werden Besicherungsanhänge abgeschlossen, die einem täglichen Sicherheitenausgleich bei einem Schwellenwert von 0 € unterliegen.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt per 30. Juni 2013 20.729 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 20.280 Mio. €, per 30. Juni 2012: 20.076 Mio. €).

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestehen, aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzen sich wie folgt zusammen:

	30.06. 2013	31.12. 2012	30.06. 2012
 in Mio. €			
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	14.741	13.951	13.989
immateriellen Vermögenswerten	1	2	1
Ausstehende Einlagen	381	389	391
Insgesamt	15.123	14.342	14.381

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus der Beschaffung neuer Fahrzeuge – insbesondere von elektrischen Lokomotiven – sowie aus einem gestiegenen kontrahierten Investitionsvolumen aufgrund eigener Bauleistungen. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen.

Die ausstehenden Einlagen betreffen mit 381 Mio. € (per 31. Dezember 2012: 389 Mio. €, per 30. Juni 2012: 391 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA.

BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN


Wesentliche wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland (Bund) betreffen Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund aus gewährten Darlehen (Barwert: 1.829 Mio. €, per 31. Dezember 2012: 1.789 Mio. €, per 30. Juni 2012: 1.964 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich sowie aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA.

Geschäftsbeziehungen zur Deutschen Telekom und zur Deutschen Post über die Nutzung von Telekommunikations- beziehungsweise Postdienstleistungen erfolgten im üblichen Rahmen.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Anleiheemissionen

Bis zum 30. Juni 2013 wurden von der Deutschen Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, die nachfolgenden Anleihen begeben:

 Emissionsvolumen	Laufzeit (Jahre)	Kupon (%)
300 Mio. €	5	3-Monats-Euribor plus 43 Basispunkte
50 Mio. €	15	2,657
1,5 Mrd. NOK	12	3,985

Im selben Zeitraum wurde eine CHF-Anleihe (275 Mio. CHF) begeben; der Auszahlungszeitpunkt liegt im zweiten Halbjahr 2013.

Dividendenzahlung

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 22. März 2013 hat der DB-Konzern eine Gewinnausschüttung von 525 Mio. € an den Bund gezahlt.

Anzahl ausgegebener Aktien

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

Hochwasserschäden

Das Hochwasser in den Monaten Mai und Juni 2013 hat in Deutschland erhebliche Schäden an der Eisenbahninfrastruktur hinterlassen. Neben überspülten Gleisen und überfluteten Bahnhofsgebäuden ist insbesondere die Schnellfahrstrecke Hannover–Berlin betroffen. Die Ermittlung des Schadensumfangs ist noch nicht abgeschlossen.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Anleihe

Im Juli 2013 hat die DB Finance eine weitere Anleihe über 300 Mio. GBP mit einer Laufzeit über 13 Jahre und mit einem Kupon von 3,125 % begeben.

Berlin, den 21. Juli 2013

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Kontaktinformationen

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin



Telefon: 030.297-64031
Telefax: 069.265-20110
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir

Dieser Zwischenbericht wurde am 25. Juli 2013 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 22. Juli 2013) und ist auch im Internet unter www.db.de/zb abrufbar.

Die Zwischen- und Geschäftsberichte des Deutsche Bahn Konzerns und des DB Mobility Logistics Konzerns sowie der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Die Zwischen- und Geschäftsberichte des Deutsche Bahn Konzerns und des DB Mobility Logistics Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Station & Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Allgemeine Unternehmenspublikationen, den Wettbewerbsbericht und den Nachhaltigkeitsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030.297-614 80
Telefax: 030.297-614 85
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 0180.699 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 20 ct/Anruf, Tarif bei Mobilfunk maximal 60 ct/Anruf.

Finanzkalender

27. MÄRZ 2014

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2013

24. JULI 2014

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts
Januar–Juni 2014

Impressum

> **Redaktion** Deutsche Bahn AG, Investor Relations > **Gestaltung und DTP** Studio Delhi, Mainz > **Lektorat** AdverTEXT, Düsseldorf > **Druck** ColorDruck Leimen, Leimen > **Fotografie** Max Lautenschläger, Berlin





Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com