



Deutsche Bahn

Zwischenbericht Januar–Juni 2014

DB2020 – Der Kompass für unsere Zukunft

Strategie DB2020



Unsere Zukunft:
Nachhaltig erfolgreich

Unsere drei Dimensionen



Unsere vier Stoßrichtungen



Inhalt

- 1 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**
- 2 WESENTLICHE EREIGNISSE**
- 3 KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT
(UNGEPRÜFT)**
 - 3 Überblick**
 - 6 Geschäfts- und Rahmenbedingungen**
 - 13 Ökonomie**
 - 22 Soziales**
 - 25 Ökologie**
 - 27 Entwicklung der Geschäftsfelder**
 - 48 Weitere Informationen**
 - 49 Chancen- und Risikobericht**
 - 50 Nachtragsbericht**
 - 50 Prognosebericht**
- 54 KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS
(UNGEPRÜFT)**
 - 54 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**
 - 55 Konzern-Bilanz**
 - 56 Konzern-Kapitalflussrechnung**
 - 57 Konzern-Eigenkapitalpiegel**
 - 58 Segmentinformationen
nach Geschäftssegmenten**
 - 60 Erläuterungen zum
Konzern-Zwischenabschluss**

Auf einen Blick



Ausgewählte Kennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	19.734	19.373	+361	+1,9
Umsatz vergleichbar	19.842	19.346	+496	+2,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	570	549	+21	+3,8
Ergebnis nach Ertragsteuern	642	554	+88	+15,9
EBITDA bereinigt	2.554	2.460	+94	+3,8
EBIT bereinigt	1.088	1.018	+70	+6,9
Langfristige Vermögenswerte per 30.06.2014/31.12.2013	44.401	43.949	+452	+1,0
Kurzfristige Vermögenswerte per 30.06.2014/31.12.2013	10.196	8.945	+1.251	+14,0
Eigenkapital per 30.06.2014/31.12.2013	15.147	14.912	+235	+1,6
Netto-Finanzschulden per 30.06.2014/31.12.2013	16.571	16.362	+209	+1,3
Bilanzsumme per 30.06.2014/31.12.2013	54.597	52.894	+1.703	+3,2
Capital Employed per 30.06.	33.604	33.350	+254	+0,8
Return on Capital Employed (ROCE) in %	6,5	6,1	-	-
Tilgungsdeckung in %	20,2	18,7	-	-
Gearing per 30.06. in %	109	113	-	-
Netto-Finanzschulden/EBITDA	3,2	3,5	-	-
Brutto-Investitionen	3.414	3.263	+151	+4,6
Netto-Investitionen	1.847	1.598	+249	+15,6
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.865	1.494	+371	+24,8
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	2.171	2.150	+21	+1,0
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit Personenverkehr (Schiene) in Deutschland in %	95,6	94,8	-	-
Reisende in Mio.	1.113	1.102	+11	+1,0
davon in Deutschland	1.001	991	+10	+1,0
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	42.860	43.047	-187	-0,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	378,7	379,4	-0,7	-0,2
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	189,9	196,7	-6,8	-3,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	52.116	51.627	+489	+0,9
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Gesamtpünktlichkeit in Deutschland in %	95,3	94,4	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	517,2	511,8	+5,4	+1,1
davon konzernexterne Bahnen	127,3	120,4	+6,9	+5,7
Anteil konzernexterner Bahnen in %	24,6	23,5	-	-
Stationshalte in Mio.	73,8	72,5	+1,3	+1,8
davon konzernexterne Bahnen	14,2	13,4	+0,8	+6,0
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	1.058	1.048	+10	+1,0
Verkehrsleistung ¹⁾ in Mio. Pkm	4.198	4.261	-63	-1,5
Betriebsleistung in Mio. Buskm	798,0	759,8	+38,2	+5,0
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	48.985	47.276	+1.709	+3,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	540,0	526,2	+13,8	+2,6
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	988,1	911,0	+77,1	+8,5
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand Verkehrsverträge Personenverkehr per 30.06.2014/31.12.2013 in Mrd. €	85,4	87,5	-2,1	-2,4
Rating Moody's/Standard & Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/AA	-	-
Mitarbeiter per 30.06.2014/31.12.2013 in VZP	296.897	295.653	+1.244	+0,4
Frauenanteil in Deutschland per 30.06.2014/31.12.2013 in %	22,6	22,5	-	-

¹⁾ Ohne DB Arriva.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutsche Bahn befindet sich nach einem herausfordernden Jahr 2013 wieder im Aufwärtstrend. Auch unser Zwischenbericht zum ersten Halbjahr 2014 zeigt, dass die Ziele unserer Strategie DB2020 entlang der drei Nachhaltigkeitsdimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie gleichrangig und von allen Geschäftsfeldern gemeinschaftlich verfolgt werden.



DR. RÜDIGER GRUBE
VORSTANDSVORSITZENDER
DER DEUTSCHEN BAHN AG

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben in den ersten sechs Monaten dieses Jahres einen Umsatz von 19,7 Milliarden Euro erwirtschaftet – eine Steigerung von 1,9 Prozent. Das operative Ergebnis vor Steuern und Zinsen liegt bei 1,1 Milliarden Euro und somit 6,9 Prozent über dem Vorjahr.

Nahezu alle Leistungskennzahlen haben sich positiv entwickelt. Auf dem deutschen Schienennetz rollen wieder mehr Güterzüge von DB Schenker Rail als noch vor einem Jahr. Einen leichten Rückgang gab es bei den Personenkilometern, was auf den Fernverkehr zurückzuführen ist. Unsere Regional- und S-Bahn-Züge waren dagegen besser ausgelastet als im ersten Halbjahr 2013. Unter dem Strich konnten wir in Deutschland zehn Millionen zusätzliche Fahrgäste auf der Schiene begrüßen. Auch die Pünktlichkeit hat sich verbessert.

Insgesamt verzeichnen wir einen steigenden Wettbewerbsdruck in allen Segmenten des Mobilitäts- und Logistiksektors. Deshalb haben wir weiter in die Qualität unserer Produkte investiert. Neue und modernisierte Züge sorgen für mehr Komfort im Schienenpersonenverkehr. Mit unserer französischen Partnerbahn SNCF wollen wir das Zugangebot Richtung Paris ausbauen. Und neue

grenzüberschreitende Fernbusverbindungen führen unter anderem in die Niederlande sowie nach Slowenien und Kroatien.

Messbare Fortschritte gab es auch auf dem Weg zum »Top-Arbeitgeber«. In mehreren Rankings der beliebtesten Arbeitgeber Deutschlands zählt die Deutsche Bahn zu den Aufsteigern der vergangenen fünf Jahre. Die jüngste Studie des Beratungsunternehmens Universum sieht die Deutsche Bahn beispielsweise bei Ingenieursstudenten erstmals unter den Top 10.

Auch unsere Umweltbilanz hat sich nochmals verbessert. Weitere Güterzüge fahren seit diesem Jahr vollständig CO₂-frei und in der Nähe von Köln haben wir den ersten klimaneutralen Bahnhof Europas in Betrieb genommen.

Um weitere Erfolge einzufahren, setzen wir vor allem auf die Chancen der Digitalisierung. Ob WLAN in Zügen und Bahnhöfen, ob neue Apps für noch bequemeres Reisen, ob digitale Lösungen zur Fahrplangestaltung oder zur Sendungsnachverfolgung und Ressourceneinsparung in der Logistik: Die Digitalisierung wird unser Unternehmen Deutsche Bahn noch kundenfreundlicher, umweltverträglicher und erfolgreicher machen. Wir sind auf einem guten Weg, die Ziele, die wir uns für 2014 gesteckt haben, zu erreichen und weitere Weichen für einen nachhaltigen, ganzheitlichen Unternehmenserfolg zu stellen.

Herzlichst, Ihr

Rüdiger Grube



Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

*Die Digitalisierung
wird unser Unternehmen
Deutsche Bahn noch
kundenfreundlicher,
umweltverträglicher und
erfolgreicher machen.*


Wesentliche Ereignisse

Ökonomie

Pünktlichkeitswerte verbessert

Im Rahmen unserer Stoßrichtung *Kunde und Qualität*  ist die *Produktqualität*  eines der drei Top-Ziele. Die Pünktlichkeit ist hierfür ein zentraler Indikator. Im ersten Halbjahr 2014 konnte eine Verbesserung der *Pünktlichkeitswerte* [Seite 13] des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland erreicht werden.


WLAN weiter ausgebaut

Die *Digitalisierung*  hat im DB-Konzern einen hohen Stellenwert. Vor diesem Hintergrund arbeiten wir stetig an dem *Ausbau der Internetversorgung* [Seite 45] in ICE-Zügen und Bahnhöfen. Darüber hinaus wollen wir unsere digitalen Angebote stärken, indem wir unsere Apps für Fahrplaninformationen und Fahrkartenbuchung weiterentwickeln. Unser neues Mobilitätsportal *Qixxit* [www.qixxit.de] ermöglicht als Online- und mobile App-Anwendung erstmalig eine flächendeckende Reiseplanung von Tür zu Tür.

Unwetter verursacht massive Schäden

Am Pfingstwochenende fegten über den Westen Deutschlands schwerste Unwetter. Das *Unwetter Ela* [Seite 43] beschädigte Oberleitungen, umgeknickte Bäume blockierten die Schienen. Über mehrere Tage waren in Nordrhein-Westfalen wichtige Bahnverbindungen gesperrt. Die Schadenshöhe für den DB-Konzern wird auf einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag geschätzt.

Fernbusstation am Berliner Südkreuz eröffnet


Anfang des Jahres 2014 haben wir die *erste Fernbusstation*  in Deutschland eröffnet. Die Station am Berliner Südkreuz bietet einen diskriminierungsfreien Zugang für alle *Fernbusunternehmen* [Seite 29] an und ist bereits stark frequentiert. Zukünftig wollen wir auch an weiteren Bahnhöfen solche Fernbusstationen einrichten.

Soziales

Arbeitgeberattraktivität gesteigert


Unsere *Arbeitgeberkampagne* [Seite 23] »Kein Job wie jeder andere.« haben wir fortgesetzt. Neue TV-Spots, Plakate und Imageanzeigen sowie die Verkehrsmittel- und Online-Werbung vermitteln die Vielfalt und den Facettenreichtum des DB-Konzerns als Arbeitgeber mit 500 verschiedenen Berufsbildern. In aktuellen *Arbeitgeberrankings* [Seite 23] haben wir uns deutlich verbessert.

Kulturwandel fortgesetzt




Von März bis Juni 2014 fanden fünf *Zukunftswerkstätten*  zu den zentralen Handlungsfeldern der konzernweiten Mitarbeiterbefragung 2012 statt. Die *Zukunftswerkstätten* [Seite 24] haben zum Ziel, das gemeinsame Lernen innerhalb des DB-Konzerns zu intensivieren und an konkreten Lösungen zu arbeiten.

Ökologie

Erster CO₂-freier Bahnhof Europas eröffnet

Unser Projekt *grüner Bahnhof*  ist in Kerpen-Horrem erstmals in die Praxis umgesetzt worden. Der europaweit *erste CO₂-freie Bahnhof* [Seite 25] wird zukünftig durch eine Kombination von Solarenergie und Geothermie energetisch versorgt.

Lärmreduktion zeigt Fortschritte

Mit der europaweiten Zulassung der LL-Bremssohlen im Juni 2013 konnte eine umfassende *Reduktion des Lärms*  von Güterzügen angestoßen werden. Die *Umrüstung der Güterzüge* [Seite 26] auf die leisen Bremssohlen schreitet seitdem im DB-Konzern nach Plan voran. Darüber hinaus informieren wir mit einem direkten *Informations- und Dialogangebot* [Seite 26], dem »*Infomobil Lärmschutz*« , sowie online in unserem *Lärmschutzportal*  über Strategien und Projekte zur Lärmreduktion.

Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

Überblick

Wirtschaftliche Entwicklung wieder positiv
Fortschritte beim Ziel Top-Arbeitgeber erreicht
Umweltposition weiter ausgebaut

DB2020 – DER KOMPASS FÜR UNSERE ZUKUNFT

Als internationaler Anbieter von Mobilität und Logistik und einer der größten Arbeitgeber Deutschlands trägt der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) eine besondere Verantwortung für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft. Mit der Strategie **DB2020** hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen **Ökonomie**, **Soziales** und **Ökologie** miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Zur Erreichung unserer Vision, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, haben wir uns für alle drei Dimensionen ambitionierte Ziele gesetzt: Wir wollen **profitabler Marktführer** mit Schwerpunkt auf **Kunde und Qualität**, **Top-Arbeitgeber** und **Umwelt-Vorreiter** werden. Weiterführende Informationen sind unserem Geschäftsbericht 2013 zu entnehmen.

Ökonomie

Ausgewählte Finanzkennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Umsatz bereinigt	19.734	19.373	+361	+1,9
Umsatz vergleichbar	19.842	19.346	+496	+2,6
EBITDA bereinigt	2.554	2.460	+94	+3,8
EBIT bereinigt	1.088	1.018	+70	+6,9
Ergebnis nach Ertragsteuern	642	554	+88	+15,9
ROCE in %	6,5	6,1	-	-
Tilgungsdeckung in %	20,2	18,7	-	-
Netto-Finanzschulden per 30.06.2014/31.12.2013	16.571	16.362	+209	+1,3
Brutto-Investitionen	3.414	3.263	+151	+4,6
Netto-Investitionen	1.847	1.598	+249	+15,6

Ausgewählte Leistungskennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Pünktlichkeit Personenverkehr (Schiene) in Deutschland in %	95,7	94,8	-	-
Reisende Personenverkehr (Schiene und Bus) in Mio.	2.171	2.150	+21	+1,0
Reisende Personenverkehr in Deutschland (Schiene) in Mio.	1.001	991	+10	+1,0
Verkehrsleistung Personenverkehr (Schiene) in Mio. Pkm	42.860	43.047	-187	-0,4
Verkehrsleistung Personenverkehr ¹⁾ (Bus) in Mio. Pkm	4.198	4.261	-63	-1,5
Verkehrsleistung Güterverkehr in Mio. tkm	52.116	51.627	+489	+0,9
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	517,2	511,8	+5,4	+1,1
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	48.985	47.276	+1.709	+3,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	540,0	526,2	+13,8	+2,6
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	988,1	911,0	+77,1	+8,5



¹⁾ Ohne DB Arriva.

Die Entwicklung des DB-Konzerns war im ersten Halbjahr 2014 wieder spürbar positiv. Das **wirtschaftliche Umfeld** [Seite 6 ff.] zeigte sich freundlicher. Der Euro-Raum kehrt langsam auf den Wachstumspfad zurück. Unser Heimatmarkt Deutschland bleibt dabei der Wachstumsmotor.

Unser **Markt- und Wettbewerbsumfeld** [Seite 7 ff.] war im Berichtszeitraum anhaltend herausfordernd. Mit der Liberalisierung des deutschen Fernbusmarkts hat der Wettbewerb im Fernverkehrsmarkt deutlich zugenommen. Insgesamt war die Leistungsentwicklung aber wieder überwiegend positiv. Dies hat sich auch in der **wirtschaftlichen Entwicklung** [Seite 13 ff. und 27 ff.] niedergeschlagen. Auch die **Wertmanagementkennziffern** [Seite 21] haben sich wieder positiv entwickelt.

Die Entwicklung der **Pünktlichkeit** [Seite 13] im Schienenverkehr war im ersten Halbjahr 2014 sehr erfreulich.

Soziales


Auf dem Weg zu unserem Ziel, bis zum Jahr 2020 einer der zehn **Top-Arbeitgeber**  in Deutschland zu werden, haben wir im ersten Halbjahr 2014 gute Fortschritte erzielt. In aktuellen **Arbeitgeberrankings** [Seite 23] konnten wir uns deutlich verbessern. Um unsere Arbeitgeberattraktivität weiter zu stärken, haben wir unter anderem unsere **Arbeitgeberkampagne** [Seite 23] »Kein Job wie jeder andere.«  fortgesetzt.

Unsere **Strategische Personalplanung** [Seite 23] haben wir weiterentwickelt, um frühzeitig auf sich verändernde Personalbedarfe aufmerksam zu werden. Eine systematische unternehmensinterne **Entwicklung von Fach- und Führungskräften** [Seite 23] trägt unter anderem dazu bei, Mitarbeiter langfristig an den DB-Konzern zu binden. Die Transparenz über die **beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten** [Seite 23] im DB-Konzern haben wir weiter erhöht.

Am **Arbeitsmarkt** [Seite 23] waren wir sehr aktiv. Insgesamt wurden in Deutschland mehr als 6.000 Mitarbeiter neu eingestellt.

Mit unserem **Tarifpartner** [Seite 24], der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), und dem Arbeitgeberverband Agv MoVe haben wir uns auf Regelungen über den Beschäftigungsschutz für Lokführer verständigt. Im Sommer 2014 werden wir mit der GDL und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) in die nächsten Lohnrunden gehen, in denen über Entgelt, Arbeitszeit und andere Bedingungen verhandelt wird.

Ökologie

Wir wollen unsere **führende Umweltposition**  weiter ausbauen. Um diesem Ziel näher zu kommen, verfolgen wir vor allem die DB-konzernweit zentralen Themen, wie die **Verringerung des Energieverbrauchs** [Seite 25] und die **Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen** [Seite 25 f.], die **Minderung des Schienenverkehrslärms** [Seite 26] sowie die Steigerung der Ressourceneffizienz.

Ein Beweis für unser langjähriges Engagement im Umweltbereich ist unser **DB Umweltzentrum** [www.db.de/umwelt], das bereits 20 Jahre besteht.

Darüber hinaus arbeiten wir weiter daran, DB-konzernweit die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Im Juni haben wir den ersten **CO₂-freien Bahnhof** [Seite 25] Europas eröffnet.

Zudem haben wir den Ausbau der **umweltfreundlichen Mobilität** [Seite 25] fortgesetzt und den Einsatz **moderner, energieeffizienter Fahrzeuge** [Seite 25 f.] im DB-Konzern weiter verstärkt.





Unserem Ziel der Lärmreduktion konnten wir einen weiteren Schritt näher kommen. Ende Juni 2014 waren rund 11.000 Güterwagen mit sogenannten **Flüsterbremsen** [Seite 35] unterwegs. Unterstützt wird die Umrüstung durch das neu eingeführte **lärmabhängige Trassenpreissystem** [Seite 43].

Auch bei der Ressourceneffizienz arbeiten wir an einer stetigen Optimierung und nehmen unsere Verantwortung zum Schutz der Natur sehr ernst.

Beurteilung der wirtschaftlichen Lage

Die Entwicklung des DB-Konzerns war im bisherigen Jahresverlauf 2014 insgesamt positiv. Wir sehen uns unverändert umfangreichen Herausforderungen in den Bereichen Konjunktur, Markt, Wettbewerb und Kostenstrukturen ausgesetzt. Die weiterhin verzögerte Auslieferung von Neufahrzeugen bringt zusätzliche Anspannung. Wesentliche Elemente der künftigen Infrastrukturfinanzierung müssen noch haushalterisch hinterlegt und vertraglich konkretisiert werden. Insgesamt beurteilt der Vorstand der DBAG die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Zwischenlageberichts als positiv.

Die sich langsam erholende konjunkturelle Entwicklung hat sich insbesondere auf unsere Aktivitäten im Bereich Transport und Logistik positiv ausgewirkt. Zudem waren die witterungsbedingten negativen Auswirkungen auf unsere Aktivitäten deutlich geringer als im ersten Halbjahr 2013. Zusätzliche Belastungen resultierten aus höheren spezifische Faktorkosten in Deutschland für Personal und Instandhaltung.


Unsere Strategie **DB2020**  verfolgen wir konsequent weiter. Wir wollen **profitabler Marktführer** , **Top-Arbeitgeber**  und **Umwelt-Vorreiter**  sein.

Im Geschäftsjahr 2014 erwarten wir moderate konjunkturelle Impulse für unsere Geschäftsaktivitäten. Unsere relevanten Märkte dürften sich besser als im Vorjahr entwickeln.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns verlief im bisherigen Jahresverlauf erwartungsgemäß. Daher geht der Vorstand unverändert davon aus, dass sich Umsatz und bereinigtes EBIT entsprechend den im **Prognosebericht** [Seite 50 ff.] getätigten Aussagen entwickeln.

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

Umbenennung des Ressorts Technik

Zum 1. Juli 2014 wurden die Strukturen im bisherigen Ressort Technik angepasst und die Ressortbezeichnung in »Technik und Umwelt« geändert. Das Ressort Technik und Umwelt verantwortet im DB-Konzern die Entwicklung wirtschaftlicher Technologie-, Innovations-, Qualitäts- und Umweltstrategien für das System Bahn. Mit der Umbenennung soll die Verantwortung des DB-Konzerns für Umwelt und Klima unterstrichen werden. Das Ressort hat den Auftrag, die Umsetzung des Ziels, *Umwelt-Vorreiter*  zu werden, voranzutreiben.

Veränderungen in den Organen der DB AG und der DB ML AG

In den Vorständen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gab es im ersten Halbjahr 2014 keine Änderungen.

Im Aufsichtsrat der DB AG haben sich im ersten Halbjahr 2014 die folgenden Änderungen ergeben: Dr. Hans-Bernhard Beus hat zum 8. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung vom 20. März 2014 Dr. Thomas Steffen in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

Des Weiteren hat Dr. Bernhard Heitzer mit Wirkung zum 29. Januar 2013 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 30. Januar 2014 Dr. Rainer Sontowski in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt. Mit Wirkung zum 9. Juli 2014 hat Dr. Sontowski sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt.

Mit Ablauf des 30. Juni 2014 sind Wolfgang Joosten und Patrick Döring, die jeweils ihre Mandate niedergelegt haben, aus dem Aufsichtsrat der DB AG ausgeschieden. Als Nachfolgerin für Patrick Döring wurde am 17. Juli 2014 Kirsten Lühmann zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt.

Im Aufsichtsrat der DB ML AG haben sich im ersten Halbjahr 2014 die folgenden Änderungen ergeben: Dr. Hans-Bernhard Beus hat zum 8. Januar 2014 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde am 20. März 2014 Dr. Thomas Steffen zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB ML AG gewählt.

Des Weiteren hat Dr. Bernhard Heitzer mit Wirkung zum 29. Januar 2013 sein Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde am 30. Januar 2014 Dr. Rainer Sontowski zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB ML AG gewählt. Mit Wirkung zum 9. Juli 2014 hat Dr. Sontowski sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt.

M & A-Aktivitäten

DB MOBILITY LOGISTICS AG

- Im Mai 2014 hat die DB ML AG 100 % der Anteile an der Barnsdale Cartel Damage Solutions AG erworben. Der Kaufpreis betrug 10,4 Mio. €. Barnsdale ist eine Zweckgesellschaft zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus einem Kartell und wird seit dem 1. Juni 2014 in den Konzern-Abschluss einbezogen.

GESCHÄFTSFELD DB ARRIVA

- Zur weiteren Geschäftsausweitung in Tschechien hat DB Arriva im Februar 2014 100 % der Anteile an der CUP TOUR bus, s.r.o., Příbram/Tschechien, erworben. Der Kaufpreis betrug 1,3 Mio. €. Cup Tour wird seit dem 1. März 2014 in den Konzern-Abschluss einbezogen.
- Im Januar 2014 verkaufte DB Arriva 100 % seiner Anteile an der Arriva Malta Ltd., Qormi/Malta, an das Land Malta. Arriva Malta wird seit Januar 2014 nicht mehr in den Konzern-Abschluss einbezogen.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

- DB Schenker Rail verkaufte im Mai 2014 55 % seiner Anteile an der DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande. Der Verkaufspreis betrug 1,4 Mio. €. DAP Barging wird seit Juni 2014 nicht mehr in den Konzern-Abschluss einbezogen.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

- Im Februar 2014 hat DB Schenker Logistics 18 % seiner Anteile an Transportes Hispania-Astur S.A., Oviedo/Spainien, veräußert. Transportes Hispania-Astur wird seit März 2014 nicht mehr in den Konzern-Abschluss einbezogen.
- DB Schenker Logistics hat im März 2014 100 % seiner Anteile an Schenker Mauritanie SAS, Nouakchott/Mauretanien, verkauft. Schenker Mauretania wird seit dem 1. April 2014 nicht mehr in den Konzern-Abschluss einbezogen.
- Im März 2014 hat DB Schenker Logistics die ausstehenden 49 % der Anteile an der Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Vietnam, erworben. Der Kaufpreis betrug rund 0,6 Mio. €.

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

□—————□

Zunehmend positive Konjunkturimpulse
Nachfragerückgang im Schienenpersonenfernverkehr
Erholung auf den Transport- und Logistikmärkten

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen beruhen auf vorläufigen Daten und Daten mit teilweise unterschiedlichem Zeithorizont, da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keine vollständigen Erkenntnisse über die Entwicklung im ersten Halbjahr 2014 vorlagen.

Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand

Unsere positiven konjunkturellen Erwartungen für das Gesamtjahr 2014 werden durch einen guten Jahresstart der Weltwirtschaft und des Welthandels untermauert. Der Euro-Raum kehrt – trotz vieler ungelöster struktureller Probleme – langsam auf einen Wachstumspfad zurück. Deutschland bleibt dabei der Wachstumsmotor.

Konjunkturelle Risiken für die Weltwirtschaft sehen wir vor allem infolge einer möglichen Bankenkrise in China. Auch die Gefahr einer Deflation im Euro-Raum besteht weiterhin.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt entwickelt sich dynamisch. Neben positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen stützten Impulse aus der Liberalisierung des Fernbusmarkts die Nachfrage. Auch die Liberalisierung im europäischen Ausland schritt weiter voran.

Das konjunkturelle Umfeld für den Schienengüterverkehr in Europa ist in Summe positiv. Die konjunkturelle Erholung hat auch die Nachfrage auf den internationalen Transport- und Logistikmärkten gestützt.

Verhalten positive Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft und der Welthandel sind positiv in das Jahr 2014 gestartet. Die Dynamik hat sich jedoch zu Jahresbeginn leicht eingetrübt. Gründe hierfür sind die nur allmähliche wirtschaftliche Erholung im Euro-Raum sowie die strukturell bedingte Wachstumsschwäche in vielen Schwellenländern. Auch Sondereffekte wie etwa der strenge Winter in den USA beeinträchtigten das Wachstum.

In den USA ließen zudem die Konsolidierung des Staatshaushalts sowie eine schwache Entwicklung der Anlageinvestitionen und des Außenhandels die Wirtschaft im ersten Quartal 2014 im Vergleich zum Vorquartal schrumpfen. Ausgesprochen robust präsentierte sich weiter der private Konsum, wofür eine verbesserte Vermögens- und Einkommenslage die Basis bildeten.

Die chinesische Regierung verlagert den Fokus ihrer Wirtschaftspolitik stärker auf die Entwicklung des heimischen Binnenmarkts. Das im Zuge dessen verabschiedete Reformpaket wird von einem für chinesische Verhältnisse schwächeren Wirtschaftswachstum begleitet. Im Sinne einer langfristig stabileren Wirtschaftsentwicklung wird dies von der chinesischen Regierung bewusst in Kauf genommen. Die sich durch die Reformen verändernden Rahmenbedingungen, beispielsweise für die chinesischen Finanz- und Kreditmärkte, erhöhen das Risiko von Kreditausfällen mit potenziell weitreichenden Folgen für die globale Realwirtschaft.

Im Euro-Raum setzte sich die schrittweise Erholung im ersten Quartal 2014 fort. Auf Länderebene stellt sich die Entwicklung differenziert dar: In einigen Kernländern des Euro-Raums entwickelte sich die Wirtschaft zu Beginn des Jahres schwach. Im ersten Quartal 2014 wuchs das BIP in Frankreich und Belgien nur geringfügig und in den Niederlanden sowie Italien war es rückläufig. In Spanien und Portugal trugen die Reform- und Sparanstrengungen der vergangenen Jahre dagegen erste Früchte. Das zurückkehrende Investorenver-

trauen zeigt sich etwa in einer Zunahme der Unternehmensinvestitionen. Neben einer allmählichen Stabilisierung des Binnenkonsums führte die Fokussierung auf den produktiveren Exportsektor zu deutlichen Wachstumsimpulsen aus dem Außenhandel.

Auch die deutsche Wirtschaft wuchs zu Jahresbeginn. Neben dem weiter zunehmenden Privatkonsum zogen die Anlageinvestitionen im ersten Quartal 2014 kräftig an. Besonders starke Impulse kamen dabei vom Baugewerbe. Der Außenhandelssektor profitierte vom kräftigen Wirtschaftswachstum im angelsächsischen Raum und von der einsetzenden Erholung im Euro-Raum, die das geringere Nachfragewachstum aus den Schwellenländern überkompensierten.

Das personenverkehrsrelevante Umfeld in Deutschland ist weiterhin positiv. Die Zuwanderung aus Süd- und Osteuropa trug zu einem Anstieg der Anzahl der Erwerbstätigen und damit auch zu einem Wachstum der Nachfrage im Personenverkehr bei. Der Anstieg der Beschäftigung in Industrie- und Dienstleistungssektor, Lohnsteigerungen in vielen Wirtschaftsbereichen und die geringe Inflation lassen die real verfügbaren Einkommen steigen. Durch die verhaltene globale Wirtschaftsdynamik steht der Ölpreis unter Druck, was zu sinkenden Kraftstoffpreisen führt und damit den wettbewerblichen Druck auf die Schiene erhöht.

Auch die positive Entwicklung des güterverkehrsrelevanten Umfelds in Deutschland hielt im bisherigen Jahresverlauf an. Die Dynamik im Außenhandel nahm insbesondere durch die anziehende Nachfrage auf dem für die deutsche Wirtschaft wichtigen europäischen Absatzmarkt zu. Weitere Impulse für die deutsche Exportindustrie kamen aus den USA. Insbesondere die Nachfrage nach Investitionsgütern, zum Beispiel aus den Bereichen Fahrzeug- und Maschinenbau oder dem Hightech-Sektor, die in den Krisenjahren durch die Unsicherheit über die zu erwartende wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigt war, legte überdurchschnittlich zu. Auch aus dem deutschen Binnenmarkt waren Impulse zu verzeichnen. Die Anlageinvestitionen wuchsen kräftig, zum einen wegen anfallender Ersatzinvestitionen in Ausrüstungen und zum anderen durch die kräftige Produktionsausweitung im Baugewerbe.

Energiemärkte im politischen Spannungsfeld

Entwicklung Energiepreise	1. Halbjahr 2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
BRENT IN USD/BBL				
Durchschnittspreis	109	109	-	-
Höchstpreis	116	119	-3	-2,5
Tiefstpreis	104	97	+7	+7,2
Stichtagspreis per 30.06.2014/31.12.2013	112	111	+1	+0,9
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	35,3	39,1	-3,8	-9,7
Höchstpreis	37,0	45,6	-8,6	-18,9
Tiefstpreis	33,7	36,0	-2,3	-6,4
Stichtagspreis per 30.06.2014/31.12.2013	34,5	36,5	-2,0	-5,5
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂				
Durchschnittspreis	5,6	4,5	+1,1	+24,4
Höchstpreis	7,4	6,8	+0,6	+8,8
Tiefstpreis	3,7	2,5	+1,2	+48,0
Stichtagspreis per 30.06.2014/31.12.2013	5,9	5,0	+0,9	+18,0

Quelle: Thomson Reuters

Der Ölmarkt wurde im ersten Halbjahr 2014 überwiegend durch das Spannungsverhältnis zwischen Nachfragesorgen und geopolitischen Unsicherheiten geprägt. Aufgrund einer verhaltenen Wirtschaftsentwicklung fiel der Preis für Brent auf rund 104 USD/bbl, als sich die weltpolitische Lage entspannte. Im weiteren Jahresverlauf erreichte der Brent infolge des Vormarschs der Extremisten im Irak ein 9½-Wochen-Hoch bei 115,71 USD/bbl. Die Organisation Erdöl exportierender Länder (OPEC) versicherte erneut, Lieferausfälle aus dem Irak und Libyen zu kompensieren. Trotz dieser Preisentwicklungen ist die Versorgungslage am physischen Markt auskömmlich, nicht zuletzt durch die rekordhohe Förderung in den USA.

In Deutschland wird trotz hoher volkswirtschaftlicher Kosten, vor allem infolge des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) und hoher Einspeisequoten erneuerbarer Energien, die geplante CO₂-Reduzierung bisher verfehlt. Die vorrangige Einspeisung subventionierter erneuerbarer Energien drückt den Großhandelspreis. CO₂-arme thermische Großkraftwerke mit hohen Grenzkosten werden unrentabel. Stein- und Braunkohlekraftwerke erleben aufgrund niedriger Preise für Kohle und CO₂ eine Renaissance. Die hohen Einspeisungen erneuerbarer Energien mit ihrer mangelnden Steuerbarkeit durch die Abhängigkeit von Wind und Sonneneinstrahlung führen zu hohen Ausschlägen am Stromspotmarkt bei einem

im Durchschnitt geringen Preisniveau. Der Preis für Emissionsrechte erholte sich im Einklang mit den Diskussionen über den Start der Einbehaltung von 400 Millionen Zertifikaten, der letztlich ab März umgesetzt wurde. Anfang März wurde der Jahreshöchststand bei 7,41 €/t CO₂ erreicht, nur um bis Ende des Monats bis auf 3,71 €/t CO₂ einzubrechen. Grund hierfür waren Gerüchte über eine anhaltende Überversorgung beziehungsweise Spekulationen über eine große Positionsauflösung.

Zurückgekehrtes Vertrauen stärkt den Euro

Entwicklung wesentlicher Währungen (Durchschnittskurse)	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
€/australischer Dollar (AUD)	1,49890	1,29605	+ 0,20285	+15,7
€/britisches Pfund (GBP)	0,82134	0,85083	- 0,02949	-3,5
€/Schweizer Franken (CHF)	1,22145	1,22995	- 0,00850	- 0,7
€/kanadischer Dollar (CAD)	1,50288	1,33409	+ 0,16879	+12,7
€/schwedische Krone (SEK)	8,95352	8,53115	+ 0,42237	+ 5,0
€/US-Dollar (USD)	1,37035	1,31337	+ 0,05698	+ 4,3
€/norwegische Krone (NOK)	8,27655	7,52090	+ 0,75565	+10,0

Quelle: Thomson Reuters

Im bisherigen Jahresverlauf hielt der Aufwertungsdruck auf den Euro gegenüber einer Vielzahl anderer Währungen ungebrochen an. Maßgebliche Treiber dieser Entwicklung sind das zurückgekehrte Vertrauen in die europäischen Gemeinschaftswährung sowie eine angepasste Risikoeinschätzung für Finanzinvestitionen in Schwellenländern. Letztere veranlasste eine globale Reallokation von Portfoliokapital. Ein signifikanter Teil dieses Kapitals floss aus den Schwellenländern in den Euro-Raum. Die Europäische Zentralbank (EZB) reagierte darauf mit einer Lockerung ihrer Geldpolitik, was zu einer Stabilisierung des Euro-Wechselkurses führte.

In Australien prägten die expansive Geldpolitik der australischen Notenbank und die geringe Nachfrage nach australischen Produkten, insbesondere aus China, die Wechselkursentwicklung zum Euro.

Kräftiges Wirtschaftswachstum in Großbritannien stimuliert die Nachfrage nach britischen Pfund und setzt die Währung unter Aufwertungsdruck. Geringe Inflationsraten unterstützen diese Entwicklung.

In den USA führte die Stagnation des Wirtschaftswachstums über die Jahreswende 2013/2014 zu einer schwächeren Nachfrage nach US-Dollar.

Die Rückkehr des Investorenvertrauens in den Euro-Raum prägt die Entwicklung des Schweizer Franken, der dadurch eine leichte Aufwertung verzeichnete.

Der kanadische Dollar wies gegenüber dem Euro eine stabile Entwicklung aus. Freie Kapazitäten in der Industrie und weniger stark steigende Immobilienpreise verringern die Wahrscheinlichkeit einer Leitzinserhöhung durch die kanadische Notenbank mit dadurch ausbleibenden Aufwertungsimpulsen für die Währung.

In Schweden verfestigte sich im bisherigen Jahresverlauf der leichte Abwertungsdruck auf die schwedische Krone. Marktbeobachter erwarten in den kommenden Monaten eine Zinserhöhung der Zentralbank mit folglich steigender Nachfrage und zu erwartendem Aufwertungsdruck auf die schwedische Krone.

Die norwegische Krone erholte sich von ihrer letztjährigen Abwertung zum Euro. Insbesondere durch die anziehende Nachfrage aus Europa wuchs der Außenhandelssektor wieder kräftig, wodurch die Nachfrage nach norwegischen Kronen stieg und die Währung Unterstützung erfuhr.

Rentenmärkte entwickelten sich rückläufig

Im ersten Halbjahr 2014 verzeichneten die Anleihemärkte einen kontinuierlichen Renditerückgang auf ohnehin niedrigem Niveau. Die Reformbemühungen einzelner Euro-Mitgliedsstaaten zeigten erste Wirkungen und führten zu einem wachsenden Investoreninteresse an Schuldverschreibungen dieser Länder. Entsprechend sanken die Renditen der betreffenden Staatsanleihen auf absoluter Basis sowie im Vergleich zu Bundesanleihen. Begleitet wurde diese Entwicklung durch Heraufstufungen der Kreditqualität von Spanien, Italien und Irland sowie die Entscheidung Portugals, den Euro-Rettungsschirm wieder zu verlassen.

Getragen von niedrigen Inflationsraten hat die Europäische Zentralbank ihre Geldpolitik noch einmal gelockert, mit dem Ziel, die Kreditvergabe an den Privatsektor zu intensivieren. Neben zusätzlichen Offenmarktgeschäften zur expliziten Bereitstellung von Krediten an private Kunden wurde erstmals ein negativer Einlagesatz vereinbart, um das Parken der Bankenliquidität bei der Zentralbank zu verhindern und um die vorhandenen Mittel in den Wirtschaftskreislauf einfließen zu lassen. Die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihe fiel von 1,9 % zu Jahresbeginn auf 1,25 % Ende Juni 2014. Die Tiefststände der Jahre 2012 und 2013 wurden jedoch nicht erreicht. Begünstigt wurde die Kursentwicklung durch einen Mangel an lukrativen Investitionsalternativen.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Personenverkehr

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Die positive Entwicklung im deutschen Personenverkehrsmarkt setzte sich im ersten Quartal 2014 fort.

Der motorisierte Individualverkehr profitierte von deutlich gesunkenen Kraftstoffpreisen (-4,7%), gestiegenen verfügbaren Realeinkommen (+1,1%) sowie der im Vergleich zum Vorjahr günstigeren Witterung.

Gegenläufig entwickelte sich der Schienenpersonenverkehr. Der Rückgang aus dem zweiten Halbjahr 2013 setzte sich in den ersten Monaten 2014 fort. Per März verringerte sich die Nachfrage um 0,9%. Ausschlaggebend dafür war die Entwicklung des Fernverkehrs, der im intensiven Wettbewerb, insbesondere mit dem Fernbus und dem motorisierten Individualverkehr, hohe Leistungsverluste (per März 2014: -4,8%) hinnehmen musste. Der Regionalverkehr verzeichnete dagegen ein stabiles Wachstum (per März 2014: +1,6%). Bezogen auf den gesamten Schienenpersonenverkehr entwickelten sich die DB-konzernexternen Bahnen mit einem Plus von 1,2% erneut kräftiger als unsere Gesellschaften (-1,2%). In den ersten sechs Monaten 2014 ist die Nachfrage bei den DB-konzerninternen Bahnen um 0,8% gesunken.

Für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) zeichnete sich in diesem Jahr eine positivere Entwicklung als in den Vorjahren ab: Die Fahrgastzahlen im ersten Quartal 2014 dürften erstmals konstant geblieben sein. Der stark wachsende Fernbusmarkt glied dabei die aus den rückläufigen Schülerverkehren resultierenden Leistungsverluste aus. Laut verfügbaren Schätzungen verdreifachte sich das Angebot in diesem Marktsegment seit Beginn der Liberalisierung.

Der innerdeutsche Luftverkehr wuchs nach drei Jahren Rückgang infolge vollzogener Konsolidierungsmaßnahmen per März 2014 um 2,1%.

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Die Nachfrage im europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt lag im ersten Quartal 2014 unter dem Niveau des Vorjahres. Dämpfend wirkten dabei die konjunkturellen Rahmenbedingungen in einigen zentralen europäischen Staaten.

Sondereffekte wie beispielsweise Infrastrukturmaßnahmen bewirkten, dass die Entwicklung in den einzelnen Ländern uneinheitlich war. Während die britischen Bahngesellschaften, die spanische Renfe und die italienische FS ihre Verkehrsleistung kräftig steigern konnten, verzeichneten andere Bahnen wie die französische SNCF, die dänische DSB und die polnische PKP zum Teil deutliche Rückgänge.

Der britische Schienenpersonenverkehrsmarkt wuchs um rund 3,5%. Das Department for Transport (DfT) verlängerte eine Reihe von Franchises ohne Vergabeverfahren. Zusätzlich wurden für zwei Ausschreibungsverfahren die Gewinner bekannt gegeben. Im britischen Busmarkt lag die Nachfrage im ersten Quartal 2014 um 2,8% über dem Niveau des Vorjahres.

Der Schienenpersonenverkehr in Skandinavien entwickelte sich rückläufig. Während die Verkehrsleistung in Dänemark um 3,4% schrumpfte, lag in Schweden die Nachfrage um 0,9% unter dem Vorjahresniveau.

Im ersten Halbjahr 2014 ist die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte weiter vorangeschritten. Unter anderem soll in Spanien ein Teil des Hochgeschwindigkeitsnetzes (Madrid-Levante) bis Ende 2014 für den Wettbewerb freigegeben werden. Zudem wurden in Tschechien Pläne zur Ausschreibung von Schienenpersonenfernverkehrslinien bekannt gegeben. Die italienische Region Emilia-Romagna hat bereits eine Ausschreibung veröffentlicht, und die Region Friaul-Julisch Venetien hat angekündigt, im Jahr 2014 eine Ausschreibung im Nahverkehr durchführen zu wollen.

Güterverkehr

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Die Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) ist im ersten Quartal 2014 um rund 5,5% gestiegen. Neben Impulsen aus Produktion und Handel wirkte sich nach dem schwachen Vorjahresstart insbesondere der milde Winter stützend auf die Leistungsentwicklung aus. Vor allem die Transportnachfrage des Baugewerbes stieg, wovon in erster Linie der Lkw-Verkehr profitierte. Dennoch bleibt der Markt von einem hohen inter- und intramodalen Wettbewerbs- und Preisdruck geprägt.

Die Entwicklung im Schienengüterverkehr in Deutschland ist weiterhin von einem statistischen Sondereffekt geprägt. Durch die nachträgliche Aufnahme von Güterbahnen in die Statistik im Vorjahr ist das Wachstum in den ersten vier Monaten 2014 von 7% überzeichnet. Um diesen Effekt bereinigt wäre der Anstieg etwa halb so stark ausgefallen. Während es in den Bereichen Kombiniertes Verkehr sowie bei Erze/Steine/Erden, Fahrzeugen und Kohle stärkere Zuwächse gab, blieben vor allem die Chemieverkehre unter dem Vorjahresniveau. Die Verkehrsleistung unserer Gesellschaften stieg im ersten Halbjahr 2014 um 1,6% an. Die DB-konzernexternen Bahnen wuchsen im Auftaktquartal um gut 17%, was vor allem auf den Statistikeffekt zurückzuführen ist.

Getragen durch die insgesamt wieder positiveren Konjunkturimpulse und den im Vorjahresvergleich milden Winter entwickelte sich die Transportnachfrage im Straßengüterverkehr bis Mai 2014 sehr dynamisch. Nach eigenen Berechnungen stieg die Leistung um gut 4,5% an. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der in Deutschland zugelassenen Lkw wider. Allein ihre Fahrleistung auf dem mautpflichtigen Straßennetz legte bis Mai gemäß der Statistik des Bundesamtes für Güterverkehr um rund 2% zu. Für die im Ausland zugelassenen Fahrzeuge weist die Mautstatistik mit gut +8% aber weiterhin ein überdurchschnittliches Wachstum aus, das insbesondere von den Lkw aus mittel- und osteuropäischen Ländern getragen wird.

Nach einem Jahreswachstum von 2,7% hat sich die positive Entwicklung der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt zum Jahresauftakt 2014 abgeschwächt. Im ersten Quartal 2014 stieg die Nachfrage um knapp 1% an.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Aufgrund verbesserter konjunktureller Rahmenbedingungen hat die Verkehrsleistungsentwicklung in Europa in den ersten Monaten 2014 deutlich an Dynamik gewonnen. Im ersten Quartal 2014 stieg die Leistung um rund 5%.

Im ersten Quartal 2014 hat sich die positive Entwicklung der Güterbahnen in Großbritannien mit einem Anstieg um rund 6% fortgesetzt. Die Verkehrsleistung von DB Schenker Rail UK ist im ersten Halbjahr 2014 leicht gesunken. Ursache dafür sind die unter Druck geratenen Kohleverkehre infolge eines Überangebots an Gas.

In Polen setzte sich das Wachstum der Verkehrsleistung aus dem Vorjahr im ersten Quartal 2014 mit rund 6,5% fort. DB Schenker Rail Polska konnte im ersten Halbjahr 2014 über Markt wachsen und seine Marktposition festigen.

Der insgesamt positive Trend der Güterbahnen in Frankreich setzte sich in den ersten Monaten 2014 fort. Im ersten Quartal 2014 stieg die Verkehrsleistung um rund 4% an. Bei der Euro Cargo Rail (ECR) ging die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2014 zurück.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Der deutliche Aufwärtstrend im europäischen Landverkehrsmarkt gegen Ende 2013 wurde im Jahr 2014 fortgeführt. Abgesehen von leichten monatlichen Schwankungen hat sich der Markt insgesamt solide über dem Vorjahresniveau entwickelt. Die Entwicklung blieb dennoch leicht hinter den Prognosen zurück, da die Nachfrage aufgrund der politischen Spannungen in Teilen von Osteuropa insbesondere in dieser Region schwächer war als erwartet. Entsprechend blieb der Wettbewerb im europäischen Landverkehr im ersten Halbjahr 2014 intensiv und der Margendruck nahm zu.

LUFTFRACHT

Der Luftfrachtmarkt hat sich in den ersten fünf Monaten 2014 relativ deutlich erholt und wuchs im Juni mit knapp 5%. Vor allem der asiatische Markt zeigt ein überdurchschnittliches Wachstum. Auch in Nordamerika und Europa legte der Markt zu.

Insbesondere infolge der Auslieferung großer und damit auch für die Luftfracht nutzbarer Passagierflugzeuge wächst die Marktkapazität weiterhin. Das Nachfragewachstum übertraf jedoch im ersten Halbjahr 2014 die Kapazitätsausweitung. Dies führte zu leichten Anstiegen in der Flugzeugauslastung, etwas geringeren Überkapazitäten und somit zu stabilen bis leicht steigenden Luftfrachtraten.

SEEFACHT

Der Seefrachtmarkt ist im ersten Halbjahr 2014 um etwa 3% bis 4% gewachsen. Vor dem Hintergrund der langsamen Erholung der Weltwirtschaft zeigen sich auch auf den wichtigsten Routen positive Wachstumsraten. Insbesondere auf den beiden volumenstärksten Routen Asien-Nordamerika und Asien-Europa ist jeweils ein Anstieg von rund 5% bei den Containertransporten im Jahresvergleich zu beobachten. Am stärksten sind die Containertransporte auf den Relationen

Nordamerika–Europa (+ 5,8%) und Europa–Asien (+ 5,6%) gewachsen. Obwohl der Markt insgesamt weiterhin von Überkapazitäten geprägt ist, werden im Jahr 2014 weitere Lieferungen von Containerschiffsneubauten erwartet. Die Frachtraten stehen aufgrund der Überkapazitäten unter Druck. Um die Ertragslage zu verbessern, haben die Carrier in den vergangenen Monaten mehrfach die Frachtraten angehoben. Das höhere Preisniveau konnte jedoch nicht langfristig gehalten werden. Dies führte zu einer erhöhten Preisvolatilität, vor allem auf der Route Europa–Asien.

KONTRAKTLOGISTIK

Im Kontraktlogistikmarkt setzte sich der anhaltende Wachstumstrend der letzten Jahre im ersten Halbjahr 2014 fort. Insgesamt verstärkte sich die Wachstumsdynamik leicht, insbesondere in den asiatischen Märkten und Europa. Die Nachfrage nach dedizierten Lösungen in den Kernindustrien von Kontraktlogistik/Supply Chain Management (Automotive, Consumer, Electronics, Healthcare und Industrial) hat sich im Berichtszeitraum leicht verbessert.

Schieneninfrastruktur in Deutschland

Nachdem die Trassennachfrage im Vorjahr leicht gesunken ist, erholte sich der Markt im ersten Halbjahr 2014 wieder deutlich. Die Entwicklung ist maßgeblich auf die Mehrverkehre aus neu abgeschlossenen Verkehrsverträgen im Schienenpersonennahverkehr und konjunkturell bedingtes Wachstum im Schienengüterverkehr zurückzuführen.

Die Anzahl der Stationshalte hat im Berichtszeitraum infolge neuer Verkehre, beispielsweise aufgrund des im Dezember 2013 neu eröffneten City-Tunnels Leipzig, leicht zugenommen. Der Anteil von Zughaltes DB-konzerner Bahnen ist weiter gestiegen.

POLITISCHES UMFELD

Über Regulierungsthemen und die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichten wir auch in unserem jährlichen *Wettbewerbsbericht* [www.db.de/wettbewerbsbericht].

Regulatorische Themen in Deutschland

WARTUNGSEINRICHTUNGEN

SIND EISENBAHNINFRASTRUKTUR

Anfang 2013 hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster entschieden, dass es sich bei Wartungseinrichtungen um Infrastruktur im eisenbahnrechtlichen Sinn handelt. Offen ist, ob dies auch für Einrichtungen zur schweren Instandhaltung zutrifft. Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) hat ein ruhend gestelltes Verfahren hierzu wieder aufgenommen. Sie fordert die im DB-Konzern für schwere Instandhaltung zuständige DB Fahrzeuginstandhaltung auf, der Behörde Nutzungsbedingungen und eisenbahnrechtskonforme Entgeltregelungen vorzulegen. Der DB-Konzern ist der Auffassung, dass die schwere Instandhaltung nicht den Regulierungsvorschriften unterliegt, da die Tätigkeiten in diesem Rahmen klar von der betriebsnahen Instandhaltung abzugrenzen sind.

ÜBERPRÜFUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS

Im Rahmen der seit mehreren Jahren laufenden gesamthaften Überprüfung des Trassenpreissystems (TPS) hat die BNetzA im Mai 2014 angekündigt, bis Ende 2014 das gesamte Prüfverfahren abschließen zu wollen. In dem Verfahren besteht das Risiko, dass die Behörde die von DB Netz vorgelegten Kosten der Pflichtleistungen nicht vollständig als solche anerkennt und Kürzungen an der Kosten- und Kapitalbasis vornimmt. Daneben befinden sich BNetzA und DB Netz in einem laufenden Austausch über die Grundsätze der Preisbildung und Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Entgeltsystems.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR-NUTZUNGSENTGELTEN

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) können Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte (Trassenentgelte, Stationsentgelte) zivilgerichtlich auf ihre Billigkeit am Maßstab des § 315 BGB überprüft werden, auch wenn die BNetzA den Entgelten nicht widersprochen hat und diese regulierungsrechtlich wirksam sind. In diesem Zusammenhang sind derzeit vor den Zivilgerichten Rechtsstreitigkeiten zwischen DB Netz AG und DB Station & Service AG auf der einen Seite und Eisenbahnverkehrsunternehmen beziehungsweise Aufgabenträgern auf der anderen Seite anhängig. Gegenstand der Verfahren ist die Überprüfung der Billigkeit

der Nutzungsentgelte. Der überwiegende Teil dieser Rechtsstreitigkeiten betrifft Entgelte, die als Regionalfaktoren und nach dem Stationspreissystem 2005 erhoben wurden.

Regulatorische Themen in Europa

ENTWURF DES VIERTEN EISENBAHNPAKETS

Das ordentliche Gesetzgebungsverfahren, nach dem EU-Parlament und Rat der EU den Gesetzesvorschlägen zum vierten Eisenbahnpaket der EU-Kommission zustimmen müssen, wurde 2013 angestoßen. Am 26. Februar 2014 hat das EU-Parlament weitreichende Korrekturen an den Gesetzesvorschlägen beschlossen. Insbesondere sprach sich eine große Mehrheit gegen eine weitgehende Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Betrieb aus und setzte sich stattdessen für eine weitere Verbesserung der Transparenz von Finanzströmen in Bahnunternehmen sowie eine stärkere Regulierung ein. Das EU-Parlament votierte für eine Öffnung der nationalen Märkte für den eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019. Allerdings sollen Mitgliedsstaaten die Möglichkeit haben, den Marktzugang einzuschränken, sofern das wirtschaftliche Gleichgewicht von gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienstleistungen gefährdet wird. Ebenso soll zukünftig das Wahlrecht zwischen einer Ausschreibung und einer Direktvergabe bestehen bleiben. Insgesamt lassen die Beschlüsse zur Marktöffnung im Schienenpersonenverkehr keine spürbaren Impulse für die Wettbewerbsentwicklung in Europa erwarten. Ein positives Votum gab es zu den Vorschlägen zur technischen Interoperabilität. Das EU-Parlament stimmte mit überwiegender Mehrheit für den weiteren Abbau technischer Marktzugangsbarrieren in Europa, indem Zulassungsprozesse vereinheitlicht und beschleunigt werden. Ferner soll die Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) gegenüber den nationalen Behörden gestärkt werden.

Der Rat der EU hat bislang nur die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets behandelt. Am 5. Juni 2014 verständigten sich die EU-Verkehrsminister darauf, dass künftig die ERA für die Eisenbahnzulassung und die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen verantwortlich sein soll. Zulassungsverfahren sollen durch klare und europaweit einheitliche Entscheidungsfristen vereinfacht und beschleunigt werden. Ebenso soll die ERA ermächtigt werden, für eine einheitliche Praxis der nationalen Behörden im Zulassungsverfahren zu sorgen. Darüber hinaus soll eine unabhängige Beschwerdekammer bei der ERA eingerichtet werden.

BAHNREFORM IN FRANKREICH

Am 24. Juni 2014 hat die französische Nationalversammlung die Reformpläne zum französischen Eisenbahnsystem mit breiter Mehrheit angenommen. Unter anderem sollen die sozialen Rahmenbedingungen für den gesamten Sektor auf dem Niveau der SNCF harmonisiert werden. Für den Schienengüterverkehr würde eine Angleichung der sozialen Rahmenbedingungen eine Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit bedeuten.

INNOVATIONSPROGRAMM FÜR DEN SCHIENENSEKTOR

Am 16. Juni 2014 hat der Rat der EU den Verordnungsvorschlag zur Gründung des größten Forschungs- und Innovationsprogramms für den europäischen Bahnsektor bis 2020, Shift²Rail, angenommen. In öffentlich-privater Partnerschaft sollen Bahnindustrie und Eisenbahnen technische Innovationen entwickeln und diese als Prototypen in Feldversuchen pilotieren. Ziel ist es, technologische Neuerungen schneller und leichter in den Markt einzuführen, die Gesamtkosten des Schienenverkehrs zu verringern, Kapazität und Nachfrage zu erhöhen und die Zuverlässigkeit beziehungsweise Qualität der Schienen zu verbessern. Das gesamte Finanzvolumen des Forschungsprogramms beträgt 900 Mio. € (450 Mio. € EU-Förderung und 450 Mio. € Eigenanteil der beteiligten Unternehmen). Shift²Rail wurde von Unternehmen der Bahnindustrie initiiert und umfasst zahlreiche weitere Partner aus der Industrie.

Weiterentwicklung des relevanten ordnungspolitischen Rechtsrahmens

UMSETZUNG DES RECAST IN NATIONALES RECHT

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung aus CDU/CSU und SPD sieht eine Weiterentwicklung des Regulierungsrahmens vor. Nach dem Wortlaut der Vereinbarung ist eine »Regulierung mit Augenmaß« geplant, bei der Regulierung und Finanzierung eng verzahnt sein sollen. Die EU-Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU sollen eins zu eins umgesetzt werden, um die Chancengleichheit im europäischen Binnenmarkt zu sichern. Die Richtlinie muss bis Mitte 2015 in nationales Recht umgesetzt werden. Es ergeben sich daraus jedoch keine grundlegenden Änderungsbedarfe am nationalen Recht. Zur Umsetzung der Vorgaben des Koalitionsvertrags hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Arbeiten an einem Entwurf für ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz begonnen. Ein offizieller Gesetzentwurf liegt noch nicht vor.

Ökonomie

Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt Umsatz und operatives Ergebnis gestiegen Wertmanagementkennzahlen verbessert

KUNDE UND QUALITÄT

Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt

Ein wesentliches Element im Rahmen der Umsetzung unserer Strategie **DB2020** ist die **Kunden- und Qualitätsinitiative**. Ihr Hauptfokus liegt seit Anfang 2013 insbesondere auf der stetigen Verbesserung der Pünktlichkeit im Personen- und Güterverkehr als zentraler Bestandteil unseres Leistungsversprechens. Dabei ist die Reduzierung des täglichen Stör geschehens, insbesondere durch betrieblich-planerische Maßnahmen, das vorrangige Ziel unserer Aktivitäten. In den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Schenker Rail und DB Netze Fahrweg wurde ein breit angelegtes Portfolio entsprechender Verbesserungsprojekte eingerichtet.

Im ersten Halbjahr 2014 konnten wir die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-1- und ICE-3-Flotte verbessern. Durch fahrplanerische Maßnahmen beim ICET wurde die Quote für die abweichende Wagenorientierung auf einzelnen Linien deutlich gesenkt. Entsprechende Aktivitäten beabsichtigen wir im zweiten Halbjahr 2014 auf weitere Flotten und Linien auszuweiten.

Bei DB Bahn Regio wird 2014 ein im Rahmen der Kunden- und Qualitätsinitiative entwickeltes und erfolgreich erprobtes Konzept zur Steigerung der Pünktlichkeit deutschlandweit umgesetzt.

Bei DB Schenker Rail konzentrieren wir uns auf die Fortführung und Ausdehnung der im Vorjahr begonnenen Maßnahmen für eine weitere Verbesserung der betrieblichen Abläufe, deren Erfolg sich in einer stabilisierten Pünktlichkeit zeigt.

Zusammenarbeit mit dem Kundenbeirat

Die Mitglieder des Kundenbeirats des DB-Konzerns waren auch im Jahr 2014 in unterschiedliche Projekte und Workshops eingebunden. Darüber hinaus wurde ein Forum für Kundenbeiratsmitglieder und ehemalige Kundenbeiräte

entwickelt. Weitere Themenschwerpunkte waren die Optimierung der Services an den Bahnhöfen, die Entwicklung des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe sowie die Einbindung des Kundenbeirats in Fahrzeugthemen bei DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio.

Pünktlichkeit verbessert

	1. Halbjahr 2014	2013	1. Halbjahr 2013
Pünktlichkeit Personenverkehr (Schiene) [in %]			
Schienenpersonenverkehr in Deutschland	95,6	94,1	94,8

Im ersten Halbjahr 2014 verzeichneten wir eine deutliche Steigerung des Durchschnittswerts für alle Personenverkehrszüge in Deutschland auf 95,6%. Diese Steigerung ist auf günstigere Witterungsbedingungen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 und die eingeleiteten Verbesserungsmaßnahmen der Kunden- und Qualitätsinitiative zurückzuführen.

Details zur Entwicklung der Pünktlichkeit in den einzelnen Geschäftsfeldern werden im Kapitel **Entwicklung der Geschäftsfelder** [Seite 27 ff.] erläutert.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Ertragslage

ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung im ersten Halbjahr 2014 wurde auch durch **Veränderungen im Konsolidierungskreis** [Seite 61] beeinflusst. Im Geschäftsjahr 2013 vollzogene Veränderungen sind im Geschäftsbericht 2013 beschrieben. Folgende Veränderungen sind für die Vergleichbarkeit auf der Ebene der Geschäftsfelder relevant und werden nachfolgend, sofern wesentlich, erläutert:

- DB Arriva: Cup Tour (seit dem 1. März 2014 einbezogen), Veolia Osteuropa (seit dem 1. Mai 2013 einbezogen), Bus-Aktivitäten von Abellio in Tschechien (seit dem 31. Dezember 2013 einbezogen) und Centrebus (seit dem 1. September 2013 einbezogen),
- DB Schenker Logistics: Schenker Panama (seit dem 1. April 2013 einbezogen) und Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate (seit dem 1. Juni 2013 einbezogen).

Wesentliche rechnungslegungsbezogene **Veränderungen für den Vorjahresvergleich** [Seite 61f.] werden in den Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss dargestellt.

UMSATZ LEICHT GESTIEGEN

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Umsatz [in Mio. €]				
DB-Konzern	19.741	19.373	+ 368	+1,9
± Sondereffekte	-7	-	-7	-
DB-Konzern bereinigt	19.734	19.373	+ 361	+1,9
± Konsolidierungskreisänderungen	-118	-27	-91	-
± Währungskursänderungen	+226	-	+226	-
DB-Konzern - vergleichbar	19.842	19.346	+ 496	+2,6

Der Umsatz ist im Berichtszeitraum im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 gestiegen. Dies resultierte aus der operativen **Entwicklung der Geschäftsfelder** [Seite 27ff.] sowie aus positiven Effekten aus Konsolidierungskreisänderungen. Gegenläufig wirkten spürbar negative Effekte aus **Währungskursänderungen** [Seite 8] infolge des starken Euros.

Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betragen im ersten Halbjahr 2014 118 Mio. € und entfielen im Wesentlichen auf die Geschäftsfelder:

- DB Arriva: 110 Mio. € (Veolia Osteuropa: 96 Mio. €, Centrebus: 9 Mio. €, tschechische Bus-Aktivitäten von Abellio: 4 Mio. € und Cup Tour: 1 Mio. €),
- DB Schenker Logistics: 8 Mio. € (Schenker Logistics L.L.C.: 5 Mio. € und Schenker Panama: 3 Mio. €).

Die Effekte im ersten Halbjahr 2013 resultieren im Wesentlichen aus dem Verkauf von Arriva Malta.

Die **Währungskursänderungen** [Seite 8] resultierten im Wesentlichen aus der Entwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund, der schwedischen Krone, dem australischen Dollar, dem kanadischen Dollar, der norwegischen

Krone sowie dem US-Dollar. Die Effekte entfielen auf die Geschäftsfelder DB Schenker Logistics (270 Mio. €), DB Arriva (-36 Mio. €) und DB Schenker Rail (-8 Mio. €).

Bereinigt um Effekte aus Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen stieg der Umsatz im Berichtszeitraum um 2,6%.

Umsatz nach Regionen

Außenumsatz nach Regionen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Deutschland	11.468	11.249	+219	+1,9
Europa (ohne Deutschland)	6.123	5.927	+196	+3,3
Asien/Pazifik	1.188	1.211	-23	-1,9
Nordamerika	704	727	-23	-3,2
Übrige Welt	251	259	-8	-3,1
DB-Konzern bereinigt	19.734	19.373	+361	+1,9

Die Umsatzentwicklung in den einzelnen Regionen war im Berichtszeitraum uneinheitlich.

In der Region Deutschland war ein Umsatzanstieg zu verzeichnen. Hier wirkten sich unter anderem Zuwächse bei DB Netze Fahrweg und DB Bahn Regio aus.

In der Region Europa (ohne Deutschland) machten sich die Zuwächse im Geschäftsfeld DB Arriva unter anderem durch die erstmalig vollständige Einbeziehung von Veolia Osteuropa positiv bemerkbar.

Die Entwicklung in den Regionen Asien/Pazifik und Nordamerika wurde maßgeblich durch negative Währungskurseffekte beeinflusst. Bereinigt um diese Effekte war in beiden Regionen ein Umsatzwachstum zu verzeichnen.

Die regionale Umsatzstruktur blieb stabil. Der außerhalb Deutschlands erzielte Umsatz betrug im Berichtszeitraum rund 42% (im ersten Halbjahr 2013: rund 42%). Auch der Anteil des in Europa (ohne Deutschland) erzielten Umsatzes blieb mit rund 31% stabil.

Umsatzentwicklung nach Geschäftsfeldern

Die Umsatzentwicklung war im Berichtszeitraum in den Geschäftsfeldern differenziert. Details werden im Kapitel **Entwicklung der Geschäftsfelder** [Seite 27ff.] erläutert.

ERGEBNISENTWICKLUNG POSITIV

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung [in Mio. €]	1. Halbjahr						Veränderung				
	2014	Umgliederungen			Bereinigung Sondereffekte	2014 bereinigt	2013 bereinigt	absolut	davon Konsolidierungs- kreiseffekte	davon Währungskurs- effekte	%
		Auf-/ Abzinsung IFRS	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- Amortisa- tion							
Umsatz	19.741	-	-	-	-7	19.734	19.373	+361	+91	-226	+1,9
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.244	-	-	-	-10	1.234	1.218	+16	+0	-0	+1,3
Sonstige betriebliche Erträge	1.056	-	-	-	-1	1.055	1.084	-29	+0	-11	-2,7
Materialaufwand	-9.919	-	-	-	+23	-9.896	-9.967	+71	-41	+167	-0,7
Personalaufwand	-7.270	-	-	-	+5	-7.265	-7.037	-228	-30	+28	+3,2
Abschreibungen	-1.513	-	-	+47	-	-1.466	-1.442	-24	-8	+0	+1,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.326	-	-	-	+18	-2.308	-2.211	-97	-1	+34	+4,4
Operatives Ergebnis (EBIT) Bereinigtes EBIT	1.013	-	-	+47	+28	1.088	1.018	+70	+11	-8	+6,9
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-444	+30	-	-	-	-414	-420	+6	-	+0	-1,4
Operatives Ergebnis nach Zinsen	569	+30	-	+47	+28	674	598	+76	+11	-8	+12,7
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen											
Beteiligungsergebnis	6	-	1	-	-	7	3	+4	-	-	+133
Übriges Finanzergebnis	-5	-30	-1	-	-	-36	-3	-33	-0	-6	-
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-47	-	-47	-44	-3	-	+1	+6,8
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-28	-28	-5	-23	-	+0	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	570	-	-	-	-	570	549	+21	+11	-13	+3,8

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt. Das Vorgehen bei den **Umgliederungen und Bereinigungen** [Geschäftsbericht 2013 Seite 108 f.] ist im Geschäftsbericht 2013 beschrieben. Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die entsprechend bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Halbjahr 2014 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013. Die Auswirkungen der Veränderungen im Konsolidierungskreis und aus Währungskurs-effekten sind in der vorhergehenden Tabelle dargestellt und im Folgenden nicht mehr erläutert.

Die Umsatzentwicklung war im ersten Halbjahr 2014 wesentlich durch die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Arriva, DB Netze Energie und DB Bahn Regio geprägt. Gegenläufig wirkte unter anderem die schwache Entwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 unter anderem infolge geringerer Erträge aus Ersatzverkehren für Dritte bei DB Bahn Regio leicht zurückgegangen.

Der Materialaufwand ist im ersten Halbjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht gesunken. Hier wirkten sich ganz maßgeblich Währungskurseffekte bei DB Schenker Logistics und Leistungsrückgänge bei DB Dienstleistungen in der Fahrzeuginstandhaltung aus. Gegenläufig wirkten unter anderem nachfragebedingt gestiegene Aufwendungen für Energiebezug bei DB Netze Energie.

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

Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen. Unter anderem erhöhten sich bei DB Arriva die Aufwendungen für Franchise-Lizenzen. Zusätzlich stiegen die Mietaufwendungen bei DB Schenker Logistics infolge eines Kapazitätsausbaus bei Lagerhallen und Umschlaganlagen.

Im Saldo konnten die Umsatzzuwächse die Kostenbelastungen überkompensieren, was sich in einem Anstieg um 94 Mio. € beziehungsweise 3,8% auf 2.554 Mio. € in der Entwicklung des bereinigten EBITDA widerspiegelt (im ersten Halbjahr 2013: 2.460 Mio. €). Die Abschreibungen stiegen unter anderem infolge von Fahrzeugzuläufen bei DB Bahn Regio. Dementsprechend haben sich im Berichtszeitraum

auch das bereinigte EBIT (+70 Mio. € beziehungsweise + 6,9 % auf 1.088 Mio. €) und das operative Ergebnis nach Zinsen (+76 Mio. € beziehungsweise +12,7 % auf 674 Mio. €) positiv entwickelt.

Der operative Zinssaldo blieb nahezu stabil. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem niedrigeren Zinsniveau. Gegenläufig wirkte der höhere Bestand an **Anleihen** [Seite 17 f.] infolge der Neuemissionen.

Die bereinigte EBITDA- und die bereinigte EBIT-Marge erhöhten sich dementsprechend im Berichtszeitraum leicht von 12,7 auf 12,9 % beziehungsweise von 5,3 auf 5,5 %. Über die Geschäftsfelder entwickelte sich die EBIT-Marge im ersten Halbjahr 2014 differenziert. Während sie sich insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Netze Personenbahnhöfe, DB Dienstleistungen und DB Bahn Regio verbesserte, war die Entwicklung vor allem in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Fahrweg rückläufig.

Die Verschlechterung im übrigen Finanzergebnis ergab sich unter anderem aus höheren Effekten aus der Aufzinsung von Rückstellungen. Gleichzeitig ging auch das außerordentliche Ergebnis im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 zurück. Das Ergebnis vor Ertragsteuern stieg dementsprechend mit einem Zuwachs von 21 Mio. € beziehungsweise 3,8 % auf 570 Mio. € weniger deutlich als das operative Ergebnis nach Zinsen.

Außerordentliches Ergebnis gesunken

Außerordentliches Ergebnis [in Mio. €]	1. Halbjahr		1. Halbjahr	
	2014	davon EBIT- wirksam	2013	davon EBIT- wirksam
DB Bahn Fernverkehr	-	-	-	-
DB Bahn Regio	-	-	-	-
DB Arriva	-6	-6	-3	-3
DB Schenker Rail	1	1	-	-
DB Schenker Logistics	-7	-7	-	-
DB Dienstleistungen	-16	-16	-	-
DB Netze Fahrweg	-	-	-	-
DB Netze Personenbahnhöfe	-	-	-	-
DB Netze Energie	-	-	-	-
Sonstige/Konsolidierung	-	-	-2	-2
DB-Konzern	-28	-28	-5	-5

Das außerordentliche Ergebnis war im ersten Halbjahr 2014 mit -28 Mio. € auf niedrigem Niveau und betraf die Geschäftsfelder DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen. Die Effekte resultierten im Wesentlichen aus dem Abgang beziehungsweise der Restrukturierung von Beteiligungen.

Im ersten Halbjahr 2013 resultierten Sondereffekte aus dem Abgang von Beteiligungen im Geschäftsfeld DB Arriva und dem Bereich Sonstige.

Ergebnis nach Ertragsteuern gestiegen

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	570	549	+21	+3,8
Ertragsteuern	72	5	+67	-
tatsächliche Ertragsteuern	-49	-66	+17	-25,8
latenter Steueraufwand	121	71	+50	+70,4
Ergebnis nach Ertragsteuern	642	554	+88	+15,9
davon Aktionäre der DB AG	627	550	+77	+14,0
davon andere Gesellschafter	15	4	+11	-

Die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde durch die Verbesserung der Ertragsteuerposition deutlich verstärkt. Diese resultierte im Wesentlichen aus einer positiven Entwicklung der latenten Steuern infolge von verbesserten Ergebniserwartungen. Der tatsächliche Steueraufwand ging infolge von Einmaleffekten im Zusammenhang mit geänderten Veranlagungen für Vorperioden bei der DB AG zurück. Das Ergebnis nach Ertragsteuern stieg daher insgesamt deutlich um 88 Mio. € auf 642 Mio. € (im ersten Halbjahr 2013: 554 Mio. €). Dementsprechend lag auch das Ergebnis nach Ertragsteuern für die Aktionäre der DB AG im Berichtsjahr höher und stieg auf 627 Mio. € (im ersten Halbjahr 2013: 550 Mio. €). Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis verbesserte sich ebenfalls und lag im Berichtszeitraum bei 15 Mio. € (im ersten Halbjahr 2013: 4 Mio. €).

Das Ergebnis je Aktie entwickelte sich entsprechend und stieg auf 1,46 € (im ersten Halbjahr 2013: 1,28 €).

Finanzlage

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur. Die dafür verwendeten Kennzahlen Tilgungsdeckung, Gearing und Netto-Finanzschulden/EBITDA werden im Abschnitt *Wertmanagement* [Seite 21] erläutert.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmitteleausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen DB-konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande.

Die Finanzmittel werden den Gesellschaften des DB ML-Konzerns im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen weitergereicht.

Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind dagegen direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Im langfristigen Bereich nutzt der DB-Konzern ein *Debt-Issuance-Programm* [www.db.de/mtn] in Höhe von 20 Mrd. €. Über die DB Finance haben wir im ersten Halbjahr 2014 insgesamt sechs öffentliche Anleihen beziehungsweise Privatplatzierungen emittiert. Im Berichtszeitraum wurden zudem zwei Privatplatzierungen über 5 Mrd. JPY und 250 Mio. HKD zurückgezahlt. Das Debt-Issuance-Programm war daher per 30. Juni 2014 mit 16,7 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2013: 15,7 Mrd. €).

Im kurzfristigen Bereich stand per 30. Juni 2014 unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses war per 30. Juni 2014 nicht in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2013: keine Inanspruchnahme).

Zudem verfügten wir per 30. Juni 2014 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € (per 31. Dezember 2013: 2,0 Mrd. €) mit einer Restlaufzeit von 1,0 bis 2,0 Jahren sowie über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2013: 0,1 Mrd. €).

Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,6 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2013: 1,6 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

RATING-EINSTUFUNGEN UNVERÄNDERT

Rating-Einstufungen DB AG	Erst- erteilung	Letzte Bestäti- gung	Aktuelle Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Standard&Poor's	16.05. 2000	03.03. 2014	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05. 2000	04.03. 2014	P-1	Aa1	stabil
Fitch	17.02. 2009	23.12. 2013	F1+	AA	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S & P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Die Rating-Einstufungen der DB AG sind seit der ersten Erteilung unverändert.

Weitere Informationen zum Thema *Rating* [www.db.de/rating] und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

SECHS ANLEIHEN EMITTIERT

Über die DB Finance haben wir im ersten Halbjahr 2014 sechs Anleihen im Gegenwert von insgesamt 1,1 Mrd. € am Kapitalmarkt platziert. Die Anleihen dienten der Erhöhung der finanziellen Flexibilität, auch im Hinblick auf die Fälligkeit einer 50-Mrd.-JPY-Anleihe sowie die Rückzahlung von Darlehen der EUROFIMA über insgesamt 519 Mio. € in der zweiten Jahreshälfte.

Im ersten Halbjahr 2014 nahmen wir erstmals den Australischen-Dollar-(AUD-) und den Singapur-Dollar-(SGD-)Markt in Anspruch. Eine zehnjährige Anleihe über 90 Mio. AUD wurde vornehmlich bei japanischen Versicherungen platziert. Der Erlös der 125-Mio.-SGD-Anleihe diente unter anderem der Refinanzierung eines Immobilienprojekts von DB Schenker Logistics in Singapur.

Im Euro-Raum entschlossen wir uns, das längere Laufzeitsegment zu bedienen. Mit 500 Mio. € für 15 Jahre konnte die Nachfrage der Investoren nach Anleihen der höherwertigen Rating-Klasse bei einem attraktiven Kupon bedient werden. Neben einem starken Interesse aus Deutschland

und Asien war auch wieder eine große Nachfrage von französischen Investoren zu verzeichnen. Diese wurde begünstigt durch inzwischen wieder niedrigere Renditen für französische Staatspapiere im Vergleich zu unseren Anleihen.

Das Interesse schwedischer Investoren gab uns die Möglichkeit, den SEK-Markt nach mehr als zehn Jahren erneut zu nutzen. Hierzu legten wir im siebenjährigen Bereich eine festverzinsliche Anleihe über 1.250 Mio. SEK und eine variabel verzinsten Anleihe über 350 Mio. SEK auf.

Die traditionell hohe Nachfrage für unsere Anleihen in der Schweiz ermöglichte die Begebung einer 300-Mio.-CHF-Anleihe mit einer Fälligkeit in 10,5 Jahren.

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS102326024	Deutsche Bahn Finance B.V.	AUD	90	5,395	Januar 2024	10
XS1031014928	Deutsche Bahn Finance B.V.	SGD	125	2,290	Februar 2019	5
XS1045386494	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	500	2,750	März 2029	15
XS1027425328	Deutsche Bahn Finance B.V.	SEK	1.250	2,875	Februar 2021	7
XS1027416095	Deutsche Bahn Finance B.V.	SEK	350	FRN	Februar 2021	7
CH0235834154	Deutsche Bahn Finance B.V.	CHF	300	1,500	August 2024	10,5

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung Kapitalflussrechnung [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.865	1.494	+ 371	+ 24,8
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.711	-2.049	+ 338	-16,5
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	533	290	+ 243	+ 83,8
Veränderung des Finanzmittelbestands	696	-280	+ 976	-
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	3.557	2.861	+ 696	+ 24,3

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 1.865 Mio. € und verbesserte sich damit deutlich (+ 371 Mio. €). Maßgeblich wurde diese Entwicklung durch positive Working-Capital-Effekte und die Entwicklung des Ergebnisses vor Steuern, Abschreibungen und Zinsen (+ 54 Mio. €) getragen.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtszeitraum um 338 Mio. € auf 1.711 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall des Einmal-effekts aus der Ablösung von Immobilienleasingverträgen von Bahnhöfen im ersten Halbjahr 2013 sowie den deutlich gesunkenen Auszahlungen für den Erwerb von Unternehmen, die im ersten Halbjahr 2013 durch den Erwerb von Veolia Osteuropa geprägt wurden. Gegenläufig sind die Netto-Investitionen angestiegen.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 243 Mio. € auf 533 Mio. €. Dies resultierte aus der gestiegenen Emissionstätigkeit von Anleihen sowie der gesunkenen Dividendenzahlung. Gegenläufig sank der Zufluss aus der Begebung von Commercial Paper und stiegen die Tilgungen von Zinslosen Darlehen infolge eines stichtagsbezogenen Verschiebungseffekts im Vorjahr.

Per 30. Juni 2014 verfügte der DB-Konzern mit 3.557 Mio. € über einen im Vergleich zum Vorjahresende um 696 Mio. € höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

Vermögenslage

NETTO-FINANZSCHULDEN LEICHT ERHÖHT

			Veränderung	
	30.06.2014	31.12.2013	absolut	%
Netto-Finanzschulden [in Mio. €]	30.06.2014	31.12.2013		
Zinslose Darlehen	1.461	1.644	-183	-11,1
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	601	634	-33	-5,2
Sonstige Finanzschulden	18.159	17.035	+1.124	+6,6
davon Anleihen	16.555	15.454	+1.101	+7,1
Finanzschulden	20.221	19.313	+908	+4,7
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-3.650	-2.951	-699	+23,7
Netto-Finanzschulden	16.571	16.362	+209	+1,3

Innerhalb der Finanzschulden gingen per 30. Juni 2014 die Zinslosen Darlehen auf 1.461 Mio. € zurück (per 31. Dezember 2013: 1.644 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing waren per 30. Juni 2014 vor allem infolge von kontinuierlichen Tilgungen rückläufig.

Die sonstigen Finanzschulden werden im Wesentlichen durch die Entwicklung des Anleihebestands geprägt. Im Rahmen der Kapitalmarktaktivitäten wurden im Berichtszeitraum Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,1 Mrd. € neu emittiert. Da umfangreichere Anleihetilgungen erst in der zweiten Jahreshälfte anstehen, erhöhte sich per 30. Juni 2014 der Bestand an Anleihen um 1.101 Mio. € auf 16.555 Mio. €.

Insgesamt sind die Finanzschulden per 30. Juni 2014 um 908 Mio. € auf 20.221 Mio. € angestiegen. Parallel haben sich auch die vorgehaltene Liquidität (+696 Mio. €) und die Finanzforderungen (+3 Mio. €) erhöht und konnten den Anstieg der Finanzschulden teilweise kompensieren. Dem entsprechend stiegen die Netto-Finanzschulden per 30. Juni 2014 deutlich geringer um 209 Mio. € auf 16.571 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 16.362 Mio. €).

Die Fälligkeitsstruktur der Finanzschulden ist per 30. Juni 2014 nahezu unverändert. Der Anteil der kurzfristigen Finanzschulden hat sich von 6,5 auf 6,4% reduziert.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich per 30. Juni 2014 leicht verändert. Der Anteil der Anleihen lag bei rund 82% (per 31. Dezember 2013: rund 80%). Der Anteil der Zinslosen Darlehen ging hingegen auf rund 7% zurück (per 31. Dezember 2013: rund 9%). Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing hatten unverändert einen Anteil von rund 3%.

INVESTITIONEN AUSGEBAUT

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Investitionen [in Mio. €]				
Brutto-Investitionen	3.414	3.263	+151	+4,6
- Investitionszuschüsse	-1.567	-1.665	+98	-5,9
Netto-Investitionen	1.847	1.598	+249	+15,6

Im Rahmen der Investitionstätigkeit waren auch im ersten Halbjahr 2014 die wesentlichen Schwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie die weitere Verjüngung unseres Fahrzeugparks im Schienen- und Busverkehr. Unsere langfristige Ausrichtung haben wir mit Brutto-Investitionen in Höhe von 3.414 Mio. € unterlegt. Diese lagen im Berichtszeitraum um 4,6% über dem entsprechenden Vergleichszeitraum des Vorjahres. Die Netto-Investitionen lagen aufgrund gesunkener Investitionszuschüsse mit 1.847 Mio. € deutlicher über dem Niveau des ersten Halbjahres 2013.

Auf Ebene der Geschäftsfelder wurden insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr höhere Brutto-Investitionen getätigt. Details werden im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder* [Seite 27 ff.] erläutert.

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 in Summe rund 65% (im ersten Halbjahr 2013: rund 69%) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein rund 58% (im ersten Halbjahr 2013: rund 61%). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von rund 26% (im ersten Halbjahr 2013: rund 22%) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik von rund 5% (im ersten Halbjahr 2013: rund 5%).

Investitionen nach Regionen

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Brutto-Investitionen nach Regionen [in Mio. €]				
Deutschland	3.239	3.006	+233	+7,8
Europa (ohne Deutschland)	146	228	-82	-36,0
Asien/Pazifik	16	13	+3	+23,1
Nordamerika	6	6	-	-
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	5	8	-3	-37,5
DB-Konzern	3.414	3.263	+151	+4,6

Netto-Investitionen nach Regionen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Deutschland	1.673	1.343	+ 330	+24,6
Europa (ohne Deutschland)	145	226	- 81	-35,8
Asien/Pazifik	16	13	+ 3	+23,1
Nordamerika	6	6	-	-
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	5	8	- 3	-37,5
DB-Konzern	1.847	1.598	+ 249	+15,6

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt mit rund 95% (im ersten Halbjahr 2013: rund 92%) unverändert in Deutschland. Hier ist der Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr insbesondere auf die Geschäftsfelder DB Bahn Regio (+238 Mio. €) und DB Bahn Fernverkehr (+41 Mio. €) zurückzuführen. Dem gegenüber steht ein Rückgang der Investitionen insbesondere bei DB Netze Personbahnhöfe (-47 Mio. €).

Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr in der Region Europa (ohne Deutschland) geht auf geringere Investitionen bei DB Arriva (-83 Mio. €) zurück. Gegenläufig wirkten etwas höhere Investitionen bei DB Schenker Rail.

In der Region Asien/Pazifik erhöhte DB Schenker Logistics die Investitionen in Logistikanlagen.

Entwicklung der Investitionszuschüsse

Die im ersten Halbjahr 2014 erhaltenen Investitionszuschüsse sind um 98 Mio. € beziehungsweise 5,9% auf 1.567 Mio. € zurückgegangen. Der Rückgang resultierte aus einem Einmal-effekt im Vorjahr.

Empfänger waren wie im ersten Halbjahr 2013 fast ausschließlich unsere Infrastrukturgesellschaften.

Details zu den verschiedenen Zuschussformen [www.db.de/investitionen] können auf unserer Internetseite eingesehen werden.

BILANZSUMME GESTIEGEN

Bilanz [in Mio. €]	30.06.	31.12.	Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Bilanzsumme	54.597	52.894	+1.703	+3,2
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	44.401	43.949	+ 452	+1,0
Kurzfristige Vermögenswerte	10.196	8.945	+1.251	+14,0
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	15.147	14.912	+235	+1,6
Langfristiges Fremdkapital	27.234	26.284	+ 950	+3,6
Kurzfristiges Fremdkapital	12.216	11.698	+ 518	+ 4,4

Bilanzstruktur [in %]	30.06.2014	31.12.2013
-----------------------	------------	------------

STRUKTUR DER AKTIVSEITE

Langfristige Vermögenswerte	81,3	83,1
Kurzfristige Vermögenswerte	18,7	16,9

STRUKTUR DER PASSIVSEITE

Eigenkapital	27,7	28,2
Langfristiges Fremdkapital	49,9	49,7
Kurzfristiges Fremdkapital	22,4	22,1

Der Konzern-Abschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Es gab keine wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften und zu den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben würden.

Gegenüber dem Vorjahresende haben sich in der Bilanz per 30. Juni 2014 folgende Änderungen ergeben:

Die Bilanzsumme ist um 1.703 Mio. € beziehungsweise 3,2% auf 54.597 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2013: 52.894 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 44.401 Mio. € um 1,0% beziehungsweise 452 Mio. € über dem Vorjahresendwert (43.949 Mio. €). Maßgeblich dafür war vor allem der Anstieg der Sachanlagen um 371 Mio. € von 37.696 Mio. € auf 38.067 Mio. €.

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 14,0% beziehungsweise 1.251 Mio. € auf 10.196 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 8.945 Mio. €). Ursächlich hierfür war insbesondere die Zunahme der flüssigen Mittel um 696 Mio. € von 2.861 Mio. € auf 3.557 Mio. €, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 392 Mio. € von 4.113 Mio. € auf 4.505 Mio. € und der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte um 150 Mio. € auf 1.039 Mio. €.

Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung der kurzfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital leicht um 1,6% beziehungsweise 235 Mio. € auf 15.147 Mio. €. Positive Ergebniseffekte überstiegen dabei die Effekte aus der Dividendenzahlung sowie in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen. Mit 27,7% ging die Eigenkapitalquote infolge des überproportionalen Anstiegs der Bilanzsumme leicht zurück (per 31. Dezember 2013: 28,2%).

Das langfristige Fremdkapital (+ 950 Mio. € beziehungsweise + 3,6 % auf 27.234 Mio. €) und das kurzfristige Fremdkapital (+ 518 Mio. € beziehungsweise + 4,4 % auf 12.216 Mio. €) stiegen ebenfalls an. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung auf der langfristigen Seite durch den Anstieg der **Finanzschulden** [Seite 19] um 865 Mio. € sowie der Pensionsverpflichtung um 269 Mio. € getrieben. Auf der kurzfristigen Seite stiegen vor allem die sonstigen Verbindlichkeiten um 368 Mio. € sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 75 Mio. €.

Strukturell ergaben sich daraus keine Veränderungen. Der Anteil des langfristigen Fremdkapitals ist stabil bei rund 50 % geblieben. Auch der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals entwickelte sich stabil und betrug rund 22 %.

Wertmanagement

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

ROCE VERBESSERT

	1. Halbjahr		Veränderung	
ROCE [in Mio. €]	2014	2013	absolut	%
EBIT bereinigt	1.088	1.018	+70	+6,9
÷ Capital Employed per 30.06.	33.604	33.350	+254	+0,8
ROCE¹⁾ in %	6,5	6,1	-	-

¹⁾ 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 2014 um 0,4 Prozentpunkte gestiegen. Dies resultierte aus einer Verbesserung des bereinigten EBIT bei einem unterproportionalen Anstieg des Capital Employed. Die Erhöhung des Capital Employed ist investiv bedingt.

VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN VERBESSERT

Gearing leicht gesunken

Ableitung Gearing [in Mio. €]	30.06. 2014	31.12. 2013	Veränderung	
			absolut	%
Netto-Finanzschulden	16.571	16.362	+209	+1,3
÷ Eigenkapital	15.147	14.912	+235	+1,6
Gearing in %	109	110	-	-

Das Gearing ist per 30. Juni 2014 leicht auf 109 % gesunken und liegt weiterhin nur geringfügig über dem Zielwert von 100 %. Der Zuwachs des Eigenkapitals fiel dabei etwas stärker aus als der Anstieg der Netto-Finanzschulden.

Tilgungsdeckung gestiegen

Ableitung Tilgungsdeckung [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
EBITDA bereinigt	2.554	2.460	+94	+3,8
+ Operativer Zinssaldo	-414	-420	+6	-1,4
Operativer Cashflow	2.140	2.040	+100	+4,9
Netto-Finanzschulden per 30.06.	16.571	16.982	-411	-2,4
+ Barwert Operate Leases	4.595	4.829	-234	-4,8
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden	21.166	21.811	-645	-3,2
Tilgungsdeckung¹⁾ per 30.06. in %	20,2	18,7	-	-

¹⁾ 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 2014 um 1,5 Prozentpunkte auf 20,2 % gestiegen (per 30. Juni 2013: 18,7 %). Dies geht auf eine deutliche Verbesserung des operativen Cashflows bei gleichzeitigem Rückgang der adjustierten Netto-Finanzschulden zurück. Der verbesserte operative Cashflow ist auf die positive Entwicklung des operativen Ergebnisses zurückzuführen.

Netto-Finanzschulden/EBITDA verbessert

Ableitung Netto-Finanzschulden/EBITDA [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Netto-Finanzschulden per 30.06.	16.571	16.982	-411	-2,4
÷ EBITDA bereinigt	2.554	2.460	+94	+3,8
Netto-Finanzschulden/EBITDA¹⁾ (Multiplikator)	3,2	3,5	-	-

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

Auch die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA verbesserte sich im Berichtszeitraum infolge der positiven Entwicklung des **bereinigten EBITDA** [Seite 15f.] bei gesunkenen Netto-Finanzschulden leicht.

Soziales

Mehr als 6.000 Mitarbeiter in Deutschland neu eingestellt Maßnahmen aus Mitarbeiterbefragung in Umsetzung Kulturentwicklungsprozess fortgesetzt

ENTWICKLUNG DER MITARBEITERZAHL

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern	Vollzeitpersonen (VZP)				Natürliche Personen					
	30.06. 2014	31.12. 2013	Veränderung		30.06. 2013	30.06. 2014	31.12. 2013	Veränderung		30.06. 2013
			absolut	%				absolut	%	
DB Bahn Fernverkehr	16.844	16.564	+280	+1,7	16.449	17.881	17.621	+260	+1,5	17.486
DB Bahn Regio	36.842	36.878	-36	-0,1	36.948	38.449	38.496	-47	-0,1	38.576
DB Arriva	45.814	46.718	-904	-1,9	46.216	47.910	48.715	-805	-1,7	48.924
DB Schenker Rail	31.219	30.925	+294	+1,0	31.536	31.594	31.290	+304	+1,0	31.911
DB Schenker Logistics	64.441	64.051	+390	+0,6	64.129	67.155	66.795	+360	+0,5	66.824
DB Dienstleistungen	26.103	26.319	-216	-0,8	26.430	27.105	27.344	-239	-0,9	27.484
DB Netze Fahrweg	43.320	42.206	+1.114	+2,6	42.191	44.036	42.930	+1.106	+2,6	42.883
DB Netze Personenbahnhöfe	4.915	4.835	+80	+1,7	4.896	5.176	5.095	+81	+1,6	5.151
DB Netze Energie	1.770	1.753	+17	+1,0	1.652	1.806	1.783	+23	+1,3	1.676
Sonstige	25.629	25.404	+225	+0,9	25.287	27.123	26.850	+273	+1,0	26.643
DB-Konzern	296.897	295.653	+1.244	+0,4	295.734	308.235	306.919	+1.316	+0,4	307.558
± Konsolidierungskreisänderungen	-19	-1.240	+1.221	-	-	-19	-1.240	+1.221	-	-
DB-Konzern - vergleichbar	296.878	294.413	+2.465	+0,8	295.734	308.216	305.679	+2.537	+0,8	307.558

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 2014 296.878 Mitarbeiter, ein Anstieg um 2.465 Mitarbeiter im Vergleich zum 31. Dezember 2013. Dieser Anstieg ist unter anderem auf Neueinstellungen bei DB Netze Fahrweg, insbesondere in den Bereichen Fahrdienstleiter und Instandhaltung, zurückzuführen.

Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen resultierten im Wesentlichen aus der Veräußerung der Aktivitäten von DB Arriva auf Malta (-1.118 Mitarbeiter), gegenläufig wirkte unter anderem die Übernahme von *Cup Tour* [Seite 5].

Per 30. Juni 2014 ist die Anzahl der Mitarbeiter (natürliche Personen) im DB-Konzern auf vergleichbarer Basis auf 308.216 Mitarbeiter angestiegen (per 31. Dezember 2013: 305.679 Mitarbeiter).

Mitarbeiter nach Regionen

Mitarbeiter nach Regionen [in VZP]	30.06. 2014	30.06. 2013	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	189.202	188.094	+1.108	+0,6
Europa (ohne Deutschland)	84.107	83.872	+235	+0,3
Asien/Pazifik	13.762	13.808	-46	-0,3
Nordamerika	7.269	7.390	-121	-1,6
Übrige Welt	2.557	2.570	-13	-0,5
DB-Konzern	296.897	295.734	+1.163	+0,4

Mitarbeiter nach Regionen [in natürlichen Personen]	30.06. 2014	30.06. 2013	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	197.229	196.030	+1.199	+0,6
Europa (ohne Deutschland)	87.241	87.610	-369	-0,4
Asien/Pazifik	13.829	13.856	-27	-0,2
Nordamerika	7.379	7.492	-113	-1,5
Übrige Welt	2.557	2.570	-13	-0,5
DB-Konzern	308.235	307.558	+677	+0,2


Die Zahl der Mitarbeiter (VZP) ist in den Regionen Deutschland und Europa (ohne Deutschland) per 30. Juni 2014 leicht angestiegen. In Deutschland resultierte der Anstieg insbesondere aus Neueinstellungen in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg und DB Bahn Fernverkehr.

In der Region Europa (ohne Deutschland) sank die Mitarbeiterzahl vor allem durch den Verkauf der Aktivitäten von DB Arriva auf Malta, gegenläufig wirkte unter anderem die Übernahme der Bus-Aktivitäten von Abellio in Tschechien im November 2013.

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands ist auf konstantem Niveau und betrug rund 36%.

UMSETZUNG DER HR2020-PROGRAMME


Strategische Personalplanung


Im ersten Halbjahr 2014 stand die Kommunikation mit dem operativen Personalmanagement im Fokus der *Strategischen Personalplanung (SPP)* . Ziel ist es, die Erkenntnisse und Implikationen aus der SPP in die Regionen zu tragen und gezielte Maßnahmen in den operativen Einheiten anzustoßen.

Um auch kurz- und mittelfristig auf sich verändernde Personalbedarfe reagieren zu können, wurde mit dem kennzahlenbasierten Frühwarnbericht ein IT-System entwickelt und eingeführt, das potenzielle Personalengpässe frühzeitiger erkennt und mehr Transparenz schafft. Zudem ermöglicht die ebenfalls neu eingeführte Personalbedarfsabbildung erstmals die einheitliche Abbildung unterjährig bekannt werdender Bedarfsveränderungen in einem System.

Im November 2013 hatten wir mit Vertretern des Konzernbetriebsrats und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) vereinbart, im Jahr 2014 neben der bereits geplanten hohen Zahl an Neueinstellungen zusätzliche Mitarbeiter zu beschäftigen, um Mehrarbeit kontinuierlich zu reduzieren. Der DB-Konzern hat die Zahl der Neueinstellungen weiter erhöht. So wurden deutlich mehr Fahrdienstleiter eingestellt und ausgebildet als zuvor. Im ersten Halbjahr 2014 haben wir in Deutschland rund 6.100 Mitarbeiter neu eingestellt, darunter rund 380 Fahrdienstleiter. Damit liegen die externen Einstellungen um rund 600 Mitarbeiter höher als ein Jahr zuvor, bei den Fahrdienstleitern sind es 130 mehr als ein Jahr zuvor.


Personalgewinnung

Unsere *Arbeitgeberkampagne »Kein Job wie jeder andere.«*  haben wir fortgesetzt. Neue TV-Spots, Plakate und Imageanzeigen sowie die Verkehrsmittel- und Onlinewerbung vermitteln die Vielfalt und den Facettenreichtum des DB-Konzerns als Arbeitgeber mit 500 verschiedenen Berufsbildern. Erste Ergebnisse aus der extern beauftragten Werbewirksamkeitsstudie zeigen, dass »Kein Job wie jeder andere.« – wie zuletzt im Juli 2013 – die präsenteste Arbeitgeberkampagne im Markt ist. Die Kampagne ruft mehr Bewerbungsabsichten und Interesse am DB-Konzern als Arbeitgeber hervor als noch vor einem Jahr. Insbesondere die wichtige Zielgruppe Schüler fühlt sich stärker angesprochen: Deren Bewerbungen, vor allem in den Engpassberufen im gewerblich-technischen Bereich und in den Verkehrsberufen, haben zugenommen.


In aktuellen *Arbeitgeberrankings*  haben wir uns deutlich verbessert. In der Zielgruppe der Ingenieursstudenten konnte sich der DB-Konzern laut Ranking des internationalen Employer-Branding-Spezialisten Universum von Platz 13 im Vorjahr auf Platz 10 in diesem Jahr steigern. Im Studentenranking von trendence hat sich der DB-Konzern seit 2010 unter Wirtschaftsstudierenden von Platz 57 auf Platz 25 und bei angehenden Ingenieuren von Platz 28 auf Platz 13 der beliebtesten Arbeitgeber verbessert.


Im Mai 2014 wurden wir mit dem Employer Branding Award des europäischen Instituts für Arbeitgeberimagestudien und -rankings trendence in der Kategorie »Beste Karrierewebseite« ausgezeichnet.

Personalentwicklung

Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter wollen wir mit einer strategisch ausgerichteten und attraktiven *Personalentwicklung*  binden und setzen dabei vor allem auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften. Im ersten Halbjahr 2014 haben wir uns insbesondere auf die Verbesserung der Transparenz bei den beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten konzentriert und die DB Entwicklungswege weiter ausgebaut. Mit dem DB Weiterbildungskompass gelingt es uns, Informationen über Programme der berufsbegleitenden Weiterbildung online allen Mitarbeitern zugänglich zu machen. Das DB Masterprogramm hat sich als Konzernangebot der berufsbegleitenden Weiterbildung im zweiten Durchgang etabliert.

Unternehmenskultur

Den Dialog aus den Zukunftskonferenzen und Regionalen Zukunftsdialogen hat der Vorstand im ersten Halbjahr 2014 mit Mitarbeitern und Führungskräften in weiteren Veranstaltungen fortgeführt. Von März bis Juni 2014 fanden fünf *Zukunftswerkstätten*  zu den zentralen Handlungsfeldern der DB-konzernweiten Mitarbeiterbefragung 2012 statt. Gemeinsam mit Fachexperten aus allen Geschäftsfeldern wurden Lösungsvorschläge zu Themen wie Zusammenarbeit, Kommunikation, Führung und Arbeitsbedingungen erarbeitet.

Im Herbst 2014 werden wir die zweite DB-konzernweite *Mitarbeiterbefragung*  durchführen. Die Ergebnisse der Befragung werden Aufschluss darüber geben, inwieweit die im Vorjahr mehr als 29.000 DB-konzernweit initiierten Folgemaßnahmen greifen und die Zufriedenheit, das Engagement und die Bindung der Mitarbeiter gesteigert werden konnten.

Im Juni 2014 beteiligte sich der DB-Konzern auch am 2. Deutschen Diversity-Tag mit verschiedenen Aktionen. Ziel der Veranstaltung ist es, Diversity nachhaltig in der deutschen Wirtschaft zu verankern.

Das aus dem Europäischen Sozialfonds geförderte und mit der Europäischen Akademie für Frauen in Politik und Wirtschaft (EAF) durchgeführte Mentoringprogramm »Karriere mit Kindern« wurde im Juni 2014 erfolgreich abgeschlossen. Aufgrund der positiven Resonanz wird das Mentoringprogramm speziell für Führungs- und Nachwuchsführungskräfte ab dem Jahr 2015 als dauerhaftes Angebot in das interne Trainingsportfolio des DB-Konzerns aufgenommen.

Im ersten Halbjahr 2014 startete das Projekt »Generationsmanagement« mit dem Ziel, die Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen mit unterschiedlichen Werten und Ansprüchen zu verbessern. Die Ergebnisse und Handlungsfelder aus den durchgeführten Workshops werden im zweiten Halbjahr 2014 weiter diskutiert und ausgewertet.

Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft in Deutschland entwickelte sich mit 22,6% per 30. Juni 2014 annähernd konstant (per 31. Dezember 2013: 22,5%). Der Anteil von Frauen bei den Führungspositionen ist leicht auf 17,4% gestiegen (per 31. Dezember 2013: 16,9%).

Beschäftigungsbedingungen

Im März 2014 haben wir uns mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) auf Regelungen über den Beschäftigungsschutz für Lokführer geeinigt, die aus gesundheit-


lichen Gründen ihren Beruf nicht mehr ausüben können. Vertreter des DB-Konzerns, des Arbeitgeberverbands Agv MoVe und der GDL verständigten sich auf besondere Bedingungen bei Verlust der Fahrdiensttauglichkeit für Lokführer. Vereinbart wurden unter anderem ein 100%-Entgeltsschutz für Lokführer, die infolge traumatischer Ereignisse ihre Tätigkeit nicht mehr ausüben können, sowie ein Wahlrecht zwischen der berufslebenslangen DB-Beschäftigungssicherung und verbesserten Abfindungsregelungen. Der »Tarifvertrag über die besonderen Bedingungen bei Verlust der Fahrdiensttauglichkeit« trat am 1. April 2014 in Kraft.

Im Sommer 2014 beginnen für einen Großteil der Beschäftigten in Deutschland die Entgelttrunden mit der GDL und der EVG. Die Tarifverträge der GDL wurden zum 30. Juni 2014, die Verträge der EVG zum 31. Juli 2014 gekündigt. Ende Juni 2014 sind auch die Grundlagentarifverträge mit EVG und GDL ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war insbesondere geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe Tarifverträge abschließen darf. Diese Regelung war Voraussetzung für eine widerspruchsfreie und konfliktfreie Tarifpolitik mit zwei konkurrierenden Gewerkschaften. Wir haben Gespräche angeboten und setzen auf langfristige Kooperationen, die eine geordnete Tarifpolitik weiter gewährleisten kann.

Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit

Die internationale Zusammenarbeit der Personalbereiche wurde fortgesetzt. Im Mai 2014 fand das fünfte International HR Manager Meeting statt.

Im ersten Halbjahr wurde insbesondere die Internationalisierung des Personalberichtswesens weiter vorangetrieben, damit zunehmend auch die ausländischen Geschäftsfelder und Gesellschaften in die Personalsysteme integriert werden.

Auch auf dem *internationalen Arbeitsmarkt*  wollen wir zukünftig verstärkt aktiv sein. Um länderübergreifend an Personalgewinnungsthemen zu arbeiten, wurde daher ein internes Global Talent Acquisition Network initiiert.

Im Rahmen der internationalen Entwicklung der Unternehmenskultur haben wir den ersten Durchlauf eines internationalen Mitarbeiterkinder-Austauschprogramms im April 2014 erfolgreich abgeschlossen. 32 Mitarbeiterkinder aus 13 Ländern waren eine Woche gemeinsam in Berlin zu Gast und verbrachten anschließend eine Woche in ihren Gastfamilien. Ein zweiter Durchlauf ist für Herbst 2014 geplant.



Ökologie

Klimaschutz im Fokus unseres Handelns

CO₂-freie Angebote ausgebaut


Lärmreduktion weiter vorangetrieben

20 JAHRE DB UMWELTZENTRUM

Mit Gründung der DB AG wurde vor 20 Jahren auch ein konzernerneigenes Umweltzentrum etabliert. Zentrale Aufgabe ist es, Umweltziele zu erarbeiten und diese mit Programmen zu hinterlegen sowie die Geschäftsfelder bei ihrer Umsetzung zu unterstützen. Heute arbeiten rund 130 Fachleute im **DB Umweltzentrum**  gemeinsam mit den Geschäftsfeldern daran, den DB-Konzern bis zum Jahr 2020 zum **Umwelt-Vorreiter**  in allen relevanten Handlungsfeldern zu machen.

EMISSIONSREDUKTION

Europas erster CO₂-freier Bahnhof eröffnet

Am 20. Juni 2014 wurde in Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen der erste CO₂-freie Bahnhof Europas eröffnet. Dieser erste **grüne Bahnhof**  verbindet Kundenkomfort mit Nachhaltigkeit und dient als Praxistest für innovative Technologien. Eine Photovoltaikanlage mit einer Fläche von 340 qm liefert CO₂-freien Strom mit einer Leistung von 31.000 kWh/a. Außerdem wird eine Geothermieanlage eingesetzt, die den Bahnhof mithilfe einer Wärmepumpe beheizt und kühlt. In den sanitären Einrichtungen wird Regenwasser für die Toilettenspülung benutzt. Der Bahnhof selbst besteht hauptsächlich aus Holz mit Stahlelementen und die Beleuchtung wird durch effiziente LED-Lampen und einen hohen Tageslichtanteil sichergestellt.

Umweltfreundliche Mobilität ausgebaut

CARSHARING-ANGEBOTE INTELLIGENT VERKNÜPFT

DB Rent (Flinkster und Call a Bike) hat zusammen mit der Daimler Mobility Services (car2go und moovel) Anfang des Jahres 2014 eine Absichtserklärung unterzeichnet, die die Verknüpfung von car2go und Flinkster für die Kunden gewährleistet. Das stationsunabhängige und das stations-

basierte Carsharing werden so miteinander vernetzt. Den Kunden stehen dadurch zukünftig deutschlandweit insgesamt 6.600 Fahrzeuge sowie 8.500 Call-a-Bike-Fahrräder zur Verfügung.

CALL-A-BIKE- UND FLINKSTER-ANGEBOT ERWEITERT


Unser Call-a-Bike-Angebot ist seit dem Frühjahr 2014 auch in Wiesbaden, Rüsselsheim, Marburg und Darmstadt verfügbar. Dort stehen an insgesamt 20 Standorten rund 105 Fahrräder zur Verfügung. In Berlin wurden die Call-a-Bike-Fahrräder mit zusätzlichen Kartenlesern ausgestattet, die das Ausleihen vereinfachen.

Unser Flinkster-Angebot haben wir auf die italienischen Regionen Südtirol und Trentino ausgeweitet. An 20 Stationen stehen insgesamt 35 Fahrzeuge zur Verfügung. In Wien wurden die bestehenden 19 Parkhausstationen von Flinkster um sieben Stationen im öffentlichen Straßenraum ergänzt.

ERSTE WINDKRAFTANLAGE AUF BAHNHOFSDACH

Am Bahnhof Berlin Südkreuz wurde Ende April 2014 die in Deutschland erste Windkraftanlage auf einem Bahnhofsdach installiert. Die Anlage liefert zukünftig Energie, mit der unmittelbar an der Bahnstation Elektroautos und -fahrräder aufgeladen werden können. Die zunächst auf 2 kW begrenzte Leistung vervielfacht sich, wenn weitere Anlagen zur Erzeugung von Ökostrom, wie zum Beispiel eine bewegliche Solaranlage mit Speicherbatterien, montiert werden. Das Vorhaben wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt.

CO₂-freie Schienengüterverkehre ausgebaut

DB Schenker Rail steigert das CO₂-freie Transportvolumen mit dem Angebot **Eco Plus**  kontinuierlich – allein im Jahr 2013 erhöhte sich die für Eco-Plus-Kunden eingespeiste Menge Ökostrom um rund 35%. Seit März 2014 nutzt BMW das CO₂-freie Transportangebot für seine Fahrzeugkomponenten auf einer weiteren Relation. Für 2014 zeichnet sich daher eine weitere Steigerung des mit Eco Plus versandten

Transportvolumens ab. Seit Juli 2014 kann Eco Plus auch für alle österreichischen Relationen gebucht werden. Damit sind in Europa erstmalig CO₂-freie grenzüberschreitende Verkehre zwischen Deutschland und Österreich möglich.

Emissionsärmere Fahrzeuge im Einsatz

Seit Mai 2014 setzt DB Bahn Regio im Kölner Dieselnetz die ersten der bestellten 56 Alstom-Coradia-LINT-Züge der Baureihe VT 620 ein. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 sollen alle Neufahrzeuge im Einsatz sein und die Bestandsfahrzeuge ersetzen. Die neuen Dieseltriebzüge erfüllen die strenge Abgasnorm Stufe IIIB und entlasten die Umwelt im Vergleich zu den bisherigen Fahrzeugen deutlich. Zudem sind sie mit einer SCR-(Selective-Catalytic-Reduction-) Abgasreinigung ausgerüstet, die Stickoxide so weit als technisch möglich reduzieren und den Partikelaustritt gegenüber den bislang eingesetzten Fahrzeugen um rund 90% vermindern soll.

EconoSpeed hilft Kraftstoff sparen

Im Jahresverlauf 2014 werden sukzessive alle rund 2.700 technisch geeigneten DB Arriva-Busse in Großbritannien mit dem *EconoSpeed-System* ausgestattet. EconoSpeed führt durch automatische Kontrolle der Beschleunigung zu spürbaren Kraftstoffeinsparungen. Im Jahr 2015 werden darüber hinaus europaweit mehr als 7.000 Fahrzeuge ausgerüstet. Zukünftig ist auch ein Einsatz in anderen Geschäftsfeldern denkbar.

CO₂-Kompass für DB-Mitarbeiter

Bis September 2014 können die Mitarbeiter des DB-Konzerns am *CO₂-Kompass* teilnehmen, einem Online-Tool zur Einbindung der Mitarbeiter in das Thema Klimaschutz. Einfach umsetzbare Beispiele aus dem beruflichen und privaten Alltag sollen jeden Einzelnen dazu motivieren, seinen CO₂-Ausstoß zu verringern. Dabei werden Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt, und die erzielten positiven Umwelteffekte werden einfach und persönlich nachvollziehbar gemacht.

Zusätzlich spendet der DB-Konzern an den Verein Bergwaldprojekt zum Schutz heimischer Wälder, wenn eine festgelegte CO₂-Einspargrenze erreicht ist. Die erste Grenze hat sich der DB-Konzern bei 500.000 kg CO₂-Einsparung gesetzt.

LÄRMREDUKTION

Nach der Zulassung der *LL-Sohle* (ein Verbundstoffsohlen-Typ) im Juni 2013 haben wir mit der Umrüstung von Güterwagen begonnen. Ende Juni 2014 waren rund 11.000 leise Güterwagen von DB Schenker Rail mit Verbundstoffbremse auf dem deutschen Schienennetz unterwegs, davon über 3.000 umgerüstete Wagen.

Darüber hinaus weiten wir die Information zum Thema Lärmschutz aus. Das neue *Lärmschutzportal* im Internet und eine aktuelle Broschüre informieren über die Strategien und *Projekte zur Lärmreduktion* [www.deutschebahn.com/laermschutz]. Das *Infomobil Lärmschutz* ist ein Informations- und Dialogangebot insbesondere für die von Schienenverkehrslärm betroffenen Anwohner von Bahnstrecken und soll Bürger über die Wirkung von Schallschutzmaßnahmen informieren. Es ist in Zusammenarbeit zwischen dem DB-Konzern, der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten e.V. (VPI) und der Infrastrukturinitiative »Damit Deutschland vorne bleibt« entstanden.

WEITERE THEMEN

Aktive Unterstützung von Umweltprojekten

Insgesamt haben die Kunden unseres bahn.bonus-Programms im Jahr 2013 und im ersten Halbjahr 2014 bereits 2,8 Millionen Prämienpunkte für die Sonderaktionen für konkrete Waldumbauprojekte des Vereins Bergwaldprojekt eingesetzt. Vor diesem Hintergrund hat der DB-Konzern insgesamt 85.000 € für ökologische Maßnahmen in Waldgebieten gespendet.

Fahrtziel Natur ausgebaut

Schon in einem Drittel der Fahrtziel-Natur-Gebiete können Reisende den öffentlichen Nahverkehr mit ihrer Gästekarte kostenlos nutzen. Zudem bietet Ameropa in diese Regionen Fahrtziel-Natur-Reisen inklusive *Bahnreise mit 100% Ökostrom* an. Die Kooperation des DB-Konzerns mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V. und Verkehrsclub Deutschland (VCD) fördert damit zunehmend den Umstieg auf Bus und Bahn.

Entwicklung der Geschäftsfelder

Rückläufige Entwicklung im Fernverkehr Transport- und Logistikaktivitäten wachsen wieder DB Netze Fahrweg mit starken Kostenbelastungen

Umsatz bereinigt [in Mio. €]	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%	2014	2013	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	1.979	2.011	-32	-1,6	1.904	1.934	-30	-1,6
DB Bahn Regio	4.438	4.380	+58	+1,3	4.386	4.333	+53	+1,2
DB Arriva	2.210	2.031	+179	+8,8	2.208	2.028	+180	+8,9
DB Schenker Rail	2.452	2.410	+42	+1,7	2.292	2.254	+38	+1,7
DB Schenker Logistics	7.407	7.405	+2	-	7.385	7.386	-1	-
DB Dienstleistungen	1.507	1.523	-16	-1,1	120	132	-12	-9,1
DB Netze Fahrweg	2.425	2.344	+81	+3,5	534	492	+42	+8,5
DB Netze Personenbahnhöfe	589	567	+22	+3,9	238	224	+14	+6,3
DB Netze Energie	1.416	1.393	+23	+1,7	533	453	+80	+17,7
Sonstige	778	739	+39	+5,3	134	137	-3	-2,2
Konsolidierung	-5.467	-5.430	-37	+0,7	-	-	-	-
DB-Konzern	19.734	19.373	+361	+1,9	19.734	19.373	+361	+1,9

Operative Ergebnisgrößen [in Mio. €]	EBIT bereinigt				EBITDA bereinigt			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%	2014	2013	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	123	167	-44	-26,3	285	325	-40	-12,3
DB Bahn Regio	485	433	+52	+12,0	776	709	+67	+9,4
DB Arriva	104	94	+10	+10,6	219	202	+17	+8,4
DB Schenker Rail	9	-6	+15	-	157	136	+21	+15,4
DB Schenker Logistics	148	136	+12	+8,8	240	227	+13	+5,7
DB Dienstleistungen	28	4	+24	-	119	90	+29	+32,2
DB Netze Fahrweg	267	292	-25	-8,6	731	755	-24	-3,2
DB Netze Personenbahnhöfe	136	117	+19	+16,2	202	183	+19	+10,4
DB Netze Energie	34	35	-1	-2,9	66	77	-11	-14,3
Sonstige/Konsolidierung	-246	-254	+8	-3,1	-241	-244	+3	-1,2
DB-Konzern	1.088	1.018	+70	+6,9	2.554	2.460	+94	+3,8
Marge in %	5,5	5,3	-	-	12,9	12,7	-	-

Investitionen [in Mio. €]	Brutto-Investitionen				Netto-Investitionen			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%	2014	2013	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	116	75	+41	+54,7	116	75	+41	+54,7
DB Bahn Regio	707	469	+238	+50,7	706	467	+239	+51,2
DB Arriva	75	158	-83	-52,5	74	155	-81	-52,3
DB Schenker Rail	78	66	+12	+18,2	78	66	+12	+18,2
DB Schenker Logistics	88	104	-16	-15,4	88	104	-16	-15,4
DB Dienstleistungen	106	104	+2	+1,9	106	104	+2	+1,9
DB Netze Fahrweg	1.987	1.993	-6	-0,3	578	485	+93	+19,2
DB Netze Personenbahnhöfe	194	241	-47	-19,5	62	103	-41	-39,8
DB Netze Energie	44	32	+12	+37,5	20	18	+2	+11,1
Sonstige/Konsolidierung	19	21	-2	-9,5	19	21	-2	-9,5
DB-Konzern	3.414	3.263	+151	+4,6	1.847	1.598	+249	+15,6
davon Investitionszuschüsse	1.567	1.665	-98	-5,9	-	-	-	-

PERSONENVERKEHR

Auftragsentwicklung

AUFTRAGSVOLUMEN LEICHT RÜCKLÄUFIG

Entwicklung Auftragsvolumen im Personenverkehr [in Mrd. €]	30.06. 2014	31.12. 2013	Veränderung	
			absolut	%
DB Bahn Regio	70,2	71,1	- 0,9	- 1,3
gesichert	46,6	46,5	+ 0,1	+ 0,2
ungesichert	23,6	24,6	- 1,0	- 4,1
DB Arriva	15,2	16,4	- 1,2	- 7,3
gesichert	6,9	7,5	- 0,6	- 8,0
ungesichert	8,3	8,9	- 0,6	- 6,7
Insgesamt	85,4	87,5	- 2,1	- 2,4
gesichert	53,5	54,0	- 0,5	- 0,9
ungesichert	31,9	33,5	- 1,6	- 4,8

Insgesamt hat sich das Auftragsvolumen per 30. Juni 2014 gegenüber dem 31. Dezember 2013 um 2,1 Mrd. € auf 85,4 Mrd. € reduziert. Es unterteilt sich in 53,5 Mrd. € gesicherte und 31,9 Mrd. € ungesicherte Erlöse. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 3,2 Mrd. € und Prämissenänderungen von rund 0,3 Mrd. € stehen dabei Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 5,6 Mrd. € gegenüber.

VERKEHRSVERTRÄGE IN DEUTSCHLAND

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Schiene) im ersten Halbjahr 2014	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
		p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
RE 1, 4, 5, 6, 11, RB33 (NRW)	3,5 – 6 Jahre	16,1	73,6
Main-Neckar-Ried	12/2017 – 12/2032	3,3	50,0
Nordwestbrandenburg ²⁾	12/2016 – 12/2028	2,4	28,8
Überbrückung RE6/RE5 2014 ³⁾	12/2013 – 12/2014	1,5	1,5
Insgesamt¹⁾		23,4	154,0

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Mit Option auf erweiterte Linienführung.

³⁾ Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlichte Vergabe.

Im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im ersten Halbjahr 2014 elf Vergabeverfahren abgeschlossen (im ersten Halbjahr 2013: 21). Insgesamt wurden rund 32 Mio. Zugkilometer (Zugkm) pro Jahr vergeben (im ersten Halbjahr 2013: rund 54 Mio. Zugkm). Die im ersten Halbjahr 2014 vergebenen Zugkilometer wurden vorher zu etwa 72 % von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Wir konnten vier Verfahren (im ersten Halbjahr 2013: zwölf Verfahren) beziehungsweise 74 % der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im ersten Halbjahr 2013: 62 %).

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Bus) im ersten Halbjahr 2014	Laufzeit	Umfang in Mio. Nkm	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
Traffiq Frankfurt-Höchst (B)	12/2014 – 12/2022	3,9	31,2
VBB Spree-Neiße Ost	1/2015 – 12/2024	3,4	34,4
VRN Zweibrücken Umland	6/2014 – 5/2022	1,0	7,8
mhv D2 Löhne	12/2014 – 11/2018	0,5	1,9
Coesfeld 2	1/2014 – 1/2018	0,2	0,9
Stadtbus Kronberg (Taunus)	12/2014 – 12/2022	0,2	1,2
Sonstige	2 – 5 Jahre	2,9	6,1
Insgesamt¹⁾		12,1	83,5

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im ersten Halbjahr 2014 Leistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 27 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im ersten Halbjahr 2013: 35 Mio. Nkm) in 43 Verfahren (im ersten Halbjahr 2012: 52 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 29 % (im ersten Halbjahr 2013: 26 %) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Im ersten Halbjahr 2014 haben wir an 35 Ausschreibungen (im ersten Halbjahr 2013: 41 Ausschreibungen) mit einem Volumen von 25 Mio. Nkm (im ersten Halbjahr 2013: 28 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 49 % (im ersten Halbjahr 2013: 23 %) erzielen.

VERKEHRSVERTRÄGE IN EUROPA (OHNE DEUTSCHLAND)

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Bus) im ersten Halbjahr 2014	Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm		
		p. a.	insgesamt ¹⁾	
Großbritannien ²⁾	London (13 Teilstrecken)	2 – 5 Jahre	14,2	34,9
Dänemark	NT20	6/2014 – 6/2022	3,8	30,3
Tschechien ²⁾	Ustecky Region North Bohemia	1/2015 – 12/2024	2,6	26,0
Slowenien ²⁾	2 Teilstrecken	3 – 10 Jahre	1,8	12,0
Italien	Lecce Public Health Transport	3/2014 – 3/2020	0,4	2,5
Sonstige		2 – 5 Jahre	0,0	0,1
Insgesamt¹⁾			22,8	105,8

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerung des bestehenden Vertrags.

DB Arriva hat sich europaweit an Ausschreibungen beteiligt. Wesentliche Ausschreibungserfolge konnten in Großbritannien, Dänemark und Tschechien erzielt werden. Im Busverkehr war die Entwicklung im ersten Halbjahr 2014 positiv. In Großbritannien gewann DB Arriva 14 Ausschreibungen mit einem Umfang von insgesamt 14,2 Mio. Buskm pro Jahr.

Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen

Das Bundeskartellamt hat gegen die DB AG ein Verfahren wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung beim Vertrieb von Fahrkarten für den Schienenpersonenverkehr eingeleitet. In diesem Zusammenhang hat das Bundeskartellamt einen Fragebogen übermittelt, in dem es um Informationen zu Tarif- und Vertriebskooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie zu Vertriebsprovisionen und Vertriebskanälen bittet. Wir kooperieren mit dem Bundeskartellamt umfassend und haben unsere Antworten auf den Fragebogen am 14. März 2014 an das Bundeskartellamt übermittelt. Eine Rückmeldung des Bundeskartellamts haben wir dazu bisher nicht erhalten. Das Bundeskartellamt hat auch von anderen Unternehmen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs sowie vom Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland Informationen zu den Marktverhältnissen und den der DB AG vorgeworfenen Verhaltensweisen angefordert.

Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr**EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2014****Entwicklung der Verfügbarkeit der ICE-Flotte**

Im ersten Halbjahr 2014 hat sich die Verfügbarkeit der ICE-Flotte positiv entwickelt. Dazu trug auch der milde Winter bei. Dadurch war das Schadensaufkommen gering, sodass in der Instandhaltung Kapazitäten für qualitätssteigernde Maßnahmen vorhanden waren. Auch die im Vorjahr eingeleiteten Verbesserungsmaßnahmen, wie die Optimierung von Umläufen, wirkten sich positiv aus.

Zu der guten Entwicklung hat auch die weitgehend störungsfreie Betriebsaufnahme der ersten acht Triebzüge der Baureihe (BR) 407 beigetragen. Die ersten von 17 bestellten neuen ICE-3-Zügen der Baureihe 407, deren Lieferung ursprünglich für Ende 2011 vorgesehen war, wurden Ende Dezember 2013 für den Betrieb in Doppeltraktion auf dem deutschen Schienennetz durch das Eisenbahn-Bundesamt zugelassen. Zunächst werden die Fahrzeuge im Betrieb getestet. Hierfür stehen seit April 2014 acht Fahrzeuge zur Verfügung. Seit Juni 2014 werden die Triebzüge verstärkt im Fahrgastbetrieb eingesetzt.

Die erwarteten Verbesserungen bei der Verfügbarkeit der bestehenden ICE-3- und ICE-T-Flotte sind infolge von Verzögerungen bei dem geplanten Austausch von Radsatzwellen bisher nicht eingetreten. Die Inbetriebnahmegenehmigung wurde noch nicht erteilt. Die Umrüstung der Züge wird

sich daher voraussichtlich noch bis in das Jahr 2017 erstrecken. Die erforderlichen intensiven Ultraschalluntersuchungen bewirken zusätzliche Werkzuführungen und führen damit auch weiterhin zu signifikanten Kapazitätsbeanspruchungen in den Werken. Die Verfügbarkeit der ICE-3- und ICE-T-Flotte profitierte davon, dass eingeplante Reservekapazitäten für den operativen Betrieb genutzt werden konnten. Ferner besteht weiterhin ein erhöhter Tauschbedarf bei den Radsätzen der ICE-1- und ICE-2-Züge.

Fahrzeugmodernisierungen fortgeführt

Die IC-Modernisierungsmaßnahmen wurden im ersten Halbjahr 2014 planmäßig fortgeführt und werden termingerecht zum Fahrplanwechsel im Dezember abgeschlossen. Seit Beginn des Redesigns der ICE-T-Flotte Ende 2013 wurden bereits sieben Züge modernisiert.

Verschärfung des Wettbewerbs mit dem Fernbus

Seit seiner Liberalisierung im Januar 2013 hat sich der deutsche Fernbusmarkt sehr dynamisch entwickelt. Zahlreiche neue Anbieter haben teilweise großflächige Netze über Deutschland gespannt. Wir gehen davon aus, dass sich in den kommenden zwei bis drei Jahren das Marktwachstum fortsetzt, wenn auch mit abnehmender Dynamik.

Die Etablierung eines weiteren Angebots im deutschen Fernverkehrsmarkt führt zu einer Verlagerung der Nachfrage auch zulasten des Schienenpersonenfernverkehrs. Dies führt zu Umsatzverlusten, die sich in der Ergebnisentwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr widerspiegeln.

Ausbau der IC-Bus-Verkehre

Der DB-Konzern hat sich bereits vor der Liberalisierung mit der Marke berlinlinienbus.de (blb) im Fernbusmarkt etabliert. blb fokussiert sich auf sein berlinzentriertes Stammnetz. Unter der Marke IC-Bus bieten wir im Fernverkehr Ergänzungen zu bestehenden Schienenverkehren in unserem Kernnetz an, die wir mit dem Zug nicht konkurrenzfähig bedienen können (zum Beispiel aufgrund nicht vorhandener Elektrifizierung).

Das Angebot ist in unseren Fahrplan und unser Preissystem integriert. Es erfolgt ein kontinuierlicher Ausbau insbesondere bei internationalen Relationen: Seit dem ersten Halbjahr 2014 verstärken 23 neue rollstuhlgerechte Doppeldeckerbusse, die von DB Arriva als Betreiber gestellt werden, unsere IC-Bus-Flotte. Sie werden auf den Verbindungen München–Zagreb sowie Düsseldorf–Eindhoven–Antwerpen eingesetzt.

Projekt ICx im Plan

Mit Abschluss des Final-Design-Reviews Ende März 2014 wurde ein wichtiger Qualitätsmeilenstein abgeschlossen. Weitere Meilensteine sind der Start des Probetriebs im Sommer 2016 und die Inbetriebnahme der ersten Züge im Dezember 2017. Es ist geplant, die Fertigung des ersten Zugs Ende 2014 abzuschließen und in die Phase der Inbetriebsetzung überzugehen. Die Zulassungsfahrten werden voraussichtlich im Herbst 2015 beginnen. Im Sommer 2016 soll die Zulassung vorliegen, sodass, wie vereinbart, der 14-monatige Probetrieb mit zwei Zügen starten kann.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Das erste Halbjahr 2014 verlief für das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr nicht zufriedenstellend. Der erhöhte Wettbewerb infolge der Liberalisierung des Fernbusmarkts, eine veränderte Preis- und Leistungswahrnehmung der Kunden, das *Unwetter Ela* [Seite 43] sowie Nachlaufteffekte des Hochwassers wirkten negativ auf die Entwicklung. Die leicht gestiegenen Aufwendungen konnten infolge der rückläufigen Umsatzentwicklung nicht kompensiert werden. Beide Faktoren führten zu einem Rückgang im operativen Ergebnis.

Deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit

Pünktlichkeit Personenverkehr (Schiene) [in %]	1. Halbjahr		1. Halbjahr
	2014	2013	2013
DB Bahn Fernverkehr	81,0	73,9	75,2
Anschlussgrad Fernverkehr/Fernverkehr	88,1	86,3	86,9

Im Fernverkehr lag der Halbjahresdurchschnittswert der Pünktlichkeit bei 81,0% (im gesamten Vorjahr: 73,9%). Im ersten Halbjahr 2013 wirkten sich massive Betriebserschwerisse durch den strengen Winter zu Jahresbeginn und das Hochwasser in der Jahresmitte aus. Im ersten Halbjahr 2014 resultierten Belastungen aus dem *Unwetter Ela* [Seite 43] und den Ausstrahleffekten auf den bundesweiten Fernverkehr. Positiv auf die Pünktlichkeit wirkten die im Rahmen der *Kunden- und Qualitätsinitiative* [Seite 13] umgesetzten Maßnahmen.

Der Anchlusserrreichungsgrad bei Fernverkehrsverbindungen lag im Berichtszeitraum bei 88,1% (im gesamten Vorjahr: 86,3%). Diese Entwicklung korrespondiert mit der verbesserten Pünktlichkeit.

Wirtschaftliche Entwicklung nicht zufriedenstellend

DB Bahn Fernverkehr Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	62,2	62,5	- 0,3	- 0,5
Reisende Bus in Mio.	0,2	-	+ 0,2	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	17.250	17.754	- 504	- 2,8
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	71,0	-	+ 71,0	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	71,6	71,1	+ 0,5	+ 0,7
Auslastung in %	47,7	49,1	-	-
Gesamtumsatz	1.979	2.011	- 32	- 1,6
Außenumsatz	1.904	1.934	- 30	- 1,6
EBITDA bereinigt	285	325	- 40	- 12,3
EBIT bereinigt	123	167	- 44	- 26,3
Brutto-Investitionen	116	75	+ 41	+ 54,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	16.844	16.449	+ 395	+ 2,4

Die Wettbewerbsintensivierung durch neue Fernbusangebote, negative Nachlaufteffekte des Hochwassers, Nachwirkungen der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit zum Ende des Jahres 2013 sowie das Unwetter Ela führten zu einer niedrigeren Verkehrsleistung. Insgesamt gingen die Zahl der Reisenden (- 0,5%), die Verkehrsleistung (- 2,8%) sowie die Auslastung (- 1,4 Prozentpunkte) zurück. Die Betriebsleistung (+ 0,7%) stieg unter anderem im Nachtreiseverkehr infolge infrastrukturbedingter Ausfälle im ersten Halbjahr 2013.

Sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz gingen um 1,6% zurück, was vor allem auf die Wettbewerbsintensivierung durch die Fernbusangebote sowie verschlechterte Leistungs- und Preiswahrnehmungen der Kunden zurückzuführen ist. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Wesentlichen infolge von Fahrzeugverkäufen im Bereich Auto- und Nachtzug sowie aufgrund von Versicherungserstattungen im Zusammenhang mit dem ICE-Unfall in Lambrecht an.

Der Materialaufwand (+ 1,0%) stieg leicht an. Geringere Instandhaltungsleistungen infolge des milden Winters wurden unter anderem durch höhere Trassennutzungsentgelte überkompensiert. Der Personalaufwand (+ 4,0%) lag aufgrund von Neueinstellungen zur Verbesserung der Qualität in den Werken und im Bordservice sowie tarifbedingt über dem Wert des Vorjahres. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (- 3,3%) verringerten sich im Wesentlichen aufgrund einer Ausweisänderung bei den internationalen Leistungsbeziehungen im Bereich Auto- und Nachtzug. Diese wurden im Vorjahr dem sonstigen Aufwand zugeordnet – seit Jahresbeginn erfolgt eine Abbildung im Materialaufwand.

Die Abschreibungen (+2,2%) lagen aufgrund der Aktivierung von Reisezugwagen im Rahmen der IC-Modernisierung über dem ersten Halbjahr 2013.

Die höheren Aufwendungen in Verbindung mit geringeren Erträgen führten zu einem Rückgang im bereinigten EBITDA um 40 Mio. € auf 285 Mio. € und im bereinigten EBIT um 44 Mio. € auf 123 Mio. €.

Der deutliche Anstieg der Brutto-Investitionen (+54,7%) resultierte aus geleisteten Anzahlungen für die ICE-Züge der BR 407.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2014 infolge der Neueinstellungen in den Werken und im Bordservice angestiegen.

Geschäftsfeld DB Bahn Regio

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Regio-Züge

DB Bahn Regio und Bombardier haben im Jahr 2007 einen Rahmenvertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von bis zu 321 elektrischen Triebzügen (ET) der Baureihe 442 (Talent 2) auf Plattformbasis geschlossen. Mit dem 13. Abruf im März 2014 wurde der Rahmenvertrag voll ausgeschöpft.

Um trotz bestehender Fahrzeugmängel die Auslieferung der Fahrzeuge voranzutreiben, haben wir uns mit Bombardier für die Fahrzeugabrufe eins bis zwölf (insgesamt 295 Fahrzeuge) auf ein Vorgehen verständigt, bei dem weitere Abnahmen stattfinden, jedoch Einbehalte von den Kaufpreisen erfolgen. Auf Grundlage dieser Vereinbarung wurden bis Ende des ersten Halbjahres 2014 insgesamt 283 Fahrzeuge geliefert und abgenommen. Sämtliche Fahrzeuge wurden bislang mit erheblichem Verzug ausgeliefert. Darüber hinaus befindet sich Bombardier auch mit der Auslieferung weiterer zwölf Fahrzeuge in Verzug. Aufgrund dieser Verzögerungen waren und sind Ersatzverkehre mit Altfahrzeugen notwendig. An den gelieferten Fahrzeugen bestehen zahlreiche Mängel, an deren Beseitigung gegenwärtig gearbeitet wird.

Die Auslieferung von 87 ET der Baureihe 430 für die S-Bahn Stuttgart durch Bombardier hat im April 2013 verspätet begonnen und konnte nach einer störungsbedingten Unterbrechung ab Mitte 2013 im Februar 2014 wieder aufgenommen werden. DB Bahn Regio hat bereits 54 Fahrzeuge abgenommen. Die Fahrzeuge dürfen weiterhin nur ohne Schiebetrittfunktion im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden.

Die Serienzulassung für die bestellten 91 Fahrzeuge der BR 430 Bauart Rhein-Main wurde Mitte März 2014 erteilt. Bis Ende des ersten Halbjahres 2014 wurden 31 Fahrzeuge von DB Bahn Regio abgenommen.

Den ersten von 56 bestellten Dieseltriebzügen der Baureihe 620/622 für das *Dieselnetz Köln* [Seite 26] hätte Alstom im Juni 2013 liefern müssen. Aufgrund von Qualitätsproblemen und Verzögerungen bei der Zulassung konnten bis Ende des ersten Halbjahres 2014 nur vier Fahrzeuge ausgeliefert und abgenommen werden. Das Dieselnetz Köln wird deshalb seit Dezember 2013 mit Ersatzfahrzeugen bedient.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Die wirtschaftliche Entwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio war im ersten Halbjahr 2014 von der positiven Entwicklung der Sparte Schiene gekennzeichnet. Rückläufige Fahrgastzahlen und ein intensiver Wettbewerb dämpfen weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte Bus.

Positive Entwicklung der Pünktlichkeit

Pünktlichkeit Personenverkehr (Schiene) [in %]	1. Halbjahr		1. Halbjahr
	2014	2013	2013
DB Bahn Regio	96,0	94,6	95,2
Regionalzüge	94,5	92,5	93,4
S-Bahnen (Wechselstrom)	96,3	95,1	95,8
S-Bahnen (Gleichstrom)	98,0	97,6	97,8

Im Schienenverkehr steigerte sich die Pünktlichkeit infolge günstigerer Witterungsbedingungen im Berichtszeitraum auf 96,0%. Allerdings war DB Bahn Regio auch sehr stark von den Auswirkungen des *Unwetters Ela* [Seite 43] betroffen.

Wirtschaftliche Entwicklung positiv

DB Bahn Regio Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Reisende in Mio.	1.284	1.293	-9	-0,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	25.503	25.437	+66	+0,3
Gesamtumsatz	4.438	4.380	+58	+1,3
Außenumsatz	4.386	4.333	+53	+1,2
Bestellerentgelte (Schiene)	2.116	2.117	-1	-
EBITDA bereinigt	776	709	+67	+9,4
EBIT bereinigt	485	433	+52	+12,0
Brutto-Investitionen	707	469	+238	+50,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	36.842	36.948	-106	-0,3

Die Entwicklung der Verkehrsleistung war im ersten Halbjahr 2014 stabil. Der Rückgang in der Sparte Bus (-3,3%) konnte durch einen Anstieg in der Sparte Schiene (+0,9%) kompensiert werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Bahn Regio wurde vor allem durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene geprägt. Die Umsatzzuwächse hatten auch einen positiven Ergebniseffekt für das Geschäftsfeld. Dies führte zu einem Anstieg des bereinigten EBITDA um 67 Mio. € auf 776 Mio. € und des bereinigten EBIT um 52 Mio. € auf 485 Mio. €

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge höherer Fahrzeuginvestitionen insbesondere in der Sparte Schiene deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeiter (-0,3%) verringerte sich im Vergleich zum 30. Juni 2013 leicht. Die Zuwächse in der Sparte Bus wurden dabei durch einen Rückgang in der Sparte Schiene überkompensiert.

SPARTE SCHIENE

Insgesamt stellte sich die wirtschaftliche Entwicklung in der Sparte Schiene infolge der gestiegenen Leistungsentwicklungen sowie der gesunkenen Aufwendungen für Energie aufgrund des milden Winters und von Energieeffizienzsteigerungsmaßnahmen positiv dar.

Sparte Schiene Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Reisende in Mio.	967,5	956,5	11,0	+1,2
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	21.826	21.634	+192	+0,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	242,1	241,0	+1,1	+0,5
Gesamtumsatz	3.963	3.899	+64	+1,6
Außenumsatz	3.774	3.720	+54	+1,5
Bestellerentgelte (Schiene)	2.116	2.117	-1	-
EBITDA bereinigt	704	631	+73	+11,6
EBIT bereinigt	444	388	+56	+14,4
Brutto-Investitionen	674	456	+218	+47,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	28.300	28.590	-290	-1,0

Die Leistungsentwicklung der Sparte Schiene war geprägt durch eine gestiegene Verkehrs- (+0,9%) und Betriebsleistung (+0,5%). Leistungsverluste insbesondere in der Region Bayern wurden durch Zuwächse in den Regionen Nordost, Südost und Berlin kompensiert. Auch die Zahl der Reisenden (+1,2%) entwickelte sich positiv.

Insgesamt stiegen die Umsatzerlöse mengen- und preisbedingt. Sowohl der Gesamt- (+1,6%) als auch der Außenumsatz (+1,5%) nahmen zu. Dabei bleiben die Bestellerentgelte nahezu unverändert. Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken, bedingt durch den Wegfall der im Vorjahreszeitraum getätigten Ersatzverkehre für die ODEG sowie im Vorjahr erfolgte Rückstellungsaufösungen.

Höhere Aufwendungen für Infrastrukturnutzung infolge von Preissteigerungen und der erhöhten Betriebsleistung wurden durch geringere Aufwendungen für Energie und Instandhaltung annähernd ausgeglichen. Dies führte zu einer Reduzierung des Materialaufwands (-1,1%). Die sinkende Mitarbeiterzahl führte zu einem geringeren Personalaufwand (-1,0%). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-3,4%) verringerten sich insbesondere aufgrund geringerer Aufwendungen für angemietete Schienenfahrzeuge. Die Abschreibungen (+7,2%) stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum durch Fahrzeugzugänge und geringere Zuschreibungen auf Sachanlagen an.

Im Ergebnis führten die gestiegenen Umsatzerlöse, verbunden insbesondere mit dem Rückgang des Materialaufwands, zu einem Anstieg im bereinigten EBITDA um 73 Mio. € auf 704 Mio. € und im bereinigten EBIT um 56 Mio. € auf 444 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen (+47,8%) lagen deutlich über dem Niveau des ersten Halbjahres 2013. Dies resultierte aus dem Zugang von Zügen der Baureihe ET 430.

Die Zahl der Mitarbeiter (-1,0%) verringerte sich per 30. Juni 2014 infolge von Personalabgängen im Zusammenhang mit vollzogenen und zukünftigen Leistungsverlusten.

SPARTE BUS

Rückläufige Fahrgastzahlen und ein zunehmender Wettbewerb dämpfen weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte Bus. Positive Ergebniseffekte resultieren aus der fortgesetzten Optimierung des Geschäftsportfolios.

Sparte Bus Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Reisende in Mio.	316,3	336,6	-20,3	-6,0
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.678	3.803	-125	-3,3
Betriebsleistung in Mio. Buskm	279,9	283,8	-3,9	-1,4
Gesamtumsatz	657	658	-1	-0,2
Außenumsatz	613	613	-	-
EBITDA bereinigt	73	78	-5	-6,4
EBIT bereinigt	41	45	-4	-8,9
Brutto-Investitionen	33	12	+21	+175
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	8.542	8.358	+184	+2,2

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr war im ersten Halbjahr 2014 rückläufig. Die Zahl der Reisenden (-6,0%) sowie die Verkehrsleistung (-3,3%) reduzierten sich. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen rückläufige Fahrgastzahlen.

Die Leistungsverluste in der Region Hessen konnten nicht durch neu gewonnene Verkehre ausgeglichen werden, so dass auch die Betriebsleistung zurückging (-1,4%).

Gesamt- und Außenumsatz lagen nahezu auf Vorjahresniveau. Beim Gesamtumsatz bewirkten geringere Schienenersatzverkehre die leichte Unterschreitung des Vorjahreswerts (-0,2%).

Niedrigere Dieselpreise führten im Wesentlichen zu einem Rückgang des Materialaufwands um 1,0%. Der Personalaufwand (+3,5%) erhöhte sich tarif- und mengenbedingt. Die Abschreibungen gingen zurück. Abschreibungseffekte aus bereits getätigten Fahrzeuginvestitionen wirken sich erst in der zweiten Jahreshälfte aus.

Infolge der gestiegenen Produktionskosten (insbesondere Personalaufwand) sanken das bereinigte EBITDA um 5 Mio. € auf 73 Mio. € und das bereinigte EBIT um 4 Mio. € auf 41 Mio. €.

Die im ersten Halbjahr 2014 getätigten Busbeschaffungen für einen gewonnenen Neuverkehr sowie zeitlich vorgezogene Fahrzeuginvestitionen führten zu einem starken Anstieg der Brutto-Investitionen (+175%).

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2014 im Wesentlichen durch einen gewonnenen Neuverkehr in der Region Rhein-Neckar sowie durch die Rücknahme von Auftragnehmerleistungen angestiegen.

Geschäftsfeld DB Arriva

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Ausbau des europäischen Netzwerks

- DB Arriva hat in Großbritannien weitere eigenwirtschaftliche Verkehre auf der East Coast und der West Line beantragt.
- Zur weiteren Geschäftsausweitung in Tschechien hat DB Arriva *Cup Tour* [Seite 5] übernommen.
- Im Januar 2014 verkaufte DB Arriva seine Anteile an *Arriva Malta* [Seite 5].

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Arriva wurde im ersten Halbjahr 2014 durch deutliche Verbesserungen in der Sparte Mainland Europe getrieben, die insbesondere auf die erstmalig vollständige Einbeziehung von Veolia Osteuropa (einbezogen seit 1. Mai 2013) zurückzuführen sind. Ein steigender Wettbewerbsdruck dämpfte die Entwicklung im Busgeschäft in Großbritannien.

Pünktlichkeit leicht rückläufig

Pünktlichkeit Personenverkehr [in %]	1. Halbjahr 2014		1. Halbjahr 2013
	2014	2013	2013
DB Arriva (Schiene)	92,0	91,7	92,8

Der Pünktlichkeitswert für unsere Schienenpersonenverkehre in Europa (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) ist gegenüber dem ersten Halbjahr 2013 aufgrund einer Beeinträchtigung des Geschäfts im ersten Quartal 2014 durch Unwetter in Großbritannien leicht rückläufig.

Wirtschaftliche Entwicklung leicht positiv

DB Arriva Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Reisende in Mio.	823,4	792,7	+30,7	+3,9
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	4.196	4.080	+116	+2,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	64,3	66,5	-2,2	-3,3
Betriebsleistung in Mio. Buskm	498,3	460,3	+38,0	+8,3
Gesamtumsatz	2.210	2.031	+179	+8,8
Außenumsatz	2.208	2.028	+180	+8,9
EBITDA bereinigt	219	202	+17	+8,4
EBIT bereinigt	104	94	+10	+10,6
Brutto-Investitionen	75	158	-83	-52,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	45.814	46.216	-402	-0,9

Insgesamt ist die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Arriva im ersten Halbjahr 2014 positiv verlaufen. Der Umsatzanstieg (+8,8%) resultierte im Wesentlichen aus der Akquisition von Veolia Osteuropa, höheren Unterstützungsleistungen (Revenue Support Payments) für das Cross-Country-Franchise sowie dem Busgeschäft in Großbritannien. Zudem wirkten sich Währungskurseffekte positiv aus.

Der erhöhte Materialaufwand (+4,5%) infolge gestiegener Energie- und Instandhaltungsaufwendungen geht maßgeblich auch auf die Akquisition von Veolia Osteuropa zurück. Der Personalaufwand (+6,1%) nahm mit dem Personalaufbau infolge der Ausweitung unserer Geschäftsaktivitäten zu.

Die höheren Umsatzerlöse und die nur unterproportional gestiegenen Aufwendungen führten im Ergebnis zu einem Zuwachs im bereinigten EBITDA um 17 Mio. € auf 219 Mio. € und im bereinigten EBIT um 10 Mio. € auf 104 Mio. €.

Die Entwicklung der Investitionen (-52,5%) war geprägt von der Entwicklung in den Niederlanden und in Schweden. Aufgrund der dort gewonnenen Ausschreibungen im Jahr 2012 wurden hier in den Vorjahren höhere Investitionen getätigt.

Zusätzlich waren die Investitionen im Busgeschäft in Großbritannien rückläufig. Der Schwerpunkt der Investitionen im ersten Halbjahr 2014 lag in der Beschaffung von Schienenfahrzeugen und Bussen, hauptsächlich in Großbritannien, den Niederlanden und Italien.

Die Mitarbeiterzahl (-0,9%) ist gegenüber dem 30. Juni 2013 aufgrund des Verkaufs von *Arriva Malta* [Seite 5] gesunken.

SPARTE UK BUS

Das Umfeld für die Sparte UK Bus ist auch im ersten Halbjahr 2014 herausfordernd geblieben. Die Kürzungen öffentlicher Mittel für den Nahverkehr konnten zum überwiegenden Teil durch Effizienzsteigerungsmaßnahmen kompensiert werden.

UK Bus Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Reisende in Mio.	371,7	359,0	+12,7	+3,5
Betriebsleistung in Mio. Buskm	195,3	198,9	-3,6	-1,8
Gesamtumsatz	651	588	+63	+10,7
Außenumsatz	634	575	+59	+10,3
EBITDA bereinigt	92	96	-4	-4,2
EBIT bereinigt	48	57	-9	-15,8
Brutto-Investitionen	35	80	-45	-56,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	17.857	17.749	+108	+0,6

Die Leistungsentwicklung im Busgeschäft in Großbritannien verlief im Berichtszeitraum negativ. Steigender Wettbewerbsdruck dämpfte die Entwicklung. Dies führte zu einem Rückgang der Betriebsleistung (-1,8%). Die Zahl der Reisenden stieg infolge des Wirtschaftswachstums in Großbritannien um 3,5%.

Insgesamt war infolge positiver Währungskurseffekte (+22 Mio. €), des Wachstums von DB Arriva Transport Solutions (+10 Mio. €) und der Übernahme von Centrebus im September 2013 (+9 Mio. €) ein Umsatzwachstum zu verzeichnen. Der Gesamt- und der Außenumsatz nahmen zu (+10,7% beziehungsweise +10,3%).

Gestiegene Instandhaltungs- und Energiekosten führten zu einer Erhöhung des Materialaufwands. Auch der Personalaufwand ist deutlich angestiegen. Hier wirkten sich unter anderem negative Währungskurseffekte aus.

In der Folge verzeichnete die Sparte UK Bus durch gestiegene Aufwandsbelastungen eine rückläufige Entwicklung des operativen Ergebnisses. Das bereinigte EBITDA ging um 4 Mio. € auf 92 Mio. € und das bereinigte EBIT um 9 Mio. € auf 48 Mio. € zurück.

Die Brutto-Investitionen (-56,3%) waren im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich rückläufig. Grund für diesen Rückgang sind im Vorjahr getätigte Investitionen in Hybridbusse sowie in Maßnahmen zur Sicherung barrierefreier Zugänge.

Die Zahl der Mitarbeiter stieg per 30. Juni 2014 vor allem aufgrund des Wachstums von DB Arriva Transport Solutions sowie der Übernahme von Centrebus leicht um 0,6%.

SPARTE UK TRAINS

Die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte UK Trains wurde insbesondere von gestiegenen Fahrgeldeinnahmen sowie erhöhten Unterstützungsleistungen für das Cross-Country-Franchise beeinflusst, die allerdings die Aufwandssteigerungen nicht ausgleichen konnten.

UK Trains Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Reisende in Mio.	61,2	59,8	+1,4	+2,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.055	3.007	+48	+1,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	36,9	37,9	-1,0	-2,6
Gesamtumsatz	711	653	+58	+8,9
Außenumsatz	699	642	+57	+8,9
EBITDA bereinigt	23	32	-9	-28,1
EBIT bereinigt	11	21	-10	-47,6
Brutto-Investitionen	5	6	-1	-16,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	5.485	5.350	+135	+2,5

Die Leistungsentwicklung im Berichtszeitraum verlief differenziert. Während die Betriebsleistung zurückging (-2,6%), hat sich die Verkehrsleistung leicht verbessert (+1,6%).

Umsatzseitig resultierten positive Effekte aus höheren Unterstützungsleistungen für das Cross-Country-Franchise (+32 Mio. €) und Währungskurseffekten (+24 Mio. €). Gesamt- und Außenumsatz stiegen insgesamt um rund 9% an.

Aufwandsseitig ging der Materialaufwand um 2,0% zurück. Effekte aus geringeren Trassennutzungsentgelten wurden dabei durch höhere Energie- und Instandhaltungskosten abgeschwächt. Der Personalaufwand (+10,1%) ist mengen- und tarifbedingt angestiegen. In den Aufwandspositionen wirkten sich zudem auch negative Währungskurseffekte aus.

Insgesamt konnten die Umsatzsteigerungen die Aufwandsmehrunge nicht vollständig kompensieren: Das bereinigte EBITDA fiel um 9 Mio. € auf 23 Mio. € und das bereinigte EBIT um 10 Mio. € auf 11 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen blieben auf niedrigem Niveau annähernd unverändert.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich per 30. Juni 2014 infolge von Neueinstellungen um 2,5 %.

SPARTE MAINLAND EUROPE

Die Sparte Mainland Europe verzeichnete eine positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung, die vor allem aus der Übernahme von Veolia Osteuropa sowie Ausschreibungserfolgen in Dänemark resultierte.

Mainland Europe Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	50,2	50,7	- 0,5	- 1,0
Reisende Bus in Mio.	340,2	323,2	+ 17,0	+ 5,3
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.142	1.073	+ 69	+ 6,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	27,4	28,6	- 1,2	- 4,2
Betriebsleistung in Mio. Buskm	303,0	261,4	+ 41,6	+ 15,9
Gesamtumsatz	905	841	+ 64	+ 7,6
Außenumsatz	875	811	+ 64	+ 7,9
EBITDA bereinigt	116	86	+ 30	+ 34,9
EBIT bereinigt	55	26	+ 29	+ 112
Brutto-Investitionen	35	71	- 36	- 50,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	22.298	22.951	- 653	- 2,8

Die Leistungsentwicklung verlief im ersten Halbjahr 2014 uneinheitlich. Im Schienenverkehr ging die Betriebsleistung infolge der Abgabe unrentabler Verkehre in Schweden zurück. Gegenläufig nahm die Betriebsleistung im Busverkehr aufgrund der Übernahme von Veolia Osteuropa zu.

Insgesamt verzeichnete die Sparte Mainland Europe eine positive Umsatzentwicklung: Der Gesamtumsatz stieg um 7,6 % und der Außenumsatz um 7,9 %. Positiv wirkte vor allem hier die erstmalig vollständige Einbeziehung von Veolia Osteuropa (+ 96 Mio. €), zum Teil gedämpft durch den Verkauf der Malta-Verkehre (- 15 Mio. €).

Die Geschäftsausweitung führte auch zu einer Erhöhung des Material- (+ 1,3 %) und des Personalaufwands (+ 3,6 %).

Die höheren Umsatzerlöse führten bei unterproportional gestiegenen Aufwendungen im Ergebnis zu einem Zuwachs im bereinigten EBITDA und EBIT (+ 30 Mio. € auf 116 Mio. € beziehungsweise + 29 Mio. € auf 55 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen blieben im Berichtszeitraum infolge der abgeschlossenen Fahrzeugbeschaffungen für gewonnene Verkehre in Schweden und den Niederlanden deutlich unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2013.

Die Zahl der Mitarbeiter (- 2,8 %) ist im Vergleich zum 30. Juni 2013 aufgrund des Verkaufs von Arriva Malta gesunken.

TRANSPORT UND LOGISTIK

Geschäftsfeld DB Schenker Rail

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Projekt Netzeckbahn erfolgreich in Umsetzung

Das Projekt Netzeckbahn zur besseren Auslastung der Züge beziehungsweise für einen verlässlicheren Transportplan für den Kunden läuft weiterhin erfolgreich. Für das laufende Jahr 2014 werden Einsparungen von mindestens 3,7 Mio. Zugkm bei stabiler Leistungsmenge erwartet.

Umrüstung auf Flüsterbremsen

Die *Umrüstung auf Flüsterbremsen* [Seite 26] verläuft nach Plan. Seit Ende Juni 2014 fahren insgesamt rund 11.000 leise Wagen, davon über 3.000 umgerüstete Wagen.

Aktionsplan Deutschland plus leistet wichtigen Ergebnisbeitrag

Um den Faktorkostensteigerungen und Herausforderungen im Deutschlandgeschäft von DB Schenker Rail zu begegnen, wird der seit dem Jahr 2012 umgesetzte Aktionsplan Deutschland fortgeführt und um weitere strukturelle Maßnahmen ergänzt. Wie bereits im Vorjahr leisteten die im Rahmen des Aktionsplans angestoßenen Maßnahmen auch im Berichtszeitraum einen wichtigen Ergebnisbeitrag.

Ziel ist es, mit den Maßnahmen des Aktionsplans Deutschland plus die Effizienz des Geschäfts zu steigern, bei gleichzeitiger Verbesserung der Qualität.

Neben den bereits im Aktionsplan Deutschland initiierten Maßnahmen zur nachhaltigen Optimierung der Steuerung unserer Güterwagenflotte und zur Instandhaltung von Güterwagen und Loks werden im Aktionsplan Deutschland plus weitere Effizienzoptimierungen, zum Beispiel durch Steigerung der Energie- und Einsatzeffizienz unserer Ressourcen, gezielte Auslastungssteigerung sowie Prozessoptimierungen, erarbeitet.

WEITERE EREIGNISSE

- Das European Operations Center (EOC) – die europäische Leitstelle für 5.000 Güterzüge in Europa – hat seine Arbeit aufgenommen. Rund 200 Disponenten steuern in der DB Schenker-Zentrale in Frankfurt am Main den internationalen Schienengüterverkehr von DB Schenker Rail in 15 Ländern.

- Die letzte der 130 emissionsarmen Rangierloks Gravita BB wurde ausgeliefert und in Betrieb genommen. Damit ist ein wichtiger Baustein zur umweltfreundlichen Erneuerung der Diesellokomotivenflotte gesetzt.
- DB Schenker Rail erweitert sein Angebot im Wachstumsmarkt Türkei. Seit Juni 2014 fährt DB Schenker Rail für den türkischen Spediteur Ulusoy rund 95 % der Strecke zwischen Deutschland und der Türkei in Eigenregie.
- Ein neuer Dreijahresvertrag wurde mit Novelis Deutschland über den Schienentransport von Aluminiumbarren und -spulen zwischen Deutschland und England abgeschlossen. Rund 300 Züge pro Jahr werden eingesetzt.
- Mit BASF haben wir einen Fünfjahresvertrag für den gesamten Einzelwagenverkehr in Europa geschlossen. Der Vertrag beinhaltet ein Jahresvolumen von 600.000 t; das entspricht rund 30.000 Kesselwagen.
- DB Schenker Rail erweitert sein Netzwerk im Osten. Der Zugverkehr zwischen Deutschland, Tschechien und Zentralpolen startete Anfang 2014.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Schenker Rail wurde maßgeblich von der Region Central, die mit dem Deutschlandgeschäft den größten Umsatzanteil im Geschäftsfeld hat, beeinflusst. Positiv auf die Entwicklung wirkten sich unter anderem ein verbessertes konjunkturelles Umfeld, vergrößerte Transportentfernungen sowie eine gestiegene Kohlenachfrage in Großbritannien aus. Gegenläufig wirkten operative Einschränkungen in Frankreich und eine Wettbewerbsintensivierung bei einem gleichzeitig rückläufigen Kohlemarkt in Polen.

Pünktlichkeit verbessert

	1. Halbjahr 2014 ¹⁾	2013	1. Halbjahr 2013
Pünktlichkeit Schienengüterverkehr [in %]			
Ankunftspünktlichkeit (15 Min.) in Europa	69,8	68,3	68,3

¹⁾ Wert per Mai 2014.

Auch im Schienengüterverkehr von DB Schenker Rail konnte die Pünktlichkeit gesteigert werden. Die Verbesserung ist unter anderem auf günstigere Witterungsbedingungen sowie Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung zurückzuführen.

Wirtschaftliche Entwicklung positiv

DB Schenker Rail Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	189,9	196,7	- 6,8	- 3,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	52.116	51.627	+ 489	+ 0,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	97,1	98,0	- 0,9	- 0,9
Auslastung in t pro Zug	536,8	526,6	+10,2	+ 1,9
Gesamtumsatz	2.452	2.410	+ 42	+ 1,7
Außenumsatz	2.292	2.254	+ 38	+ 1,7
EBITDA bereinigt	157	136	+ 21	+ 15,4
EBIT bereinigt	9	- 6	+ 15	-
Brutto-Investitionen	78	66	+ 12	+ 18,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	31.219	31.536	- 317	- 1,0

Das konjunkturelle Umfeld und die Marktsituation in Europa sind auch im ersten Halbjahr 2014 für den Schienengüterverkehr herausfordernd geblieben. Die Verkehrsleistung (+ 0,9 %) ist im Berichtszeitraum infolge vergrößerter Transportentfernungen, des Anstiegs im Automotive- und Intermodalverkehr in Polen sowie der positiven Entwicklung in Ungarn und Rumänien gestiegen. Die Betriebsleistung (- 0,9 %) und die Menge der beförderten Güter (- 3,5 %) waren rückläufig. Hier machten sich die negativen Effekte aus dem *Unwetter Ela* [Seite 43] bemerkbar.

Der Gesamtumsatz stieg um 1,7 %. Hier wirkten Preisefekte in Deutschland, die gestiegenen Transportentfernungen und Zuwächse in Großbritannien, die sowohl operativ bedingt waren als auch aus Währungskurseffekten resultierten. Der Außenumsatz entwickelte sich ebenfalls positiv (+ 1,7 %). Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen unter anderem infolge geringerer Verschrottungserlöse zurück. Gegenläufig wirkten Anlagenverkäufe in Großbritannien und die Erträge aus dem Joint Venture mit Etihad Rail, Vereinigte Arabische Emirate.

Der Materialaufwand ging leicht zurück aufgrund geringerer Energiekosten und der gesunkenen Betriebsleistung. Der Personalaufwand (+ 3,2 %) ist im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 angestiegen. Dies resultierte aus dem Mitarbeiteraufbau in der Region West.

In Summe stieg das bereinigte EBITDA um 21 Mio. € auf 157 Mio. € und das bereinigte EBIT um 15 Mio. € auf 9 Mio. €. Maßgeblich dafür waren die positiven Effekte aus der weiteren Umsetzung des Programms *Aktionsplan Deutschland plus* [Seite 35] und dem Projekt *Netzwerkbahn* [Seite 35].

Die Brutto-Investitionen (+18,2%) verzeichneten einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum, der insbesondere auf den Kauf von Vektron-Lokomotiven in Polen zurückzuführen ist. Der Schwerpunkt der Investitionen lag in Lokomotiv- und Wagenbeschaffungen in Deutschland.

Die Zahl der Mitarbeiter (-1,0%) ist per 30. Juni 2014 gesunken. Der Rückgang resultierte aus der Entwicklung in Polen und Deutschland.

REGION CENTRAL

Die wirtschaftliche Entwicklung der Region Central war geprägt von einem sich erholenden konjunkturellen Umfeld sowie Preis- und Struktureffekten, die sich umsatzsteigernd auswirkten. Das *Unwetter Ela* [Seite 43] wirkte gegenläufig dämpfend.

Region Central Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	131,3	134,3	-3,0	-2,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	41.274	40.669	+605	+1,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm	76,4	77,7	-1,3	-1,7
Gesamtumsatz	2.383	2.326	+57	+2,5
Außenumsatz	1.810	1.795	+15	+0,8
EBITDA bereinigt	131	109	+22	+20,2
EBIT bereinigt	19	-3	+22	-
Brutto-Investitionen	49	48	+1	+2,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	20.223	20.901	-678	-3,2

Die Leistungsentwicklung war im ersten Halbjahr 2014 infolge von Struktureffekten bei den Verkehren uneinheitlich. Die positiven Effekte aus der aufsteigenden Konjunkturerwicklung wurden durch das Unwetter Ela überkompensiert. In der Folge stieg die Verkehrsleistung infolge einer höheren Transportweite (+1,5%), während die beförderten Güter (-2,2%) und die Betriebsleistung (-1,7%) zurückgingen.

Die Umsatzentwicklung verlief positiv. Neben Preiseffekten wirkten sich hier auch die gestiegenen Transportentfernungen aus. Dämpfend wirkten die Effekte aus dem Unwetter Ela, die die negativen Effekte aus dem Hochwasser im Vorjahr leicht überstiegen. Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen unter anderem infolge geringerer Verschrottungserlöse zurück.

Der Materialaufwand (+1,1%) ist im Berichtszeitraum leicht gestiegen. Dies resultierte insbesondere aus höheren eingekauften Transportleistungen. Abgeschwächt wurde diese Zunahme durch gesunkene Instandhaltungsaufwendungen. Der Personalaufwand (-0,8%) verringerte sich aufgrund der rückläufigen Mitarbeiterzahl.

Die gestiegenen Umsätze sowie die erfolgreiche Umsetzung der Programme Netzwerkbahn und Aktionsplan Deutschland plus führten zu verbesserten Ergebnisgrößen (bereinigtes EBITDA +22 Mio. € auf 131 Mio. €, bereinigtes EBIT +22 Mio. € auf 19 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen (+2,1%) lagen über dem Wert des ersten Halbjahres 2013. Dies geht insbesondere auf höhere Investitionen bei DB Schenker Rail Automotive zurück.

Die Mitarbeiterzahl (-3,2%) lag unterhalb des Vorjahresstichtags.

REGION WEST

In der Region West verlief die Entwicklung im Berichtszeitraum verhalten. Die rückläufige Leistungsentwicklung konnte umsatzseitig überkompensiert werden. Operative Einschränkungen in Frankreich wirkten dämpfend. Der Umsatz in Großbritannien entwickelte sich positiv.

Region West Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	48,0	48,9	-0,9	-1,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	8.771	9.148	-377	-4,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	17,2	17,5	-0,3	-1,7
Gesamtumsatz	457	435	+22	+5,1
Außenumsatz	398	381	+17	+4,5
EBITDA bereinigt	34	48	-14	-29,2
EBIT bereinigt	6	20	-14	-70,0
Brutto-Investitionen	16	11	+5	+45,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	5.539	5.069	+470	+9,3

Die Menge der beförderten Güter (-1,8%), die Verkehrsleistung (-4,1%) sowie die Betriebsleistung (-1,7%) der Region West verzeichneten zum Teil deutliche Rückgänge. Der Rückgang der Verkehrsleistung resultierte im Wesentlichen aus Produktionsengpässen. Die Betriebsleistung sank infolge des Volumenrückgangs und von Produktmixeffekten (mehr Kohletransporte).

In der Umsatzentwicklung spiegeln sich die gute Entwicklung im Baustoff- und Kohlebereich in Großbritannien sowie positive Währungskurseffekte wider, wodurch die

Effekte aus dem Leistungsrückgang überkompensiert wurden. Der Gesamt- und der Außenumsatz stiegen an (+ 5,1% beziehungsweise + 4,5%). Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen unter anderem aufgrund von Lokomotivverkäufen in Großbritannien.

Der Materialaufwand (+ 8,0%) erhöhte sich im Berichtszeitraum. Höhere Fremdleistungen und Trassenkosten überstiegen rückläufige Energiekosten. Der Personalaufwand (+ 19,9%) erhöhte sich infolge steigender Mitarbeiterzahlen in Großbritannien und Frankreich sowie tarifbedingt. Höhere Kosten für eingekaufte Transportleistungen in Frankreich führten zu einem Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Die Abschreibungen verringerten sich aufgrund von Anlagenverkäufen.

Insgesamt überstiegen die Aufwandssteigerungen die Umsatzzuwächse, sodass sich das bereinigte EBITDA um 14 Mio. € auf 34 Mio. € und das bereinigte EBIT um 14 Mio. € auf 6 Mio. € verschlechterte.

Höhere Investitionen in die Lokomotiv- und Wagenbeschaffung führten zu einer Erhöhung der Brutto-Investitionen.

Die Mitarbeiterzahl stieg per 30. Juni 2014 aufgrund eines Personalaufbaus in Frankreich und Großbritannien.

REGION EAST

Die Region East musste sich im ersten Halbjahr 2014 mit den Effekten aus einer spürbaren Zunahme des Wettbewerbs bei gleichzeitigem Rückgang des Kohlemarkts in Polen auseinandersetzen. Positiv wirkte im Berichtszeitraum die Entwicklung der Geschäftsaktivitäten in Südosteuropa.

Region East Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	30,8	31,4	- 0,6	- 1,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.071	1.811	+ 260	+ 14,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	3,5	2,8	+ 0,7	+ 25,0
Gesamtumsatz	117	109	+ 8	+ 7,3
Außenumsatz	84	78	+ 6	+ 7,7
EBITDA bereinigt	11	5	+ 6	+ 120
EBIT bereinigt	2	3	- 1	- 33,3
Brutto-Investitionen	13	8	+ 5	+ 62,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.419	4.713	- 294	- 6,2

Der deutliche Anstieg der Verkehrs- und der Betriebsleistung (+ 14,4% beziehungsweise + 25,0%) im Berichtszeitraum ergab sich insbesondere infolge des Anstiegs im Automotive- und Intermodalverkehr sowie der positiven Entwicklung des Transportgeschäfts in Ungarn und Rumänien. Die Menge der

beförderten Güter entwickelte sich hingegen im Wesentlichen aufgrund von Volumentrübkängen im Gleisanschlussgeschäft in Polen rückläufig (- 1,9%).

Die positive Leistungsentwicklung spiegelte sich in der Umsatzentwicklung wider. Sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz stiegen an (+ 7,3% beziehungsweise + 7,7%). Dies resultierte aus einem Anstieg im Transportbereich in Polen aufgrund eines höheren Verkehrsaufkommens infolge des Anstiegs im Automotive- und Intermodalverkehr sowie der positiven Geschäftsentwicklung in Südosteuropa. Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken unter anderem aufgrund eines Einmaleffekts durch Anlagenverkäufe im ersten Halbjahr 2013.

Der Materialaufwand (+ 7,3%) erhöhte sich im Berichtszeitraum. Positive Effekte aus geringeren Kosten für Energie und Trassennutzungsentgelte wurden durch höhere eingekaufte Transportleistungen und Instandhaltungsaufwendungen infolge eines Unfalls in Bulgarien mehr als aufgezehrt. Der Rückgang des Personalaufwands resultierte im Wesentlichen aus einem geringeren Personalbestand in Polen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen unter anderem infolge des Wegfalls von Verlusten aus Anlagenverkäufen aus dem Vorjahr unter dem Vorjahreswert.

Insgesamt verbesserte sich das bereinigte EBITDA um 6 Mio. € auf 11 Mio. €. Die Abschreibungen stiegen aufgrund des Wegfalls eines Einmaleffekts aus dem Vorjahr deutlich an. Das bereinigte EBIT ging daher um 1 Mio. € auf 2 Mio. € zurück.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge der Beschaffung von Lokomotiven in Polen an.

Die Mitarbeiterzahl ging per 30. Juni 2014, insbesondere aufgrund des Personalabbaus in Polen, um 6,2% zurück.

Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Ausbau des weltweiten Netzwerks

LOGISTIKZENTREN

- In Deutschland wurden zwei neue Logistikzentren in Ilsfeld und Nürnberg eröffnet. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt über 50 Mio. €.
- Auf rund 38.500 qm vereint das neue Logistikzentrum Pfungen/Schweiz Landverkehr, Luft- und Seefracht, Kontraktlogistik und Zolldienstleistungen unter einem Dach. Die Investitionssumme beträgt rund 33 Mio. €.

- In Sydney wurde ein neues Logistikzentrum, unter anderem für einen weltweit agierenden Kunden aus der Bekleidungsbranche, eröffnet. DB Schenker Logistics investierte rund 15 Mio. €.
- In Singapur ist ein rund 54.500 qm großes Logistikzentrum errichtet worden. Das nach den aktuellsten ökologischen Kriterien gebaute Zentrum ist mit dem »Green Mark Platinum«-Zertifikat ausgezeichnet worden. Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt rund 71 Mio. €.

Weitere Ereignisse

- DB Schenker Logistics hat den Auftrag für das logistische Ersatzteilmanagement für den Flugzeughersteller Embraer in Europa, dem Nahen und Mittleren Osten und Afrika gewonnen. Hierfür ist am Flughafen Charles de Gaulle, Paris/Frankreich, ein auf die Luftfahrtindustrie ausgerichtetes, 6.000 qm großes Logistikzentrum entstanden.
- Für den norwegischen Bekleidungsanbieter Varner versorgt DB Schenker Logistics seit dem Jahr 2014 fast 700 Geschäfte in Europa mit rund 3,5 Millionen Paketen jährlich. Das europäische Distributionszentrum liegt in Oslo.
- Für Viessmann, führender Hersteller für Heizung, Kühlung und Klimatisierungstechnologie, betreibt DB Schenker Logistics ein neues Logistikzentrum für Zentraleuropa in der Slowakei.
- Mit einem neuen, 12.000 qm großen Logistikzentrum bei Porto investiert DB Schenker Logistics in die Servicequalität im Landverkehr und in der Kontraktlogistik in Portugal.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2014

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 verbesserte Entwicklung der Weltwirtschaft. Dies spiegelt sich auch in der Leistungsentwicklung wider. Am dynamischsten ist weiterhin die Entwicklung der Kontraktlogistik.

Wirtschaftliche Entwicklung ansteigend

Schenker Logistics Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	48.985	47.276	+1.709	+ 3,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	540,0	526,2	+13,8	+2,6
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	988,1	911,0	+77,1	+ 8,5
Gesamtumsatz	7.407	7.405	+2	-
Außenumsatz	7.385	7.386	-1	-
Rohhertragsmarge in %	32,8	32,0	-	-
EBITDA bereinigt	240	227	+13	+ 5,7
EBIT bereinigt	148	136	+12	+ 8,8
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,0	1,8	-	-
Brutto-Investitionen	88	104	-16	-15,4
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	64.441	64.129	+312	+ 0,5

Die Volumenentwicklung in den einzelnen Sparten war im ersten Halbjahr 2014 unterschiedlich, aber übergreifend stark ausgeprägt:

- Das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr stieg um 3,6%. Treiber hierfür waren die Zuwächse im System- und Direktverkehr, die durch die leichte Abschwächung im Paketgeschäft leicht ausgeglichen wurden.
- In der Luftfracht stiegen die Volumina um 2,6%. Maßgeblich hierfür waren vor allem die transatlantischen Verkehre sowie die Verkehre Asien – Europa und in den Mittleren Osten. Gegenläufig nahm die Volumenentwicklung auf den transatlantischen und transpazifischen Routen sowie auf den Verkehren von und nach Lateinamerika ab.
- Das Seefrachtvolumen nahm um 8,5% zu. Eine positive Entwicklung zeigten insbesondere die innerasiatischen Relationen, die transpazifischen Relationen sowie die Relationen Asien – Europa.

Umsatzzuwächse infolge der starken Leistungsentwicklung wurden durch negative Währungskurseffekte (-270 Mio. €) nahezu vollständig aufgezehrt. Bereinigt um Währungskurseffekte ist ein Umsatzzuwachs von +4,4% erzielt worden.

Der Materialaufwand ist im ersten Halbjahr 2014 gesunken. Verantwortlich hierfür waren geringere Energieaufwendungen sowie Rückgänge der eingekauften Transportleistungen. Der Personalaufwand blieb auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2013.

Auf die Entwicklung der Aufwandspositionen wirkten sich die Währungskurseffekte positiv aus.

Infolge des Rückgangs der Aufwendungen für bezogene Leistungen stieg im ersten Halbjahr 2014 die Rohertragsmarge von 32,0% auf 32,8% an.

Das bereinigte EBITDA stieg um 13 Mio. € auf 240 Mio. € und das bereinigte EBIT um 12 Mio. € auf 148 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen (-15,4%) lagen unterhalb des Vorjahreswerts. Die Investitionsschwerpunkte lagen nach wie vor in der Region Europa. Darüber hinaus sind Neubauprojekte und Erweiterungen von Speditionsanlagen sowie Terminals in Deutschland, China, Finnland, Schweden, Singapur und Österreich zu nennen. Weitere größere Investitionen sind Projekte zur Einführung neuer IT-Systeme.

Die gestiegene Geschäftsaktivität in der Kontraktlogistik spiegelt sich per 30. Juni 2014 auch in einem leichten Anstieg der Mitarbeiterzahl wider (+0,5%).

SPARTE EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Der europäische Landverkehrsmarkt hat sich im ersten Halbjahr 2014 positiv entwickelt, das Marktwachstum blieb insgesamt aber eher auf einem geringen Niveau. Vor dem Hintergrund eines anhaltend sehr wettbewerbsintensiven Marktumfelds konnten Preismaßnahmen nur begrenzt durchgeführt werden. Unser Fokus lag auf dem weiteren Ausbau und der Optimierung unseres Netzwerks sowie der Steigerung der Produktivität. Zudem fokussieren wir uns auf unsere Kernprodukte: System- und Direktverkehre.

Europäischer Landverkehr Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	48.985	47.276	+1.709	+3,6
Gesamtumsatz	3.216	3.182	+34	+1,1
Außenumsatz	3.197	3.165	+32	+1,0
EBITDA bereinigt	100	93	+7	+7,5
EBIT bereinigt	53	45	+8	+17,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	24.720	24.770	-50	-0,2

Eine gestiegene Volumenentwicklung (+3,6%) führte im Berichtszeitraum zu einer Zunahme des Gesamt- (+1,1%) und des Außenumsatzes (+1,0%). Dabei sank die Anzahl der Sendungen im Paketgeschäft um 2,4%, was durch die Entwicklung der System- und Direktverkehre mehr als kompensiert wurde (+7,1%). Negative Währungskurseffekte dämpften die Dynamik des Umsatzwachstums.

Gegenläufig zeigten sich durch die Währungskurseffekte positive Auswirkungen auf der Aufwandsseite, sodass der Materialaufwand stabil blieb. Währungskursbereinigt führte die Volumenentwicklung zu höheren Kosten für eingekaufte Transportleistungen, insbesondere bei den System- und Direktverkehren. Auch der Personalaufwand stieg währungskursbereinigt infolge von Gehaltssteigerungen leicht an.

Getrieben durch die positive Umsatzentwicklung und die stabile Aufwandsentwicklung verbesserten sich auch die operativen Ergebnisgrößen. Insgesamt nahm das bereinigte EBITDA um 7 Mio. € auf 100 Mio. € und das bereinigte EBIT um 8 Mio. € auf 53 Mio. € zu. Währungskursbereinigt war die operative Ergebnisentwicklung noch etwas positiver.

Per 30. Juni 2014 sank die Mitarbeiterzahl leicht (-0,2%).

SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT

Die Entwicklung in der Sparte Luft- und Seefracht zeigte im ersten Halbjahr 2014 wieder ein positives Bild und entwickelte sich auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums – bereinigt um Währungskurseffekte sogar darüber. Die verbesserte weltwirtschaftliche Entwicklung spiegelt sich in der Entwicklung im Luftfrachtmarkt wider. Die Raten haben sich auf einem relativ niedrigen Niveau stabilisiert. Das Wachstum von Angebot und Nachfrage gestaltete sich relativ ausgeglichen. Im Seefrachtmarkt ist die Volatilität der Frachtraten dagegen angestiegen, da die Carrier versuchten, Preiserhöhungen am Markt durchzusetzen. Ein höheres Preisniveau konnte aber nicht dauerhaft gehalten werden.

Um den nachhaltigen Erfolg unserer globalen Aktivitäten in der Luft- und Seefracht sicherzustellen, haben wir weitere Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung eingeleitet.

Luft- und Seefracht Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	540,0	526,2	+13,8	+2,6
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	988,1	911,0	+77,1	+8,5
Gesamtumsatz	3.225	3.323	-98	-2,9
Außenumsatz	3.223	3.321	-98	-3,0
EBITDA bereinigt	98	99	-1	-1,0
EBIT bereinigt	82	82	-	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	20.669	20.850	-181	-0,9

Die einzelnen Produkte der Sparte Luft- und Seefracht verzeichneten im ersten Halbjahr 2014 eine positive Entwicklung. Die Volumina in der Luft- (+2,6%) und Seefracht (+8,5%) stiegen gegenüber dem ersten Halbjahr 2013. Dementsprechend entwickelten sich auch die Umsatzbeiträge. Gegenläufig wirkten allerdings negative Währungskurseffekte, sodass der Umsatz der Sparte zurückging. Sowohl Luft- als auch Seefracht verzeichneten währungskursbereinigt einen leichten Umsatzanstieg im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013.

Gegenläufig wirkten sich die Währungskurseffekte positiv auf die Aufwandsentwicklung aus, sodass die Kosten für eingekaufte Transportleistungen insgesamt geringer waren als im ersten Halbjahr 2013. Während der Aufwand bei der Luftfracht auch währungskursbereinigt nahezu unverändert war, stieg er bei der Seefracht. Auch die Personalaufwendungen sanken währungskursbedingt. Währungskursbereinigt sind sie infolge allgemeiner Gehaltsanpassungen leicht angestiegen.

Insgesamt blieben das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT annähernd stabil. Währungskursbereinigt war die Entwicklung positiv, insbesondere in der Luftfracht.

Die Mitarbeiterzahl lag per 30. Juni 2014 leicht unter dem Vorjahresniveau (-0,9%).

SPARTE KONTRAKTLOGISTIK/SCM

Die Entwicklung in der Kontraktlogistik ist auch im ersten Halbjahr 2014 anhaltend dynamisch. Sowohl die Entwicklung im Bestands- als auch im Neukundengeschäft war sehr erfreulich. In der wachstumsstärksten Sparte des Geschäftsfelds steht die Erweiterung unserer Kapazitäten im Fokus unseres Handelns. Unsere Kapazitäten zur Lagerhaltung und Distributionsabwicklung haben wir weiter ausgebaut.

Kontraktlogistik/SCM Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Gesamtumsatz	966	887	+79	+8,9
Außenumsatz	965	887	+78	+8,8
EBITDA bereinigt	54	45	+9	+20,0
EBIT bereinigt	29	23	+6	+26,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	18.514	18.007	+507	+2,8

Die Umsatzentwicklung in der Sparte Kontraktlogistik/SCM war im ersten Halbjahr 2014 anhaltend positiv. Hier machte sich die gute Geschäftsentwicklung im Bestands- wie auch im Neukundengeschäft bemerkbar. Gesamtumsatz und Außenumsatz entwickelten sich dadurch erfreulich (+8,9% beziehungsweise +8,8%). Auch hier machten sich negative Währungskurseffekte bemerkbar. Währungskursbereinigt war die Entwicklung der Sparte noch dynamischer.

Mit der Geschäftsausweitung stiegen auch der Materialaufwand und die Personalaufwendungen.

Die operative Ergebnisentwicklung war positiv, das bereinigte EBITDA stieg im ersten Halbjahr 2014 um 9 Mio. € auf 54 Mio. €, das bereinigte EBIT stieg um 6 Mio. € auf 29 Mio. €.

Die anhaltend dynamische Geschäftsentwicklung spiegelte sich auch in einem weiteren Anstieg der Zahl der Mitarbeiter per 30. Juni 2014 wider (+2,8%).

DIENTSTLEISTUNGEN

Geschäftsfeld DB Dienstleistungen

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Auftragserfolge für DB Fahrzeuginstandhaltung

DB Fahrzeuginstandhaltung hat mit Bombardier Verträge zur Instandhaltung von Fahrzeugkomponenten mit einer Laufzeit vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2022 unterzeichnet. Damit übernimmt DB Fahrzeuginstandhaltung die Instandhaltung von Bremskomponenten, Radsätzen und Drehgestellen von 220 Doppelstockwagen und 37 Lokomotiven.

Darüber hinaus hat DB Fahrzeuginstandhaltung bei der Veolia Verkehr GmbH einen Auftrag zur Revision von 78 Dieseltriebzügen gewonnen.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Wirtschaftliche Entwicklung verhalten

DB Dienstleistungen Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Gesamtumsatz	1.507	1.523	-16	-1,1
Außenumsatz	120	132	-12	-9,1
EBITDA bereinigt	119	90	+29	+32,2
EBIT bereinigt	28	4	+24	-
Brutto-Investitionen	106	104	+2	+1,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	26.103	26.430	-327	-1,2

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen von dessen Unterstützungscharakter für DB-konzerninterne Kunden geprägt. Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellen daher unverändert die Innenumsätze in Höhe von 1.387 Mio. € dar, die sich auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2013 bewegten (-0,3%). Preis- und mengenbedingte positive Effekte unter anderem im Bereich der Telekommunikations- und IT-Dienstleistungen wurden dabei durch Nachfragerückgänge und Struktureffekte bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen nahezu vollständig aufgezehrt.

Der Materialaufwand (-9,9%) verringerte sich im Vergleich zum Gesamtumsatz überproportional. Diese Entwicklung wurde vor allem durch den Leistungsrückgang sowie Struktureffekte aufgrund des Produktmixes bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen, niedrigere eingekaufte Fremdleistungen für Winterdienst aufgrund des milden Winters sowie die aus dem Ausbau der eigenen Fahrzeugflotte resultierenden geringeren Mietaufwendungen für Kraftfahrzeuge geprägt. Der Personalaufwand erhöhte sich nur leicht (+1,5%), da dem tarifbedingten Anstieg ein geringerer Personalbestand gegenüberstand. Die Abschreibungen lagen über dem Niveau des ersten Halbjahres 2013 und bezogen sich im Wesentlichen auf IT und Kraftfahrzeuge.

Insgesamt ergab sich insbesondere aus dem Rückgang des Materialaufwands im Berichtszeitraum ein Anstieg des bereinigten EBITDA und des bereinigten EBIT (+29 Mio. € auf 119 Mio. € beziehungsweise +24 Mio. € auf 28 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen stiegen aufgrund höherer Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fuhrpark (+1,9%).

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2014 im Vergleich zum Vorjahresstichtag leicht rückläufig. Anpassungen an die rückläufige Auftragslage stand dabei ein Personalaufbau vor allem im Bereich der IT-Dienstleistungen gegenüber.

INFRASTRUKTUR

Regelung zur Infrastrukturfinanzierung in Verhandlung

Auf Basis der Aussagen des im November 2013 geschlossenen Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD verhandelt der DB-Konzern derzeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesfinanzministerium (BMF) die Folgevereinbarung der Leis-

tungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für das Bestandsnetz. Die LuFV I war ursprünglich bis zum 31. Dezember 2013 befristet und wurde Ende 2013 für das Jahr 2014 und optional auch für das Jahr 2015 verlängert. Die Verhandlungen für die LuFV II sollen noch im laufenden Jahr abgeschlossen werden, damit diese zum 1. Januar 2015 in Kraft treten kann.

Fortschritte im Projekt Stuttgart-Ulm

Im Projekt Stuttgart-Ulm sind bisher über 40% des Bauvolumens beauftragt und mit Ausnahme des Abstellbahnhofs alle Unterlagen zur Planfeststellung eingereicht worden. Die Planfeststellungsbeschlüsse durch das EBA werden in den nächsten Monaten beziehungsweise im Laufe des Jahres 2015 erwartet.

Die Vorbereitungsarbeiten für die sogenannten Zuführungsstrecken, das unterirdische Schienensystem zum neuen Hauptbahnhof, sind weitestgehend abgeschlossen: Der Tunnelanschlag in Richtung Untertürkheim wurde am 4. Dezember 2013 begangen. Auch der Tunnel von und nach Bad Cannstatt und der Fildertunnel sind inzwischen im Bau.

Zudem laufen auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm die Hauptarbeiten. Insgesamt sind hier mittlerweile bereits rund 6.000 m Tunnelstrecke aufgefahren. Mit dem Steinbühl-tunnel, dem Boßlertunnel, dem Alabstiegstunnel und dem Tunnel Widderstall sind damit vier Tunnel im Bau.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Klagen gegen Mitglieder des Schienenkartells anhängig

Das Bundeskartellamt hatte in den Jahren 2012 und 2013 gegen Gesellschaften aus den Unternehmensgruppen voestalpine, Vossloh und Moravia Steel Bußgelder von insgesamt 134,5 Mio. € wegen wettbewerbswidriger Absprachen bei der Lieferung von Schienen an den DB-Konzern verhängt.

Im Dezember 2012 hatte der DB-Konzern wegen der Kartellabsprachen Klage auf Schadenersatz beim Landgericht Frankfurt am Main erhoben. Die Klagen gegen Vossloh, Moravia Steel sowie gegen den ehemaligen Eigentümer der Vossloh-Tochtergesellschaft Stahlberg Roensch GmbH sind noch vor dem Landgericht Frankfurt am Main anhängig.

Alternativvarianten zur »Y-Trasse« erarbeitet

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) haben wir fünf Alternativ- und eine Ergänzungsvariante zur Aus- und Neubaustrecke Bremen/Hamburg-Hannover, der sogenannten Y-Trasse, untersucht.

Im Vordergrund stand die Frage, wie mehr Kapazität auf der Schiene geschaffen werden kann – sowohl für den Personals als auch für den Güterverkehr. Die Themen Lärm- und Umweltschutz spielten dabei eine zentrale Rolle. Darüber hinaus wurden die Machbarkeit, Kosten, Fahrzeitgewinne und Kapazitätseffekte untersucht. Die ausgearbeiteten Varianten beruhen auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025 und berücksichtigen auch Infrastrukturmaßnahmen, die in Planung oder Umsetzung sind.

Der Bund wird eine gesamtwirtschaftliche Einschätzung der Varianten auf Basis der neuesten Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 vornehmen. Die im Anschluss zu entwickelnde Vorzugslösung wird schließlich durch ein Raumordnungsverfahren durch das Land Niedersachsen konkretisiert.

Positive Bilanz nach einem Jahr lärmabhängiges Trassenpreissystem

Seit dem 1. Juni 2013 sieht das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) der DB Netz AG für laute Güterzüge einen Zuschlag von zunächst 1,0% (ab dem 14. Dezember 2014: 2,0%) auf den regulären Trassenpreis vor. Im Förderzeitraum von acht Jahren wird dieser Zuschlag sukzessive weiter erhöht, wobei sich der Umfang nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Trassen, Zusatz- und Nebenleistungen der DB Netz AG richtet. Nach dem ersten Geltungsjahr sind bereits knapp 8% der von Güterzügen gefahrenen Trassenkilometer »leise«. Darüber hinaus wurde im ersten Förderjahr mit dem LaTPS für laute Güterzüge eine Gesamtsumme von 3,7 Mio. € generiert. Diese Gelder kommen als Bonuszahlungen den Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute, die ihre Güterwagen auf die leisen Bremstechnologien LL- oder K-Sohle umgerüstet haben. Insgesamt 1.820 Bonusanträge für 2012/2013 gingen bislang bei der DB Netz AG ein. Die Auszahlung der Boni wird nach Prüfung der Anträge bis September 2014 abgeschlossen sein. Die vorgesehene erste Erhöhung des lärmabhängigen Aufschlags auf den Trassenpreis fand termingerecht zum 1. Juni 2014 statt.

Ela verursacht Schäden in zweistelliger Millionenhöhe

Das Unwetter Ela vom Pfingstmontag 2014 führte in Nordrhein-Westfalen (NRW) zu erheblichen Schäden an der Schieneninfrastruktur. Knapp ein Drittel des gesamten Schienennetzes in NRW musste gesperrt werden. Rund 2.200 km

Oberleitung waren beschädigt oder ganz zerstört. Über 600 Mitarbeiter aus ganz Deutschland sowie rund 60 schwere Räum- und Reparaturfahrzeuge unterstützten die Aufräumarbeiten. Die Schäden für den DB-Konzern belaufen sich auf einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag.

Fortschritte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen

START DER BAUARBEITEN AM FALKENBERGTUNNEL

Mit einer symbolischen Sprengung begannen im März 2014 die Bauarbeiten am gut 2,5 km langen Falkenbergtunnel im Rahmen der Ausbaustrecke Hanau – Nantenbach (– Würzburg). Der neue Tunnel, der aus zwei Röhren besteht, soll ab dem Jahr 2017 den Schwarzkopftunnel ersetzen. Der neue Streckenabschnitt ist rund 8 km lang und weicht maximal 500 m von der vorhandenen Strecke ab. Die überwiegende Tunnellage ermöglicht eine flache Trassierung und die Erhöhung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 150 km/h. Die Tunnellage mindert zudem die Schallimmissionen entlang der Strecke erheblich.

Weitere Ereignisse

- DB Netze Fahrweg hat fünf Notfallkranzüge beschafft. Das Investitionsvolumen betrug rund 35 Mio. €.
- Europas größte Zugbildungsanlage in Maschen bei Hamburg wurde mit über 230 Mio. € modernisiert. Dabei wurden seit 2009 über 120 km Gleise sowie die Steuerungssysteme erneuert.
- Mit der Inbetriebnahme der Strecke Berlin – Rostock nach einem Streckenumbau sind ICE-Züge seit dem 15. Juni 2014 dort mit bis zu 160 km/h unterwegs und brauchen nur noch 1:59 Stunden (vorher 2:54 Stunden). Für den Güterverkehr ist die höhere Achslast von 25 t bedeutsam.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg lag im ersten Halbjahr 2014 unter dem Vorjahreszeitraum. Deutliche Aufwandsbelastungen in den Bereichen Instandhaltung/Erstellung (vor allem infolge der Beseitigung von Sturmschäden) und Personal (vor allem durch Neueinstellungen im Betrieb) konnten nur zum Teil durch höhere Umsatzerlöse kompensiert werden. Auch der milde Winter wirkte sich positiv aus. Die Investitionstätigkeit blieb auf hohem Niveau.

Pünktlichkeit verbessert

Produktqualität Schieneninfrastruktur [in %]	1. Halbjahr		1. Halbjahr
	2014	2013	2013
Gesamtpünktlichkeit ¹⁾ in Deutschland	95,3	93,8	94,4

¹⁾ DB-konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der Produktqualitätsindikator für die Schieneninfrastruktur hat sich im ersten Halbjahr 2014 infolge günstigerer Witterungsbedingungen verbessert. Die Gesamtpünktlichkeit der DB-konzernexternen und -internen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland lag bei durchschnittlich 95,3% (im ersten Halbjahr 2013: 94,4%). Positiv auf die Pünktlichkeit wirkten die im Rahmen der **Kunden- und Qualitätsinitiative** [Seite 12] umgesetzten Maßnahmen.

Wirtschaftliche Entwicklung unter Vorjahr

DB Netze Fahrweg Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	516,6	511,1	+ 5,5	+1,1
davon konzernexterne Bahnen	127,2	120,3	+ 6,9	+ 5,7
Anteil konzernexterner Bahnen in %	24,6	23,5	-	-
Gesamtumsatz	2.425	2.344	+ 81	+ 3,5
Außenumsatz	534	492	+ 42	+ 8,5
Anteil am Gesamtumsatz in %	22,0	21,0	-	-
EBITDA bereinigt	731	755	- 24	- 3,2
EBIT bereinigt	267	292	- 25	- 8,6
Operatives Ergebnis nach Zinsen	64	92	- 28	- 30,4
ROCE in %	3,0	3,3	-	-
Capital Employed per 30.06.	17.687	17.764	- 77	- 0,4
Netto-Finanzschulden per 30.06.	10.241	10.258	- 17	- 0,2
Tilgungsdeckung in %	10,3	10,8	-	-
Brutto-Investitionen	1.987	1.993	- 6	- 0,3
Netto-Investitionen	578	485	+ 93	+ 19,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	43.320	42.191	+ 1.129	+ 2,7

Im ersten Halbjahr 2014 ist die Betriebsleistung auf dem Netz infolge einer höheren Nachfrage von Kunden aus dem Regional- und dem Güterverkehr um 1,1% gestiegen.

Der Gesamtumsatz stieg infolge positiver Preis- und Mengeneffekte um 3,5%. In der Außenumsatzentwicklung spiegeln sich neben Preiseffekten die Nachfragesteigerungen durch DB-konzernexterne Bahnen wider, die sich sowohl aufgrund von Verkehrsvertragsgewinnen im Regionalverkehr als auch von Zuwächsen im Schienengüterverkehr ergaben. Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen

um 6,5% zurück. Hauptursache hierfür waren im Wesentlichen geringere Erträge aus Ausgleichszahlungen des Bundes für höhengleiche Kreuzungen infolge einer geänderten Auszahlungssystematik.

Der Materialaufwand (-0,5%) ging leicht zurück. Gestiegene Aufwendungen für die Instandhaltung/Erstellung, im Wesentlichen infolge der Beseitigung von witterungsbedingten Schäden durch das Unwetter Ela, wurden durch geringere Aufwendungen für Winterdienst und Energie annähernd ausgeglichen. Der Personalaufwand (+3,5%) nahm im Wesentlichen aufgrund der höheren Mitarbeiterzahl sowie tarifbedingt zu. Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+6,7%) ist unter anderem auf die personalbezogenen Aufwendungen zurückzuführen, die aus dem höheren Mitarbeiterbestand resultierten. Die Abschreibungen (+0,3%) lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2013.

In Summe überstiegen die Aufwandsbelastungen die Umsatzzuwächse, sodass das bereinigte EBITDA um 24 Mio. € auf 731 Mio. € und das bereinigte EBIT um 25 Mio. € auf 267 Mio. € zurückging. Infolge eines gegenüber dem Vorjahreszeitraum nahezu gleich gebliebenen Niveaus des operativen Zinssaldos sank das operative Ergebnis nach Zinsen um 28 Mio. € auf 64 Mio. €.

Da sich das bereinigte EBIT negativ entwickelte und sich das Capital Employed nur leicht reduzierte, verschlechterte sich der ROCE geringfügig von 3,3% auf 3,0%.

Die Netto-Finanzschulden blieben auf dem Niveau des Vorjahresendwerts (-0,2%). Die Tilgungsdeckung hat sich bei adjustierten Netto-Finanzschulden auf Niveau des Vorjahresendwerts infolge eines ergebnisbedingten Rückgangs des operativen Cashflows etwas verschlechtert und beläuft sich per 30. Juni 2014 auf 10,3%.

Die Brutto-Investitionen (-0,3%) lagen bei anhaltend hohen Investitionen in das Bestandsnetz auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2013. Die Netto-Investitionen stiegen hingegen deutlich (+19,2%). Weitere Investitionen entfielen auf Neu- und Ausbaustrecken sowie Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen. Dazu gehörten Großprojekte wie die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1 Nürnberg-Erfurt, Nr. 8.2 Erfurt-Halle/Leipzig und Nr. 9 Leipzig-Dresden, Stuttgart 21, die ABS/NBS Stuttgart-Augsburg, die ABS Hanau-Nantenbach und die Streckenertüchtigung Berlin-Rostock.

Die Zahl der Mitarbeiter (+2,7%) ist per 30. Juni 2014 vor allem aufgrund von Neueinstellungen im operativen Betrieb und in der Instandhaltung sowie infolge einer höheren Fertigungstiefe im Bereich der Fahrwegdienste angestiegen.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Erste Fernbusstation in Deutschland errichtet

Am Bahnhof Berlin Südkreuz hat DB Station&Service im Januar 2014 seine erste Fernbusstation in Deutschland errichtet und bietet einen diskriminierungsfreien Zugang für alle Fernbusunternehmen an. Täglich halten an der Station 60 Fernbusse. Die Tendenz ist steigend. Im Juni 2014 hielt bereits der 3.000. Fernbus in Berlin Südkreuz. Bis Ende 2014 werden es rund 15.000 Halte sein, für 2015 sind 25.000 geplant. Im Sommer 2014 wird die nächste Fernbusstation in Kassel-Wilhelmshöhe in Betrieb genommen.

Ausbau WLAN-Technik in Bahnhöfen

Seit Ende 2013 können Reisende und Besucher an rund 125 Bahnhöfen täglich 30 Minuten kostenfrei einen Internetzugang nutzen. Um Funkabdeckung und Geschwindigkeit zu verbessern, erneuern wir an den 24 meistfrequentierten Bahnhöfen die WLAN-Technik.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Die Entwicklung von DB Netze Personenbahnhöfe wurde im ersten Halbjahr 2014 durch Nachfragezuwächse und die Ausweitung des Vermietungsgeschäfts bestimmt. Überproportionale Umsatzsteigerungen führten zu einer deutlich positiven Ergebnisentwicklung. Die Investitionen gingen, maßgeblich aufgrund des Abschlusses des Projekts City-Tunnel Leipzig und der Beendigung der Infrastrukturbeschleunigungsprogramme, zurück.

Produktqualität konstant

Produktqualität DB Netze Personenbahnhöfe [in Schulnoten]	1. Halbjahr 2014	2013	1. Halbjahr 2013
Anlagenqualität	3,03	3,03	3,03

Die Bewertung Anlagenqualität (BAQ) wird örtlich erhoben und in einem detaillierten Berechnungs- und Gewichtungsalgorithmus ermittelt. Der Wert ist stabil auf dem Niveau von 3,03 geblieben.

Wirtschaftliche Entwicklung stabil

DB Netze Personenbahnhöfe Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Stationshalte in Mio.	72,3	71,0	+1,3	+1,8
davon konzernexterne Bahnen	14,1	13,4	+0,7	+5,2
Gesamtumsatz	589	567	+22	+3,9
davon Stationserlöse	387	375	+12	+3,2
Außenumsatz	238	224	+14	+6,3
EBITDA bereinigt	202	183	+19	+10,4
EBIT bereinigt	136	117	+19	+16,2
ROCE in %	9,4	7,9	-	-
Capital Employed per 30.06.	2.887	2.963	-76	-2,6
Netto-Finanzschulden per 30.06.	1.270	1.372	-102	-7,4
Tilgungsdeckung in %	26,1	21,7	-	-
Brutto-Investitionen	194	241	-47	-19,5
Netto-Investitionen	62	103	-41	-39,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.915	4.896	+19	+0,4

Die Zahl der Stationshalte (+1,8%) ist im ersten Halbjahr 2014 leicht angestiegen. Dies resultierte ganz wesentlich aus der Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig im Dezember 2013.

Der Anstieg im Gesamtumsatz (+3,9%) ist auf mengen- und preisbedingt höhere Stationserlöse sowie gestiegene Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. Bei den Vermietungsumsätzen wirkte insbesondere die Ausweitung des Vermietungsgeschäfts, die die Entwicklung des Außenumsatzes (+6,3%) prägte. Die gestiegene Zahl von Stationshalten DB-konzernexterner Bahnen wirkte hierbei unterstützend. Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen maßgeblich aufgrund geringerer Zuschüsse für Projekte deutlich zurück.

Der Materialaufwand (+0,4%) stieg unter anderem infolge höherer Aufwendungen für Instandhaltung leicht an. Geringere Aufwendungen für Energie wirkten gegenläufig. Der Personalaufwand (+1,3%) nahm tarifbedingt zu. Die Abschreibungen (+0,8%) lagen nahezu auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2013.

Insgesamt konnte die überproportionale Ertragssteigerung die Aufwandsbelastungen deutlich überkompensieren. In der Folge stieg das bereinigte EBITDA (+19 Mio. € auf 202 Mio. €) ebenso deutlich wie das bereinigte EBIT (+19 Mio. € auf 136 Mio. €). Die positive EBIT-Entwicklung führte bei einem geringeren Capital Employed zu einer deutlichen Verbesserung des ROCE von 7,9% im ersten Halbjahr 2013 auf 9,4% im ersten Halbjahr 2014. Für den Rückgang des Capital Employed war das geringere Anlagevermögen maßgeblich.

Die Netto-Finanzschulden gingen infolge eines ergebnisbedingten Anstiegs des operativen Cashflows, verbunden mit geringeren Netto-Investitionen, deutlich zurück (-7,4%). Dies wirkte sich auch entsprechend auf die Tilgungsdeckung aus, die sich per 30. Juni 2014 deutlich verbesserte und bei 26,1% lag.

Sowohl die Brutto-Investitionen (-19,5%) als auch die Netto-Investitionen (-39,8%) nahmen infolge geringerer Bautätigkeit im Vergleich zum ersten Halbjahr 2013 deutlich ab. Mit einem Anteil von rund 88% dominierten die Investitionen ins Bestandsnetz, davon der größte Teil in die Funktionalität der Bahnsteige beziehungsweise in Erweiterungs- und Neubaumaßnahmen. Die größten Einzelmaßnahmen waren die Abschluss- und Erweiterungsarbeiten am Empfangsgebäude Berlin Gesundbrunnen, das Projekt Stuttgart 21 und die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stadtbahn Heilbronn Nord.

Die Zahl der Mitarbeiter (+0,4%) lag per 30. Juni 2014 infolge von Neueinstellungen – vor allem in operativen Bereichen – leicht über dem Vorjahresniveau.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2014

Öffnung des Bahnstromnetzes

DB Energie ist in Europa das erste Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das tatsächliche Wechselmöglichkeiten für die Energieversorgung eröffnet. Dazu führt DB Energie ab dem 1. Juli 2014 neue Zugangsregeln für das Bahnstromnetz ein und ermöglicht damit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Energielieferanten auf der Grundlage energiewirtschaftlicher und eisenbahnbetrieblicher Regelungen die freie Wahl ihres Stromlieferanten. Dabei handelt es sich um eine Übergangslösung, bei der einzelne Prozessschritte noch manuell durchzuführen sind. Erst mit der vorgesehenen endgültigen Lösung können sämtliche Prozesse automatisiert durchgeführt werden.

Belastung durch höhere EEG-Umlage

Entgegen der bisherigen Praxis wird der Bahnstrom künftig vollumfänglich, das heißt auch der in den Bahnstromkraftwerken erzeugte 16,7-Hz-Strom, in die Umlage gemäß dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) einbezogen. Mit der Verabschiedung der EEG-Novelle im Bundestag am 11. Juli 2014 wurde zudem der durch den DB-Konzern zu entrichtende EEG-Satz deutlich angehoben. Das neue Gesetz beinhaltet darüber

hinaus eine Änderung der »Besonderen Ausgleichsregelung« für die Schienenbahnen, wonach ab dem Jahr 2015 anstelle der bisher fixen EEG-Mindestumlage (0,5 €/MWh) eine variable Umlage in Höhe von 20% der vollen EEG-Umlage zu entrichten ist. Für den DB-Konzern resultieren aus der EEG-Novelle jährlich zusätzliche Kosten im mittleren zweistelligen Millionenbereich.

Neues Bahnstrompreissystem

Im Dezember 2013 wurde das EU-Missbrauchsverfahren zur kartellrechtlichen Überprüfung des Bahnstrompreissystems (BPS) aufgrund eines »Commitments« zwischen EU und DB-Konzern durch die EU-Kommission eingestellt. Das Commitment sieht gegenüber dem heutigen BPS unter anderem den Verzicht auf mengen- und laufzeitbezogene Rabatte vor. Die Vorgaben des Commitments werden im neuen Bahnstrompreissystem, das zum 1. Juli 2014 eingeführt wurde, umgesetzt. Gleichzeitig werden im neuen BPS die veröffentlichten Entgelte für die Nutzung des Bahnstromnetzes an die EVU entsprechend deren individueller Nutzungsstruktur eins zu eins weitergegeben. Eine sogenannte »Rückfallversorgung« wird weiterhin angeboten. Diese ist für alle EVU relevant, die über keinen schriftlichen Liefervertrag mit DB Energie oder anderen Bahnstromversorgern verfügen und mit denen ein Vertragsschluss über konkludentes Verhalten, die Entnahme von Bahnstrom über die Oberleitung, zustande kommt.

Weitere Ereignisse

- Im April 2014 hat DB Energie nach vierjährigen Arbeiten die Erneuerung der Hauptschaltleitung abgeschlossen und damit wesentliche Verbesserungen der IT-Sicherheit, der Netzstabilität sowie der Ansteuerung der Kraftwerke erreicht. Die Kosten des Neubaus belaufen sich auf 10 Mio. €.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2014

DB Netze Energie musste sich auch im ersten Halbjahr 2014 mit einer geringeren Nachfrage unter anderem infolge von Energieeffizienzmaßnahmen und der milden Witterung, der Umsetzung regulatorischer Anforderungen und weiteren strukturellen Umbrüchen auf dem deutschen Strommarkt auseinandersetzen. Daraus folgende Belastungen konnten ergebnisseitig weitgehend kompensiert werden.

Produktqualität auf sehr hohem Niveau gehalten

	1. Halbjahr		1. Halbjahr
	2014	2013	2013
Produktqualität DB Netze Energie [in %]			
Versorgungssicherheit	99,99	99,99	99,99

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit durch DB Netze Energie konnte erneut beibehalten werden.

Wirtschaftliche Entwicklung leicht rückläufig

DB Netze Energie Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2014	2013	absolut	%
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	5.114	5.186	-72	-1,4
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	5.624	4.577	+1.047	+22,9
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	218,9	229,5	-10,6	-4,6
Gesamtumsatz	1.416	1.393	+23	+1,7
Außenumsatz	533	453	+80	+17,7
EBITDA bereinigt	66	77	-11	-14,3
EBIT bereinigt	34	35	-1	-2,9
ROCE in %	7,8	7,9	-	-
Capital Employed per 30.06.	868	879	-11	-1,3
Netto-Finanzschulden per 30.06.	126	211	-85	-40,3
Tilgungsdeckung in %	32,4	33,5	-	-
Brutto-Investitionen	44	32	+12	+37,5
Netto-Investitionen	20	18	+2	+11,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	1.770	1.652	+118	+7,1

Die Nachfrage nach Traktionsstrom (-1,4%) und Diesel (-4,6%) war insbesondere durch einen DB-konzerninternen Nachfragerückgang im Schienenpersonen- und -güterverkehr geprägt, der nur teilweise durch DB-konzernexterne Bahnen ausgeglichen werden konnte. Zu dem rückläufigen Traktionsenergieverbrauch trugen auch Effizienzsteigerungen bei. Im Bereich der stationären Energien (+22,9%) nahm der Absatz an DB-konzernexterne Kunden deutlich zu.

Der Nachfrageanstieg DB-konzernexterner Kunden dominierte auch die Umsatzentwicklung. Im Gesamtumsatz (+1,7%) wirkten Nachfragerückgänge DB-konzerninterner Kunden gegenläufig. Die sonstigen betrieblichen Erträge (+47,1%) erhöhten sich aufgrund zusätzlicher Erträge aus Netzbetriebsleistungen infolge der Übernahme der Bahnstromversorgungsanlagen der S-Bahn Berlin.

Der Materialaufwand (+2,5%) stieg infolge mengenbedingt höherer Strombezugsaufwendungen. Gegenläufig wirkten gesunkene Dieselbezugsaufwendungen.

Im Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwand kam neben Tarifsteigerungen auch die Übernahme der Bahnstromversorgungsanlagen der S-Bahn Berlin zum Tragen. Eine regulierungsbedingte Anpassung der Nutzungsdauer ausgewählter Energieanlagen an die Stromnetzentgeltverordnung führte zu einem deutlichen Rückgang der Abschreibungen.

Der im Vergleich zu den Erträgen überproportionale Anstieg der Kosten führte zu einer Verschlechterung des bereinigten EBITDA (-11 Mio.€ auf 66 Mio.€). Infolge niedrigerer Abschreibungen sank das bereinigte EBIT hingegen nur leicht (-1 Mio.€ auf 34 Mio.€). Bei einem leicht rückläufigen Capital Employed sank auch der ROCE leicht auf 7,8%.

Die Netto-Finanzschulden (-40,3%) sind aufgrund einer geringeren Mittelbindung im Working Capital deutlich zurückgegangen. Hier wirkte unter anderem die seit Januar 2014 verpflichtend anzuwendende Umkehrung der Steuerschuldnerschaft für innerdeutsche Energielieferungen. Ergebnisbedingt sank die Tilgungsdeckung auf 32,4%.

Die Investitionen lagen, unter anderem infolge der Übernahme der Bahnstromversorgungsanlagen der S-Bahn Berlin, oberhalb des Vorjahres. Der Schwerpunkt lag in der bundesweiten Erneuerung von Bahnstromleitungen, Bahnstromschaltanlagen und zentralen Umrichtern.

Die Zahl der Mitarbeiter stieg per 30. Juni 2014 um 7,1%. Hintergrund sind die Übernahme von Mitarbeitern der DB Netz AG sowie die weitere Umsetzung von Anforderungen aus dem Energiewirtschaftsrecht. (+22,9%)

Sonstige

Der Bereich Sonstige umfasst vor allem die Holdinggesellschaften DB AG und DB ML AG sowie weitere Gesellschaften, die sich nicht einem Geschäftsfeld zuordnen lassen. Der Anstieg des Gesamtumsatzes (+39 Mio.€ beziehungsweise +5,3%) resultierte im Wesentlichen aus Zuwächsen bei DB ProjektBau und DB International. Auch die Konsolidierungseffekte sind durch höhere interne Umsätze leicht gestiegen (+37 Mio.€ beziehungsweise +0,7%).

Die Veränderung des bereinigten EBITDA (+4 Mio.€ beziehungsweise -1,6% auf -241 Mio.€) und des bereinigten EBIT (+8 Mio.€ beziehungsweise -3,1% auf -246 Mio.€) resultierte unter anderem aus einer verbesserten Ergebnisentwicklung bei DB ProjektBau.

Weitere Informationen

Vergaben für Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen Bekämpfung von Kartellschäden Ermittlungen bei DB International

WESENTLICHE VERGABEN

Infrastruktur

- Im Bauabschnitt zwischen Zapfendorf und dem bereits errichteten Tunnel Eierberge (VDE 8.1) sind Bauleistungen für den Ausbau der zweigleisigen Bestandsstrecke zu einer viergleisigen Eisenbahnstrecke von rund 59 Mio. € in Auftrag gegeben worden.
- Zur Anbindung der Neubaustrecke Erfurt–Halle/Leipzig (VDE 8.2) und der Ausbaustrecke Halle/Leipzig–Berlin (VDE 8.3) an den Knoten Halle wurden Bauleistungen für Tiefbau und Gleisbau sowie Oberleitungsanlagen in Höhe von rund 50 Mio. € vergeben.
- Am Güterbahnhof Horka wurden Bauleistungen von über 33,6 Mio. € vergeben.
- Für den Umbau Berlin Ostkreuz wurden Ingenieurbauwerke und Bauleistungen für Gleisneubau, Lärmschutzwände, Betonstützwände und Oberleitungsanlagen mit einem Auftragsvolumen von rund 27 Mio. € beauftragt.

Fahrzeuge

- Bombardier haben wir mit der Lieferung von 88 Doppelstock-Reisezugwagen vom Typ DoIC sowie der Lieferung von 17 elektrischen Lokomotiven vom Typ TRAXX für den Fernverkehr beauftragt. Das Investitionsvolumen beträgt rund 284 Mio. €.
- Einen Auftrag über die Lieferung von 29 elektrischen Triebzügen vom Typ Talent 2 für den Regionalverkehr haben wir an Bombardier vergeben. Das Investitionsvolumen beträgt rund 146 Mio. €.
- Den polnischen Hersteller Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna haben wir mit der Lieferung von neun dieselgetriebenen Triebzügen vom Typ Link für den Regionalverkehr beauftragt. Das Investitionsvolumen beträgt über 30 Mio. €.

- Mit Bombardier haben wir einen Vertrag über die Lieferung von 89 Doppelstocktriebzügen geschlossen. Das Investitionsvolumen beträgt rund 247 Mio. €.
- An Bombardier wurde ein Auftrag über die Lieferung von sieben Bombardier-TRAXX-Diesellokomotiven mit Mehrmotorenantrieb vergeben. Das Investitionsvolumen beträgt rund 27 Mio. €.

WEITERE THEMEN ZUR BETRIEBS- UND GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Prävention und Bekämpfung von Kartellschäden

Der DB-Konzern hat ein Kartellpräventionssystem eingeführt. Ziel ist es, das Risiko von Kartellschäden von vornherein zu verringern. Das Konzept verfolgt einen risikobasierten Ansatz und beinhaltet die Identifikation von Risiken, die Zuordnung der Geschäftspartner zu Risikogruppen sowie verschiedene Instrumente zur Risikoprävention. Zudem bieten wir für unsere Geschäftspartner Seminare zu Kartellrecht und Korruptionsprävention und ein E-Learning an.

Darüber hinaus prüft und verfolgt ein Team von Spezialisten in der Rechtsabteilung des DB-Konzerns systematisch die Ansprüche des DB-Konzerns gegen kartellbeteiligte Lieferanten. So konnten bereits Schadenersatzforderungen in Höhe eines dreistelligen Millionenbetrags erfolgreich geltend gemacht werden.

Weitere rechtliche Themen

ERMITTLUNGEN BEI DB INTERNATIONAL

Vor dem Hintergrund der Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main gegen die DB International GmbH (DB International), die voraussichtlich im Jahr 2014 mit einer Geldbuße und einer Gewinnabschöpfung abgeschlossen werden, wurden ehemalige Verantwortliche auf Zahlung von Schadenersatz in Anspruch genommen. Diese Vorgänge sind inzwischen zu einem Abschluss gekommen.

Chancen- und Risikobericht



Integriertes Risikomanagement sichert Transparenz

Wesentliche Risiken in den Bereichen Regulierung, Absatzmarkt sowie Recht und Verträge

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 System ist entlang der Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Das **Risikomanagementsystem** [Geschäftsbericht 2013 Seite 183 f.] des DB-Konzerns ist im ersten Halbjahr 2014 nicht wesentlich verändert worden.

Auch die wesentlichen **Chancen und Risiken** [Geschäftsbericht 2013 Seite 183 ff.] des DB-Konzerns sind unverändert: Es haben sich im Vergleich zur Darstellung im Geschäftsbericht 2013 keine wesentlichen Änderungen ergeben.

BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Im Geschäftsjahr 2014 liegen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns in den Bereichen Regulierung, Absatzmarkt sowie Recht und Verträge. Im Vergleich zur Einschätzung im Geschäftsbericht 2013 hat sich die Gesamtrisikoposition für das Geschäftsjahr 2014 im ersten Halbjahr 2014 leicht reduziert.

Für die **Prognose der Entwicklung im Geschäftsjahr 2014** [Seite 50 ff.] bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,8 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich (s. w.): 0,3 Mrd. €). Im Wesentlichen ergeben sich diese Risiken aus den Bereichen Regulierung (0,3 Mrd. €; davon s. w.: 0,0 Mrd. €), Absatzmarkt (0,2 Mrd. €;

davon s. w.: 0,2 Mrd. €) sowie Recht und Verträge (0,2 Mrd. €; davon s. w.: 0,1 Mrd. €). Daneben besteht ein Impairment-Risiko infolge der niedrigen Kapitalverzinsung in der Infrastruktur und der Gefahr einer strukturellen Unterfinanzierung im Bestandsnetz. Ein Impairment hätte auch Auswirkungen auf die Ausschüttungsfähigkeit der DB AG. Regelungen zur **Infrastrukturfinanzierung** [Seite 42] stehen noch aus. Ein weiteres Risiko resultiert aus dem Verlauf der im Sommer 2014 beginnenden Tarifverhandlungen mit der EVG und der GDL. Es ist nicht auszuschließen, dass es in diesem Zusammenhang zu Streikmaßnahmen kommt.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch die drei **Rating-Agenturen** [Seite 17] Moody's, S&P und Fitch eingeschätzt. Deren externe Einschätzungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Rating-Bewertungen reflektiert.

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

Restrukturierung der Instandhaltung fortgesetzt Weitere Anleihe emittiert

RESTRUKTURIERUNG DER INSTANDHALTUNG FORTGESETZT

DB Dienstleistungen hat im Juli 2014 100 % seiner Anteile an der WBN Waggonbau Niesky GmbH verkauft. Waggonbau Niesky wird voraussichtlich ab dem 1. August 2014 nicht mehr in den Konzern-Abschluss einbezogen.

WEITERE ANLEIHE EMITTIERT

Im Juli 2014 haben wir über die DB Finance eine weitere Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 300 Mio. € begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sechs Jahren, weist eine variable Verzinsung auf und wurde überwiegend bei institutionellen Anlegern in Europa platziert.

Prognosebericht

Verbesserung des Wirtschaftswachstums im Jahr 2014 Ergebnis im Jahr 2014 mindestens auf Vorjahresniveau erwartet Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet

KÜNFTIGE AUSRICHTUNG DES DB-KONZERNS

Die künftige Ausrichtung des DB-Konzerns ist im Geschäftsbericht 2013 auf der Seite 194 beschrieben. Daran hat es im Berichtszeitraum keine Änderungen gegeben.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Voraussichtliche Entwicklung [in %]	2013	2014 (Prognose März)	2014 (Prognose Juli)
BIP Welt	+2,2	<+3,0	~+3,0
Welthandel ¹⁾	+2,8	~+5,0	~+4,0
BIP Euro-Raum	-0,4	~+1,0	~+1,0
BIP Deutschland	+0,5	>+1,5	~+2,0

¹⁾ Nur Warenhandel.

Die Erwartungen für 2014 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Unsere Einschätzungen zur wirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2014 haben sich im bisherigen Jahresverlauf im Wesentlichen bestätigt und sind in unserer aktualisierten Prognose konkretisiert worden.

Im Gesamtjahr 2014 wird die Weltwirtschaft voraussichtlich leicht stärker als im Vorjahr und als bisher erwartet wachsen. Der Wachstumsbeitrag aufstrebender Schwellenländer wird positiv bleiben, aber im Vergleich zum Vorjahr an Bedeutung verlieren. Die Gründe hierfür sind vielfältig. In China führt eine veränderte Wirtschaftspolitik zu einer Drosselung der wirtschaftlichen Expansion. Wachstumsimpulse für die Weltwirtschaft kommen vor allem von den westlichen Industrieländern, die ihre Erholung von der Rezession der vergangenen Jahre fortsetzen werden. Der Welthandel wird insbesondere durch das verlangsamte Industrie- und Außenhandelswachstum der größten Handelsnation der Welt, China, beeinträchtigt.

Die Entwicklung in den USA wird durch positive Fundamentaldaten – wie die anhaltende Erholung am Arbeitsmarkt, die Verbesserung der Vermögens- und Einkommenssituation der privaten Haushalte und die gestiegene Wettbewerbsfähigkeit der Industrie – gestützt. Unter anderem durch die

steigende Produktion im Energiesektor wird das Außenhandelsdefizit im Jahresverlauf sukzessive sinken. Die Wachstumseinbußen durch den strengen Winter zum Jahresbeginn 2014 können im Jahresverlauf teilweise kompensiert werden. Das BIP-Wachstum 2014 fällt durch diesen Effekt aber schwächer aus als im Vorjahr.

Der Euro-Raum wird seinen Erholungspfad im Gesamtjahr fortsetzen. Die weiter steigende Staatsverschuldung und eine historisch hohe Arbeitslosigkeit in Teilen des Euro-Raums begrenzen aber die Wachstumsperspektive und bergen große Risiken für die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Insbesondere Frankreich, die Niederlande und Italien weisen weiterhin geringe Wachstumsraten auf. Die verhaltene Binnennachfrage, unausgelastete Produktionskapazitäten und der starke Euro erzeugen im bisherigen Jahresverlauf anhaltenden Preisdruck. Der Erfolg des wirtschaftlichen Erholungsprozesses wird durch das Risiko einer Deflation gefährdet. Vor diesem Hintergrund entschloss sich die Europäische Zentralbank zur Stimulierung der Realwirtschaft mit geldpolitischen Instrumenten. Kräftige positive Impulse dieser Geldpolitik sind jedoch aufgrund der geringen Nachfrage nach Krediten aus dem privaten Sektor nicht zu erwarten. Damit wird das Deflationsrisiko voraussichtlich vorerst anhalten.

Deutschland wird seine Rolle als Wachstumsmotor im Euro-Raum 2014 behalten. Ein stabiler Arbeitsmarkt stärkt die Einkommensentwicklung und die Konsumnachfrage im privaten Sektor. Der sich erholenden Importnachfrage aus dem Euro-Raum kommt aufgrund der Größe sowie der Kaufkraft des europäischen Absatzmarkts eine besondere Bedeutung zu. Zudem zeigen steigende Anlageinvestitionen, dass die Unternehmen nach dem Überwinden der Euro-Krise wieder zunehmend Vertrauen in die weitere konjunkturelle Entwicklung haben. Dieser Trend wird voraussichtlich im Gesamtjahr anhalten und zu einer weiteren Belebung des Geschäftsklimas beitragen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Personenverkehr

	2013	2014 (Prognose März)	2014 (Prognose Juli)
Voraussichtliche Entwicklung [in %]			
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,1	≤ +1,0 - 1,5	+1,5

Die Erwartungen für 2014 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Im deutschen Personenverkehrsmarkt gehen wir für 2014 unverändert von einem Wachstum des Gesamtmarkts aus. Für den Schienenpersonenfernverkehr erwarten wir jedoch aufgrund des intensiven intermodalen Wettbewerbs einen deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung.

Für den europäischen Schienenpersonenverkehr rechnen wir unter Berücksichtigung der Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf und aufgrund der anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Lage in einigen europäischen Ländern unverändert mit einem leichten Rückgang der Verkehrsleistung.

Transport und Logistik

	2013	2014 (Prognose März)	2014 (Prognose Juli)
Voraussichtliche Entwicklung [in %]			
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+2,1	+3,0 - 3,5	~+3,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	-0,5	+1,0 - 2,0	+2,5
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+0,8	+3,0 - 3,5	+2,0 - 2,5
Globale Luftfracht (Basis t)	+1,0	~+2,0	+2,5
Globale Seefracht (Basis TEU)	+2,0	+3,0 - 4,0	+3,5
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+5,5	~+7,0	~+7,0

Die Erwartungen für 2014 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der Ausblick für den deutschen Güterverkehrsmarkt bleibt gegenüber den bisherigen Erwartungen mit einem Leistungsanstieg um etwa 3% annähernd unverändert.

Aufgrund der weiterhin bestehenden Strukturprobleme im Euro-Raum bleibt der Ausblick aber nach wie vor mit Unsicherheiten behaftet. Trotz einer allmählichen Markterholung, der Erwartung steigender Faktorkosten und eines anhaltenden (Preis-)Wettbewerbs wird das Jahr 2014 für die Marktakteure weiter herausfordernd bleiben.

Vor dem Hintergrund der guten Rahmenbedingungen seitens der Konjunktur erwarten wir für den Schienengüterverkehrsmarkt in Europa im Gesamtjahr 2014 eine etwas positivere Entwicklung als bisher.

Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird auch im zweiten Halbjahr 2014 ein solides Wachstum erwartet. Infolge der eingetrübten Wirtschaftslage in Teilen von Osteuropa wird dies jedoch etwas schwächer ausfallen als bisher prognostiziert. Die Perspektiven für die Seefracht haben sich verbessert. Wir gehen von einem Zuwachs aus, der über den Wachstumsraten des Vorjahres liegen dürfte. Für die Luftfracht erwarten wir ein Volumenplus von rund 2,5%. Für den Kontraktlogistikmarkt wird unverändert eine sehr dynamische Entwicklung erwartet.

Infrastruktur

Wir erwarten, dass der Trend ansteigender Trassennachfrage auch im zweiten Halbjahr 2014 fortgeschrieben wird. Auch bei der Anzahl der Stationshalte gehen wir davon aus, dass sich die positive Entwicklung gegenüber den Vorjahren im Jahr 2014 fortsetzt. Durch das *Unwetter Ela* [Seite 43] und damit verbundene Zugausfälle dürfte der bisher erwartete Anstieg leicht abgeschwächt werden.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE

Unsere im März 2014 im Geschäftsbericht 2013 veröffentlichte Prognose zu der voraussichtlichen Entwicklung der Beschaffungsmärkte bleibt unverändert bestehen.

Die globalen Finanzmärkte bleiben weiterhin stark von geldpolitischen Entscheidungen der weltweit größten Notenbanken beeinflusst. Die in den vergangenen Jahren verursachte Liquiditätsflut treibt die Hausse auf den Finanzmärkten. Eine Fortsetzung dieses Trends in abgeschwächter Form wird für das Jahr 2014 erwartet.

Das Zinsniveau im Euro-Raum verbleibt auf absehbare Zeit auf dem aktuell sehr niedrigen Niveau. Mit einer Zinswende durch die EZB wird frühestens im Jahr 2016 gerechnet. Die Steigung der Zinskurve für festverzinsliche Staats- und Unternehmensanleihen bleibt dadurch im Jahr 2014 weitgehend unverändert.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung basiert auf unseren aktualisierten Einschätzungen zur Entwicklung im Geschäftsjahr 2014, basierend auf den in unserer Mittelfristplanung hinterlegten Annahmen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Nicht finanzielle Kennzahlen

	2013	2014 (Prognose März)	2014 (Prognose Juli)
Voraussichtliche Leistungsentwicklung			
Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr (Deutschland) in Pkm	80.244	+1,5 - 2%	-- 0,5%
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in tkm	104.259	+ 4%	+ 3%
Betriebsleistung auf dem Netz in Trkm	1.035	+ 0,5%	+ 1%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.543	+ 3 - 4%	+ 3 - 4%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.092	+ 5 - 6%	+ 5 - 6%
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.891	+ 7 - 8%	+ 7 - 8%

Die Erwartungen zur Leistungsentwicklung im Gesamtjahr 2014 sind weitgehend unverändert. Die größte Abweichung resultiert aus der schwächer als erwartet ausfallenden Entwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr mit entsprechenden Auswirkungen auf die Verkehrsleistungsentwicklung im Schienenpersonenverkehr in Deutschland. Im Schienengüterverkehr haben wir unsere Erwartungen aufgrund der Entwicklung im ersten Halbjahr 2014 etwas zurückgenommen.

Unsere Einschätzungen zur Entwicklung der Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland, der Mitarbeiterzufriedenheit und der weiteren Reduktion der CO₂-Emissionen bleiben unverändert bestehen. Im weiteren Jahresverlauf wird allerdings aufgrund erhöhter Bautätigkeit mit einer Verschlechterung der Pünktlichkeit im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 gerechnet.

Ertragslage

DB-KONZERN

	2013	2014 (Prognose März)	2014 (Prognose Juli)
Voraussichtliche Entwicklung [in Mio.€]			
Umsatz bereinigt	39.119	~ 41.000	~ 40.500
EBIT bereinigt	2.236	~ 2.200	> 2.200
ROCE in %	6,8	6,0 - 6,5	6,0 - 6,5
Tilgungsdeckung in %	20,5	~ 20,0	~ 20,0

Die Einschätzungen zur wirtschaftlichen Entwicklung im Gesamtjahr 2014 sind annähernd unverändert. Infolge der starken Entwicklung des Euros und der schwächeren Entwicklung bei DB Bahn Fernverkehr haben wir die Umsatzprognose etwas zurückgenommen. Unsere Prognose für das operative Ergebnis haben wir auf Basis der Entwicklung im ersten Halbjahr 2014 leicht angehoben. Wir gehen jetzt davon aus, dass wir mindestens das Vorjahresniveau erreichen werden.

GESCHÄFTSFELDER

Voraussichtliche Entwicklung [in Mio. €]	Umsatz bereinigt		EBIT bereinigt	
	2013	2014	2013	2014
DB Bahn Fernverkehr	4.083	→	323	↘
DB Bahn Regio	8.839	↗	777	↗
DB Arriva	4.180	↗	245	→
DB Schenker Rail	4.843	↗	57	↗
DB Schenker Logistics	14.857	↗	335	↗
DB Dienstleistungen	3.184	→	29	↗
DB Netze Fahrweg	4.769	↗	665	↘
DB Netze Personenbahnhöfe	1.119	↗	229	→
DB Netze Energie	2.775	↗	71	↘

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
 → auf Vorjahresniveau
 ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Auf der Ebene der Geschäftsfelder haben wir unsere Erwartungen in zwei Geschäftsfeldern angepasst. Bei DB Bahn Fernverkehr erwarten wir aufgrund der Entwicklung im ersten Halbjahr 2014 auch im Gesamtjahr 2014 eine schwächere Umsatz- und Ergebnisentwicklung als bisher angenommen. Gegenläufig haben wir unsere Umsatzerwartungen bei DB Bahn Regio aufgrund des Anstiegs im ersten Halbjahr 2014 angehoben.

ERWARTETE INVESTITIONEN

Voraussichtliche Entwicklung [in Mio. €]	2013	2014
Brutto-Investitionen	8.224	-9.500
Netto-Investitionen	3.412	-4.500

Die Einschätzungen zu den Investitionen im Geschäftsjahr 2014 sind unverändert.

ERWARTETE FINANZLAGE

Voraussichtliche Entwicklung [in Mrd. €]	2013	2014 (Prognose März)	2014 (Prognose Juli)
Fälligkeiten	1,5	1,2	1,2
Anleiheemissionen	2,4	-2,0	-2,0
Flüssige Mittel per 31.12.	2,9	2,9	2,9
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16,4	17,0 - 17,5	17,0 - 17,5

Auch unsere Erwartungen zur Entwicklung der Finanzlage sind unverändert.

Infolge von Investitionsverschiebungen und einem Mittelzufluss aus einem Immobilienverkauf erwarten wir die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2014 nun eher am unteren Ende der bisher prognostizierten Bandbreite.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

Nach der rückläufigen Entwicklung im Vorjahr geht der Vorstand der DB AG davon aus, dass sich der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2014 insgesamt stabil entwickelt. Der Umsatzanstieg wird ergebnisseitig voraussichtlich durch Kostenbelastungen in der Infrastruktur und Steigerungen des Personalaufwands weitestgehend aufgezehrt werden.

Wir erwarten, dass wir auch im zweiten Halbjahr 2014 über einen sehr guten Kapitalmarktzugang verfügen.

Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im *Risikobericht* [Seite 49 und Geschäftsbericht 2013 Seite 187 ff.] dargestellt sind. Für das Geschäftsjahr 2014 sehen wir insbesondere Risiken in den Bereichen Regulierung, Absatzmarkt sowie Recht und Verträge. Daneben besteht ein Impairment-Risiko infolge der niedrigen Kapitalverzinsung in der Infrastruktur und der Gefahr einer strukturellen Unterfinanzierung im Bestandsnetz. Auch der Verlauf der anstehenden Tarifverhandlungen kann nicht abgesehen werden.

Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands alle erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen. Wir wollen unsere Marktpositionen weiter stärken und unsere Strategie *DB2020* umsetzen. Die mittelfristigen Aussichten für den DB-Konzern bewerten wir daher insgesamt als positiv.

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
	2014	2013	
Umsatzerlöse	19.741	19.373	39.107
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.244	1.218	2.649
Gesamtleistung	20.985	20.591	41.756
Sonstige betriebliche Erträge	1.056	1.087	2.853
Materialaufwand	- 9.919	- 9.974	- 20.414
Personalaufwand	- 7.270	- 7.037	- 14.383
Abschreibungen	- 1.513	- 1.486	- 3.228
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.326	- 2.212	- 4.817
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.013	969	1.767
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	6	8	3
Zinsergebnis	- 444	- 437	- 879
Übriges Finanzergebnis	- 5	9	- 15
Finanzergebnis	- 443	- 420	- 891
Ergebnis vor Ertragsteuern	570	549	876
Ertragsteuern	72	5	- 227
Ergebnis	642	554	649
Ergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	627	550	657
anderen Gesellschaftern	15	4	- 8
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	1,46	1,28	1,53
verwässert	1,46	1,28	1,53

ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS

[in Mio. €]	1. Halbjahr		2013
	2014	2013	
Ergebnis	642	554	649
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 241	131	23
Veränderung direkt im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	- 241	131	23
Änderung aus Währungsumrechnung	58	- 78	- 131
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	- 5	- 4	- 3
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	- 44	19	- 21
Veränderung direkt im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	9	- 63	- 155
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	- 232	68	- 132
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	28	29	16
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	28	29	16
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	2	- 45	- 41
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	2	- 45	- 41
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	- 202	52	- 157
Gesamtergebnis	440	606	492
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	424	604	505
anderen Gesellschaftern	16	2	- 13

Konzern-Bilanz

AKTIVA

[in Mio. €]	30.06.2014	31.12.2013	30.06.2013
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	38.067	37.696	37.783
Immaterielle Vermögenswerte	4.124	4.115	4.095
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	514	511	522
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	11	11	11
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	110	138	112
Derivative Finanzinstrumente	82	74	106
Aktive latente Steuern	1.493	1.404	1.568
	44.401	43.949	44.197
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	1.001	948	988
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	5	5	4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.505	4.113	4.420
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.039	889	983
Forderungen aus Ertragsteuern	81	112	72
Derivative Finanzinstrumente	8	12	15
Flüssige Mittel	3.557	2.861	1.895
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	5	0
	10.196	8.945	8.377
Bilanzsumme	54.597	52.894	52.574

PASSIVA

[in Mio. €]	30.06.2014	31.12.2013	30.06.2013
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	3.988	4.190	4.396
Erwirtschaftete Ergebnisse	8.872	8.446	8.341
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	15.010	14.786	14.887
Anteile anderer Gesellschafter	137	126	135
	15.147	14.912	15.022
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	18.931	18.066	17.169
Übrige Verbindlichkeiten	255	271	314
Derivative Finanzinstrumente	349	343	273
Pensionsverpflichtungen	3.433	3.164	2.989
Sonstige Rückstellungen	2.778	2.828	2.916
Passive Abgrenzungen	1.326	1.389	1.436
Passive latente Steuern	162	223	227
	27.234	26.284	25.324
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	1.290	1.247	1.797
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.454	4.379	4.251
Sonstige Verbindlichkeiten	3.387	3.019	3.135
Ertragsteuerschulden	163	147	156
Derivative Finanzinstrumente	55	99	83
Sonstige Rückstellungen	2.080	2.055	2.027
Passive Abgrenzungen	787	752	779
	12.216	11.698	12.228
Bilanzsumme	54.597	52.894	52.574

Konzern-Kapitalflussrechnung

[in Mio. €]	1. Halbjahr		
	2014	2013	2013
Ergebnis vor Steuern	570	549	876
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.513	1.486	3.228
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	7
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-16	10	-38
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	0	-1	-11
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	6	0	0
Zins- und Dividendenerträge	-42	-30	-56
Zinsaufwendungen	485	467	935
Fremdwährungsergebnis	3	-12	-5
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-6	-8	-3
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	341	212	721
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-649	-255	188
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten	-43	-558	-1.287
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	2.162	1.860	4.555
Erhaltene Zinsen	29	20	32
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	1	0	1
Gezahlte Zinsen	-324	-294	-639
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern	-3	-92	-219
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.865	1.494	3.730
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	104	120	318
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-3.367	-3.645	-8.634
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.567	1.665	4.812
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-15	-62	-74
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	0	7	4
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	1	0	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel	-2	-134	-142
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	1	0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.711	-2.049	-3.716
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	-	-	5
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-200	-525	-525
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	-5	-5	-6
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-49	-58	-99
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	1.051	550	2.413
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-64	-	-750
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen	-220	-	-220
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	25	417	1
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-5	-89	-114
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	533	290	705
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	687	-265	719
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	2.861	2.175	2.175
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	-1	0	0
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	10	-15	-33
Flüssige Mittel am Ende der Periode	3.557	1.895	2.861

Konzern-Eigenkapitalspiegel

[in Mio. €]	Rücklagen							Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere ¹⁾	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen					
Stand am 01.01.2013	2.150	5.310	60	6	-119	-903	-12	4.342	8.356	14.848	130	14.978
+ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 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

[in Mio. €]	Rücklagen							Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere ¹⁾	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen					
Stand am 01.01.2014	2.150	5.310	-66	3	-181	-864	-12	4.190	8.446	14.786	126	14.912
+ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-200	-200	-5	-205
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	1	1	-1	-	-1	-1
± Gesamtergebnis	-	-	57	-5	-42	-213	-	-203	627	424	16	440
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	627	627	15	642
davon Währungsänderungen	-	-	57	-	-	-	-	57	-	57	1	58
davon latente Steuern	-	-	-	-	2	28	-	30	-	30	-	30
davon Marktbewertung	-	-	-	-5	-44	-	-	-49	-	-49	-	-49
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-241	-	-241	-	-241	-	-241
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand am 30.06.2014	2.150	5.310	-9	-2	-223	-1.077	-11	3.988	8.872	15.010	137	15.147

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. [in Mio. €]	DB Bahn Fernverkehr		DB Bahn Regio		DB Arriva		DB Schenker Rail		DB Schenker Logistics	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Externe Umsatzerlöse	1.904	1.934	4.386	4.333	2.208	2.028	2.292	2.254	7.385	7.386
Interne Umsatzerlöse	75	77	52	47	2	3	160	156	22	19
Umsatzerlöse	1.979	2.011	4.438	4.380	2.210	2.031	2.452	2.410	7.407	7.405
Externe übrige Erträge	77	59	97	139	87	85	114	118	102	110
Interne übrige Erträge	18	24	56	53	0	0	17	17	2	3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3	3	33	19	0	4	10	7	3	4
Summe Erträge	2.077	2.097	4.624	4.591	2.297	2.120	2.593	2.552	7.514	7.522
Materialaufwand	-1.139	-1.128	-2.656	-2.686	-738	-706	-1.282	-1.286	-5.039	-5.095
Personalaufwand	-435	-419	-926	-924	-932	-878	-797	-772	-1.375	-1.376
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-218	-225	-266	-272	-408	-334	-357	-358	-860	-824
EBITDA	285	325	776	709	219	202	157	136	240	227
Planmäßige Abschreibungen ¹⁾	-162	-158	-288	-278	-115	-108	-149	-148	-91	-90
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ¹⁾	0	0	-3	2	0	0	1	6	-1	-1
EBIT (operatives Ergebnis)	123	167	485	433	104	94	9	-6	148	136
Operativer Zinssaldo ²⁾	0	1	-23	-19	-17	-23	-45	-44	-21	-20
Operatives Ergebnis nach Zinsen ²⁾	123	168	462	414	87	71	-36	-50	127	116
Sachanlagen	1.517	1.638	5.752	5.286	1.982	2.024	3.045	3.133	1.449	1.402
+ Immaterielle Vermögenswerte	0	0	11	10	1.969	1.956	511	506	1.320	1.303
davon Goodwill	0	0	6	5	1.457	1.368	461	452	1.075	1.105
+ Vorräte	68	68	140	140	77	69	99	85	48	45
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	183	143	470	482	284	299	597	584	2.682	2.584
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.681	1.609	316	79	852	1.082	81	91	664	1.037
- Forderungen aus Finanzierung	-1.666	-1.592	-219	0	-578	-804	-7	-6	-426	-795
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	1	7	8	0	1	24	24
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-213	-245	-820	-746	-370	-319	-496	-533	-1.762	-1.833
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-280	-269	-372	-433	-335	-327	-416	-413	-666	-647
- Ertragsteuerschulden	-	-	0	0	-91	-98	-9	-11	-50	-42
- Sonstige Rückstellungen	-70	-77	-1.030	-988	-199	-203	-127	-186	-291	-295
- Passive Abgrenzungen	-371	-366	-134	-123	-133	-121	-10	-14	-14	-18
Capital Employed ³⁾	849	909	4.114	3.708	3.465	3.566	3.268	3.237	2.978	2.765
Netto-Finanzschulden	-1.545	-1.461	1.585	1.267	926	1.304	1.731	1.892	469	-4
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	5	5	133	144	22	31	15	11
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	-2	3	0	-1	4	1
Brutto-Investitionen	116	75	707	469	75	158	78	66	88	104
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	-	-1	-2	-1	-3	-	-	-	-
Netto-Investitionen	116	75	706	467	74	155	78	66	88	104
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	-	-	-	-	2	185	-	-	-	9
Mitarbeiter ⁴⁾	16.844	16.449	36.842	36.948	45.814	46.216	31.219	31.536	64.441	64.129

¹⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

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

³⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

DB Dienstleistungen		DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		Beteiligungen/Sonstige		Summe Segmente		Konsolidierung		DB-Konzern bereinigt		Überleitung ⁵⁾		DB-Konzern	
2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
120	132	534	492	238	224	667	590	19.734	19.373	-	-	19.734	19.373	7	-	19.741	19.373
1.387	1.391	1.891	1.852	351	343	1.527	1.542	5.467	5.430	-5.467	-5.430	-	-	-	-	-	-
1.507	1.523	2.425	2.344	589	567	2.194	2.132	25.201	24.803	-5.467	-5.430	19.734	19.373	7	-	19.741	19.373
34	32	286	303	43	48	215	190	1.055	1.084	-	-	1.055	1.084	1	3	1.056	1.087
12	27	89	99	9	10	589	554	792	787	-792	-787	-	-	-	-	-	-
316	357	336	351	11	10	8	8	720	763	514	455	1.234	1.218	10	-	1.244	1.218
1.869	1.939	3.136	3.097	652	635	3.006	2.884	27.768	27.437	-5.745	-5.762	22.023	21.675	18	3	22.041	21.678
-911	-1.012	-813	-817	-238	-237	-1.635	-1.588	-14.451	-14.555	4.555	4.588	-9.896	-9.967	-23	-7	-9.919	-9.974
-664	-654	-1.151	-1.113	-125	-123	-857	-778	-7.262	-7.037	-3	0	-7.265	-7.037	-5	-	-7.270	-7.037
-175	-183	-441	-412	-87	-92	-690	-690	-3.502	-3.390	1.194	1.179	-2.308	-2.211	-18	-1	-2.326	-2.212
119	90	731	755	202	183	-176	-172	2.553	2.455	1	5	2.554	2.460	-28	-5	2.526	2.455
-91	-86	-464	-463	-66	-66	-58	-72	-1.484	-1.469	21	20	-1.463	-1.449	-47	-44	-1.510	-1.493
0	0	0	0	0	0	0	0	-3	7	-	-	-3	7	-	-	-3	7
28	4	267	292	136	117	-234	-244	1.066	993	22	25	1.088	1.018	-75	-49	1.013	969
-6	-5	-203	-200	-25	-24	-74	-86	-414	-420	-	-	-414	-420	-	-	-	-
22	-1	64	92	111	93	-308	-330	652	573	22	25	674	598	-	-	-	-
663	661	19.927	19.915	3.234	3.264	1.170	1.128	38.739	38.451	-672	-668	38.067	37.783	-	-	38.067	37.783
31	33	179	195	1	0	102	92	4.124	4.095	-	-	4.124	4.095	-	-	4.124	4.095
0	0	0	0	0	0	14	14	3.013	2.944	-	-	3.013	2.944	-	-	3.013	2.944
310	327	195	202	-	-	64	52	1.001	988	-	-	1.001	988	-	-	1.001	988
232	251	344	424	23	85	730	721	5.545	5.573	-1.040	-1.153	4.505	4.420	-	-	4.505	4.420
244	170	119	68	8	8	18.669	18.395	22.634	22.539	-21.485	-21.444	1.149	1.095	-	-	1.149	1.095
-170	-90	0	0	-	-	-17.953	-17.700	-21.019	-20.987	20.926	20.898	-93	-89	-	-	-93	-89
0	0	0	0	-	-	50	38	81	72	-	-	81	72	-	-	81	72
-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0
-184	-190	-699	-654	-94	-111	-851	-771	-5.489	-5.402	1.035	1.151	-4.454	-4.251	-	-	-4.454	-4.251
-155	-144	-940	-810	-91	-94	-948	-854	-4.203	-3.991	561	542	-3.642	-3.449	-	-	-3.642	-3.449
-1	0	0	-	0	0	-23	-14	-174	-165	11	9	-163	-156	-	-	-163	-156
-98	-76	-280	-296	-49	-44	-2.711	-2.778	-4.855	-4.943	-3	0	-4.858	-4.943	-	-	-4.858	-4.943
-27	-28	-1.158	-1.280	-145	-145	-124	-126	-2.116	-2.221	3	6	-2.113	-2.215	-	-	-2.113	-2.215
845	914	17.687	17.764	2.887	2.963	-1.825	-1.817	34.268	34.009	-664	-659	33.604	33.350	-	-	33.604	33.350
196	284	10.241	10.258	1.269	1.372	1.699	2.070	16.571	16.982	-	-	16.571	16.982	-	-	16.571	16.982
-	-	2	1	-	-	337	330	514	522	-	-	514	522	-	-	514	522
-	-	0	0	-	-	4	5	6	8	-	-	6	8	-	-	6	8
106	104	1.987	1.993	194	241	58	45	3.409	3.255	5	8	3.414	3.263	-	-	3.414	3.263
0	0	-1.409	-1.508	-132	-138	-24	-14	-1.567	-1.665	-	-	-1.567	-1.665	-	-	-1.567	-1.665
106	104	578	485	62	103	34	31	1.842	1.590	5	8	1.847	1.598	-	-	1.847	1.598
-	-	-	-	-	-	5	-	7	194	-	-	7	194	-	-	7	194
26.103	26.430	43.320	42.191	4.915	4.896	27.399	26.939	296.897	295.734	-	-	296.897	295.734	-	-	296.897	295.734

⁴⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

⁵⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge.

INFORMATIONEN NACH REGIONEN

	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		Capital Employed ¹⁾		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeiter ¹⁾	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. [in Mio. €]												
Deutschland	11.468	11.249	35.522	35.219	27.245	27.034	3.239	3.006	1.673	1.343	189.202	188.094
Europa (ohne Deutschland)	6.123	5.927	6.481	6.482	6.055	6.089	146	228	145	226	84.107	83.872
Asien/Pazifik	1.188	1.211	712	682	747	694	16	13	16	13	13.762	13.808
Nordamerika	704	727	185	192	200	186	6	6	6	6	7.269	7.390
Übrige Welt	251	259	28	28	35	17	2	2	2	2	2.557	2.570
Konsolidierung	-	-	-642	-635	-678	-670	5	8	5	8	-	-
DB-Konzern bereinigt	19.734	19.373	42.286	41.968	33.604	33.350	3.414	3.263	1.847	1.598	296.897	295.734
Überleitung	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	19.741	19.373	42.286	41.968	33.604	33.350	3.414	3.263	1.847	1.598	296.897	295.734

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2014 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 2013 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 2013.

- IAS 27: Einzelabschlüsse (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014¹⁾)
- IAS 28: Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014¹⁾)
- IAS 32: Änderung von IAS 32 »Finanzinstrumente: Darstellung – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten« (veröffentlicht Dezember 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)
- IAS 36: Änderung von IAS 36 »Wertminderungen an Vermögenswerten«: Angaben zum erzielbaren Betrag für nicht finanzielle Vermögenswerte (veröffentlicht Mai 2013; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)

- IAS 39: Änderung von IAS 39 »Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung«: Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (veröffentlicht Juni 2013; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)
- IFRS 10: Konzernabschlüsse (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014¹⁾)
- IFRS 11: Gemeinsame Vereinbarungen (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014¹⁾)
- IFRS 12: Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014¹⁾)
- IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12: Änderung von IFRS 10 »Konzernabschlüsse«, IFRS 11 »Gemeinsame Vereinbarungen« und IFRS 12 »Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen: Transition Guidance« (veröffentlicht Oktober 2012; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)
- IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27: Änderung von IFRS 10 »Konzernabschlüsse«, IFRS 12 »Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen« und IAS 27 »Einzelabschlüsse: Investment Entities« (veröffentlicht Juni 2012; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)
- IFRIC 21: »Levies« (veröffentlicht Mai 2013; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)

¹⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Januar 2013 auf den 1. Januar 2014 verschoben.

VERÄNDERUNGEN IM KONZERN

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

[Anzahl]	Inland			Gesamt	
	30.06. 2014	Aus-land 30.06. 2014	30.06. 2014	30.06. 2013	31.12. 2013
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand 01.01.	132	529	661	749	749
Zugänge	2	4	6	24	37
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1	2
Abgänge	0	23	23	98	127
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	2	2	0	0
Insgesamt	134	508	642	676	661

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um vier im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften, um den Erwerb von 100 % der Anteile an der CUP TOUR bus, s.r.o. (Cup Tour), Pířbram/Tschechien, sowie um den Erwerb von 100 % der Aktien an der Barnsdale Cartel Damage Solution AG (Barnsdale).

Die Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

- Mit Vertrag vom 11. Februar 2014 (Closing 28. Februar 2014) hat der DB-Konzern sämtliche Anteile an der Cup Tour erworben. Dieses Unternehmen betreibt 17 Busse vor allem auf der Nahverkehrsstrecke von Pířbram nach Prag. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt seit 1. März 2014 im Segment DB Arriva.
- Mit Vertrag vom 13. Mai 2014 (Closing 13. Mai 2014) hat die DB ML AG sämtliche Aktien an der Barnsdale erworben. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt seit 1. Juni 2014 im Segment Beteiligungen/Sonstige. Es wurde kein Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 erworben; ein Unternehmenszusammenschluss im Sinne von IFRS 3 liegt hier nicht vor.

Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens kumulativ für alle Veränderungen des Konsolidierungskreises, soweit diese in den Anwendungsbereich des IFRS 3 fallen, 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.€]	2014	davon Cup Tour
KAUFPREIS		
Geleistete Zahlungen	1	1
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	-	-
Gesamte übertragene Gegenleistung	1	1
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapitalanteils	-	-
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	1	1
Firmenwert	0	0

Bei der genannten Akquisition erwarten wir nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

KAUFPREISALLOKATION CUP TOUR

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

[in Mio.€]	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0	-	0
Immaterielle Vermögenswerte	0	2	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	-	0
Flüssige Mittel	0	-	0
Aktive latente Steuern	0	-	0
Vermögenswerte	0	2	2
Verbindlichkeiten	0	-	0
Sonstige Rückstellungen	0	-	0
Passive latente Steuern	0	1	1
Schulden	0	1	1
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	-	0
Fremdanteil	0	-	0
Erworbenes Nettovermögen	0	1	1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	1	-	1
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	-	0
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	1	-	1

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 0 Mio.€, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wäre Cup Tour bereits zum 1. Januar 2014 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 0 Mio.€ und ein Jahresergebnis von 0 Mio.€ ausgewiesen.

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

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 14 Verschmelzungen sowie um sieben Liquidationen und zwei Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 1 Mio. €.

Die Abgänge aus der Änderung der Einbeziehungsart betreffen zwei Gesellschaften, die ab dem Beginn des Berichtsjahres at Equity bilanziert werden.

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. €]	1. Halbjahr 2014	davon aus Konsoli- dierungskreis- zugängen	Beträge für Konsoli- dierungskreis- abgänge
Umsatzerlöse	19.741	118	-27
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.244	0	0
Gesamtleistung	20.985	118	-27
Sonstige betriebliche Erträge	1.056	3	-3
Materialaufwand	-9.919	-52	11
Personalaufwand	-7.270	-40	10
Abschreibungen	-1.513	-10	2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.326	-11	10
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.013	8	3
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	6	-	-
Zinsergebnis	-444	-1	1
Übriges Finanzergebnis	-5	0	0
Finanzergebnis	-443	-1	1
Ergebnis vor Ertragsteuern	570	7	4
Ertragsteuern	72	-2	0
Ergebnis	642	5	4

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 118 Mio. € betreffen mit 96 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Veolia Osteuropa, mit 9 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Centrebus, mit 5 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Schenker Logistics L.L.C., mit 4 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Czech Bus, mit 3 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Schenker Panama und mit 1 Mio. € die erworbene Cup Tour.

Von den Beträgen für Konsolidierungskreisabgänge entfallen bei den Umsatzerlösen 15 Mio. € auf die im Berichtsjahr abgegangene Arriva Malta.

EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGSCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2014 in Höhe von 61 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 234 Mio. €, per 30. Juni 2013: 75 Mio. €) und umfassen einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, 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. 2014	31.12. 2013	30.06. 2013
Eventualschulden			
Gewährleistungsverpflichtungen	-	-	1
Sonstige Eventualschulden	328	454	90
Insgesamt	328	454	91

Die sonstigen Eventualschulden berücksichtigen im Wesentlichen einen potenziellen Steuerrechtsstreit in Deutschland. Daneben 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 2014 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 40 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 50 Mio. €, per 30. Juni 2013: 70 Mio. €). Ferner dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 18 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 46 Mio. €, per 30. Juni 2013: 70 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva, DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr im Einsatz sind.

Seit Herbst 2007 haben Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche geführt. Daraufhin haben die DB AG beziehungsweise Schenker/BAX in den Jahren 2011 und 2012 in Europa 35,9 Mio. € und in den USA 23,28 Mio. USD Bußgelder bezahlt. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Verfahren ist nicht vor Ende des Jahres 2014 zu rechnen. Die Europäische Kommission hat zudem ein Verfahren gegen Unternehmen der Speditionsbranche wegen des Verdachts wettbewerbswidriger Absprachen bezüglich Bahnspeditionsleistungen von und nach Südosteuropa eingeleitet und am 18. Juni 2013 Hausdurchsuchungen an den Standorten von DB Schenker in Wien und Athen durchgeführt. Die Verfahrenseröffnung erfolgte im Juni 2014.

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 (683 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 6.058 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. €]	30.06.2014			31.12.2013			30.06.2013		
	Bilanzwert	davon		Bilanzwert	davon		Bilanzwert	davon	
		finanziell	nicht finanziell		finanziell	nicht finanziell		finanziell	nicht finanziell
VERMÖGENSWERTE									
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	110	66	44	138	61	77	112	69	43
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.039	617	422	889	545	344	983	569	414
Insgesamt	1.149	683	466	1.027	606	421	1.095	638	457
VERBINDLICHKEITEN									
Übrige Verbindlichkeiten	255	114	141	271	117	154	314	120	194
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	7.841	5.944	1.897	7.398	5.640	1.758	7.386	5.577	1.809
Insgesamt	8.096	6.058	2.038	7.669	5.757	1.912	7.700	5.697	2.003

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden betrug per 30. Juni 2014 20.914 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 19.532 Mio. €, per 30. Juni 2013: 18.875 Mio. €).

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente gehören zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1.

[in Mio. €]	30.06.2014				31.12.2013				30.06.2013			
	Level 1	Level 2	Level 3	Summe	Level 1	Level 2	Level 3	Summe	Level 1	Level 2	Level 3	Summe
VERMÖGENSWERTE												
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	6	-	-	6	7	-	-	7	5	-	-	5
Derivate - Non-Hedge	-	3	-	3	-	4	-	4	-	5	-	5
Derivate - Hedging	-	87	-	87	-	82	-	82	-	116	-	116
Insgesamt	6	90	-	96	7	86	-	93	5	121	-	126
VERBINDLICHKEITEN												
Derivate - Non-Hedge	-	1	-	1	-	4	-	4	-	2	-	2
Derivate - Hedging	-	403	-	403	-	438	-	438	-	354	-	354
Insgesamt	-	404	-	404	-	442	-	442	-	356	-	356

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 zu Anschaffungskosten bilanziert werden, da für diese 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 Zinswährungs-Geschäfte 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 2014 22.293 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 21.827 Mio. €, per 30. Juni 2013: 20.729 Mio. €).

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

	30.06. 2014	31.12. 2013	30.06. 2013
[in Mio. €]			
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagen	16.631	16.083	14.741
immateriellen Vermögenswerten	9	10	1
Ausstehende Einlagen	387	383	381
Insgesamt	17.027	16.476	15.123

Der leichte Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus der Beschaffung neuer Fahrzeuge 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 387 Mio. € (per 31. Dezember 2013: 383 Mio. €, per 30. Juni 2013: 381 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz.

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: 1.461 Mio. €, per 31. Dezember 2013: 1.644 Mio. €, per 30. Juni 2013: 1.829 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 2014 wurden von der Deutschen Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, die nachfolgenden Anleihen begeben:

[Emissionsvolumen]	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
90 Mio. AUD (rund 59 Mio. €)	10	5,395	Privatplatzierung im asiatischen Raum
1.250 Mio. SEK (rund 142 Mio. €), 1. Tranche	7	2,875	institutionelle Investoren in Skandinavien
350 Mio. SEK (rund 40 Mio. €), 2. Tranche	7	3-Monats-Stibor plus 53 Basispunkte	institutionelle Investoren in Skandinavien
300 Mio. CHF (rund 246 Mio. €)	10,5	1,5	Schweizer Investoren
125 Mio. SGD (rund 73 Mio. €)	5	2,29	institutionelle Investoren in Singapur
500 Mio. EUR	15	2,75	institutionelle Investoren in Europa und Asien

Dividendenzahlung

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 26. März 2014 hat der DB-Konzern eine Gewinnausschüttung von 200 Mio. € an den Bund gezahlt.

Anzahl ausgegebener Aktien

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 15. Juli 2014 hat die DB Finance eine Anleihe über 300 Mio. € an institutionelle Investoren in Europa begeben. Diese Anleihe hat eine Laufzeit von sechs Jahren und weist einen variablen Kupon von 3-Monats-Euribor plus 30 Basispunkte aus.

Der DB-Konzern hat im Juli 2014 100 % seiner Anteile an der WBN Waggonbau Niesky GmbH verkauft.

Berlin, den 18. Juli 2014

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.db.de/ir



Dieser Zwischenbericht wurde am 24. Juli 2014 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 18. Juli 2014) 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: 030.297-61030
Telefax: 030.297-61919
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.db.de/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 0180.699 6633 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

19. März 2015

Bilanz-Presskonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2014

29. Juli 2015

Halbjahres-Presskonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts Januar–Juni 2015

Impressum

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



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

