



Deutsche Bahn

Zwischenbericht Januar–Juni 2015

Integriert denken. Nachhaltig handeln. Langfristig erfolgreich.

AUF EINEN BLICK



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	20.000	19.734	+266	+1,3
Umsatz vergleichbar	19.510	19.719	-209	-1,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	358	570	-212	-37,2
Ergebnis nach Ertragsteuern	391	642	-251	-39,1
EBITDA bereinigt	2.374	2.554	-180	-7,0
EBIT bereinigt	890	1.088	-198	-18,2
Langfristige Vermögenswerte per 30.06.2015/31.12.2014	46.572	45.530	+1.042	+2,3
Kurzfristige Vermögenswerte per 30.06.2015/31.12.2014	9.820	10.353	-533	-5,1
Eigenkapital per 30.06.2015/31.12.2014	15.331	14.525	+806	+5,5
Netto-Finanzschulden per 30.06.2015/31.12.2014	17.611	16.212	+1.399	+8,6
Bilanzsumme per 30.06.2015/31.12.2014	56.392	55.883	+509	+0,9
Capital Employed per 30.06.	35.035	33.604	+1.431	+4,3
Return on Capital Employed (ROCE) in %	5,1	6,5	-	-
Tilgungsdeckung in %	18,2	20,2	-	-
Gearing in %	115	109	-	-
Netto-Finanzschulden/EBITDA	3,7	3,2	-	-
Brutto-Investitionen	3.366	3.414	-48	-1,4
Netto-Investitionen	1.633	1.847	-214	-11,6
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.338	1.865	-527	-28,3
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	2.141	2.171	-30	-1,4
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit Personenverkehr (Schiene) in Deutschland in %	94,6	95,6	-	-
Reisende in Mio.	1.098	1.113	-15	-1,3
davon in Deutschland	985	1.001	-16	-1,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	42.159	42.860	-701	-1,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	368,4	378,7	-10,3	-2,7
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	150,9	166,7	-15,8	-9,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	48.912	52.019	-3.107	-6,0
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,4	95,5	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	517,9	517,2	+0,7	+0,1
davon konzernexterne Bahnen	141,5	127,3	+14,2	+11,2
Anteil konzernexterner Bahnen in %	27,3	24,6	-	-
Stationshalte in Mio.	74,3	73,8	+0,5	+0,7
davon konzernexterne Bahnen	15,5	14,2	+1,3	+9,2
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	1.043	1.058	-15	-1,4
davon Fernbus	0,7	0,5	+0,2	+40,0
Verkehrsleistung ¹⁾ in Mio. Pkm	4.091	4.198	-107	-2,5
davon Fernbus	176,5	162,8	+13,7	+8,4
Betriebsleistung in Mio. Buskm	808,2	798,0	+10,2	+1,3
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	50.862	48.985	+1.877	+3,8
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	545,8	540,0	+5,8	+1,1
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	953,8	988,1	-34,3	-3,5
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand Verkehrsverträge Personenverkehr per 30.06.2015/31.12.2014 in Mrd. €	83,7	84,2	-0,5	-0,6
Rating Moody's/Standard & Poor's	Aa1/AA	Aa1/AA	-	-
Mitarbeiter per 30.06.2015/31.12.2014 in VZP	296.972	295.763	+1.209	+0,4
Frauenanteil in Deutschland per 30.06.2015/31.12.2014 in %	22,8	22,8	-	-

¹⁾ Ohne DB Arriva.

STRATEGIE DB2020

UNSERE DREI DIMENSIONEN



UNSERE VIER STOSSRICHTUNGEN



INHALT

- 1 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN**
- 2 WESENTLICHE EREIGNISSE**
- 3 KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT
(UNGEPRÜFT)**
 - 3 Überblick
 - 5 Konzernstrategie
 - 6 Geschäfts- und Rahmenbedingungen
 - 14 Ökonomie
 - 22 Soziales
 - 25 Ökologie
 - 27 Entwicklung der Geschäftsfelder
 - 47 Weitere Informationen
 - 48 Chancen- und Risikobericht
 - 49 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

DR. RÜDIGER GRUBE,
VORSTANDS-
VORSITZENDER DER
DEUTSCHEN BAHN AG



Sehr geehrte Damen und Herren,

buchstäblich in letzter Minute ist es gelungen, die längste und folgenreichste Tarifaueinandersetzung in der Geschichte des Deutsche Bahn Konzerns noch im ersten Halbjahr 2015 zu beenden. Am Morgen des 1. Juli verkündeten die Schlichter Matthias Platzek und Bodo Ramelow nach fünfwöchigen Vermittlungsgesprächen die wohl wichtigste Nachricht dieses Jahres für alle Bahnkunden in Deutschland, für unsere Geschäftspartner und Mitarbeiter. Im Tarifkonflikt mit der GDL wurde ein tragfähiger Kompromiss gefunden.

Unser Ziel, für Mitglieder unterschiedlicher Gewerkschaften innerhalb der gleichen Berufsgruppe deckungsgleiche Tarifvertragsinhalte vorzuhalten, wurde erreicht. Ein wegweisender Fortschritt ist zudem die Einigung darüber, dass in künftigen Tarifverhandlungen bereits frühzeitig eine verbindliche Schlichtung einberufen werden kann, sobald einer der beiden Verhandlungspartner dies wünscht. Streikwellen mit Arbeitsniederlegungen von über 350 Stunden im Personenverkehr und

mehr als 400 Stunden im Schienengüterverkehr darf und wird es hoffentlich nicht mehr geben.

Die Streiks haben unseren Kunden viel Geduld abverlangt, unsere Mitarbeiter jede Menge Kraft und das Unternehmen wichtige Einnahmen gekostet. Der wirtschaftliche Schaden in den Jahren 2014 und 2015 beziffert sich auf insgesamt rund 500 Millionen Euro, die natürlich im Ergebnis fehlen.

Dennoch konnten wir unter diesen schwierigen Bedingungen den Umsatz um 1,3 Prozent auf 20 Milliarden Euro leicht steigern. Das operative Ergebnis in Höhe von 890 Millionen Euro hat unsere Erwartungen nicht erfüllt, auch wenn es ohne die Streiks und teils schweren Sturmbeeinträchtigungen im Januar und März um rund ein Drittel höher ausgefallen wäre.

Fakt ist, dass der Wettbewerbsdruck in allen Geschäftsfeldern weiter zunimmt und unser Kerngeschäft, die Eisenbahn in Deutschland, steigende Belastungen verkraften muss. Allein die EEG-Umlage hat sich seit 2012 auf mittlerweile 160 Millionen Euro pro Jahr vervierfacht.

Unsere volle Aufmerksamkeit gilt daher jetzt unserer Wettbewerbsfähigkeit und konkreten Angebotsverbesserungen für unsere Kunden. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Digitalisierung. Durch unsere 4.0-Initiativen wird sich auch die Wirtschaftlichkeit unserer Prozesse verbessern.

Parallel nehmen wir Einsparungen in der Konzernleitung sowie Umstrukturierungen vor. Wir wollen schlanker, schneller, effizienter und noch kundenorientierter werden. Mit dem Aufbruch in das digitale Zeitalter geht zugleich ein Umbau des Deutsche Bahn Konzerns einher.

Ein wettbewerbsfähiges Portfolio und wirtschaftliche Strukturen sind jetzt die wichtigsten Voraussetzungen, um die Deutsche Bahn in eine erfolgreiche Zukunft zu führen. Daran arbeiten wir als DB-Familie gemeinsam mit Hochdruck und Leidenschaft.

*Herzlichst
Ihr*

Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

*Mit einer neuen Unternehmensstruktur
machen wir die Deutsche Bahn
fit für die Marktanforderungen im
digitalen Zeitalter.*

WESENTLICHE EREIGNISSE



ÖKONOMIE

LuFV II in Kraft getreten

Die neue LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG (LUFV) II [SEITE 42] zur Regelung der Finanzierung des Bestandsnetzes bis 2019 ist mit Wirkung zum 1. Januar 2015 in Kraft getreten.

DB Arriva gewinnt Verkehrsvertrag in Limburg

DB Arriva hat von der niederländischen PROVINZ LIMBURG [SEITE 33] einen Auftrag mit einer Laufzeit von 15 Jahren und im Wert von über 2 Mrd. € für den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs erhalten.

Mobilitäts- und Logistikpartner der Expo in Mailand

DB Arriva ist der offizielle Mobilitätspartner der diesjährigen Expo in Mailand, die seit Mai 2015 stattfindet. Der sechsmonatige Vertrag hat einen Wert von über 11 Mio. €. Neben dem Betrieb eines Shuttle-Verkehrs und der Koordination des Fahrscheinverkaufs werden von DB Arriva auch Parkflächen bewirtschaftet. Es wird mit mehr als 20 Millionen Besuchern gerechnet. DB Schenker Logistics unterstützt die Expo 2015 als »Smart Logistics Supplier and Provider« mit intelligenten Logistiklösungen.

DB Schenker Logistics eröffnet Terminal in Finnland

Anfang Juni 2015 hat DB Schenker Logistics ein neues, ökologisch vorbildliches LOGISTIKTERMINAL IN FINNLAND [SEITE 38] mit einer Fläche von knapp 51.000 m² eröffnet.

Shared Service Center Buchhaltung eröffnet

Anfang 2015 haben wir die Standorte Berlin und Bukarest des neuen Shared Service Centers (SSC) Buchhaltung eröffnet. Das SSC bündelt die Buchhaltung aller deutschen und europäischen DB-Standorte und steigert durch standardisierte Prozesse die Effizienz und Qualität. Für die DB-Standorte außerhalb Europas wird 2016 ein dritter Standort in Manila eröffnet.

Neue Marketingkampagne »Diese Zeit gehört Dir.«

Im April 2015 startete unsere neue crossmediale Marketingkampagne unter dem Motto »Diese Zeit gehört Dir«. Die Kampagne stellt die Vorteile des Bahnfahrens, insbesondere den Gewinn an individuell nutzbarer Reisezeit, in den Vordergrund. Darüber hinaus haben wir das Online-Portal www.bahn.de/deinezeit eingerichtet, in dem unsere Kunden ihre Beiträge darüber, wie sie ihre Zeit im Zug für sich nutzen, veröffentlichen können.



SOZIALES

Tarifabschlüsse erzielt

Nach langen und zum Teil schwierigen Tarifverhandlungen konnten wir mit der EISENBAHN- UND VERKEHRSGEWERKSCHAFT (EVG) [SEITE 24] und der GEWERKSCHAFT DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER (GDL) [SEITE 24] die Tarifrunde 2014/2015 erfolgreich beenden.

Arbeitgeberkampagne fortgeführt

Unsere Arbeitgeberkampagne »KEIN JOB WIE JEDER ANDERE« [SEITE 23] haben wir, mit dem Fokus auf den Zielgruppen Schüler, Facharbeiter und IT-Spezialisten, fortgesetzt.

Kulturwandel fortgesetzt

Im ersten Halbjahr 2015 haben wir den FOLGEPROZESS DER MITARBEITERBEFRAGUNG 2014 [SEITE 23] begonnen. Konzernweit haben 5.046 Teams mit fast 65.000 Mitarbeitern an den Folgeworkshops teilgenommen. Über 13.000 Maßnahmen wurden vereinbart, die nun sukzessive umgesetzt werden sollen.



ÖKOLOGIE

Lärmreduktion zeigt Fortschritte

Die UMRÜSTUNG DER GÜTERZÜGE [SEITE 25] auf die leisen Bremssohlen schreitet plangemäß voran. Darüber hinaus haben wir ein weiteres INFORMATIONEN- UND DIALOGANGEBOT [SEITE 25] im Berliner Heinrich-Hertz-Institut eröffnet, den »Info-Punkt Lärmschutz«.

Zweiter »Grüner Bahnhof« befindet sich im Bau

Nachdem im Juni 2014 bereits der erste »GRÜNE BAHNHOF« [SEITE 25] in Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen eröffnet wurde, startete nun der Bau des zweiten »Grünen Bahnhofs« in der Lutherstadt Wittenberg.

Immer mehr schadstoffarme Fahrzeuge im Einsatz

Wir reduzieren stetig die Schadstoffemissionen unserer Fahrzeuge, um einen Beitrag zur Luftreinhaltung zu leisten. DB Bahn Regio Bus hat beispielsweise den 555. BUS MIT UMWELTFREUNDLICHEM EURO-VI-MOTOR [SEITE 26] in Betrieb genommen und DB Arriva wird ab September 2015 die ERSTE ELEKTROBUSLINIE LONDONS [SEITE 26] betreiben.

KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

ÜBERBLICK

*Entwicklung im ersten Halbjahr 2015 stark durch Streikeffekte beeinflusst
Strukturelle Themen insbesondere im deutschen Geschäft werden angegangen
Konzernprogramm für mehr Profitabilität soll Erreichung der DB2020-Ziele absichern*

ÖKONOMIE

AUSGEWÄHLTE FINANZKENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Umsatz bereinigt	20.000	19.734	+266	+1,3
Umsatz vergleichbar	19.510	19.719	-209	-1,1
EBITDA bereinigt	2.374	2.554	-180	-7,0
EBIT bereinigt	890	1.088	-198	-18,2
Ergebnis nach Ertragsteuern	391	642	-251	-39,1
ROCE in %	5,1	6,5	-	-
Tilgungsdeckung in %	18,2	20,2	-	-
Netto-Finanzschulden per 30.06.2015/31.12.2014	17.611	16.212	1.399	+8,6
Brutto-Investitionen	3.366	3.414	-48	-1,4
Netto-Investitionen	1.633	1.847	-214	-11,6

AUSGEWÄHLTE LEISTUNGSKENNZAHLEN	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Pünktlichkeit Personenverkehr (Schiene) in Deutschland in %	94,6	95,6	-	-
Reisende Personenverkehr in Mio.	2.141	2.171	-30	-1,4
Reisende Personenverkehr in Deutschland (Schiene) in Mio.	985	1.001	-16	-1,6
Verkehrsleistung Personenverkehr (Schiene) in Mio. Pkm	42.159	42.860	-701	-1,6
Verkehrsleistung Personenverkehr ¹⁾ (Bus) in Mio. Pkm	4.091	4.198	-107	-2,5
Verkehrsleistung Güterverkehr in Mio. tkm	48.912	52.019	-3.107	-6,0
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	517,9	517,2	+0,7	+0,1
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	50.862	48.985	+1.877	+3,8
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	545,8	540,0	+5,8	+1,1
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	953,8	988,1	-34,3	-3,5

¹⁾ Ohne DB Arriva.


Die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) war im ersten Halbjahr 2015 insbesondere infolge der STREIKS DER GDL [SEITE 24] verhalten. Das WIRTSCHAFTLICHE UMFELD [SEITE 6 FF.] war schwächer als erwartet. Es entwickelte sich zwar tendenziell positiv, allerdings ohne große Impulse für unser Schienengeschäft. Unser MARKT- UND WETTBEWERBSUMFELD [SEITE 6 FF.] zeigte sich anhaltend bis zunehmend herausfordernd. Wie auch schon im ersten Halbjahr 2014 kam es erneut zu erheblichen witterungsbedingten

Einschränkungen im Schienenverkehr. Insgesamt war die Leistungsentwicklung daher rückläufig. In unserem internationalen Transport- und Logistikgeschäft entwickelte sich die Kontraktlogistik sehr dynamisch.

Dies hat sich auch in der WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG [SEITE 14 FF. UND 27 FF.] niedergeschlagen. Das leichte Umsatzwachstum basierte auf Währungskurseffekten und unseren internationalen Aktivitäten. Die Entwicklung des operativen Ergebnisses war streikbedingt und infolge zusätzlicher Kostenbelastungen spürbar rückläufig. Die WERTMANAGEMENTKENNZIFFERN [SEITE 18 F.] haben sich negativ entwickelt.

Die PÜNKTLICHKEIT [SEITE 14] im Schienenpersonenverkehr lag im ersten Halbjahr 2015 unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2014. Zur Verbesserung der Leistungsqualität haben wir unter anderem unsere KUNDEN- UND QUALITÄTS-INITIATIVE [SEITE 14 F.] fortgeführt.


SOZIALES

Auf dem Weg zu unserem Ziel, TOP-ARBEITGEBER  zu werden, haben wir im ersten Halbjahr 2015 Fortschritte erzielt. Um unsere Arbeitgeberattraktivität weiter zu stärken, haben wir unter anderem unsere ARBEITGEBERKAMPAGNE [SEITE 23] »Kein Job wie jeder andere.« fortgesetzt.

Mit unserer Initiative »ARBEITSWELTEN 4.0« [SEITE 23] wollen wir die zunehmende Digitalisierung in unserer Strategie konsequent mitdenken und die Arbeitswelt von morgen aktiv mitgestalten.

Mit unseren Tarifpartnern konnten wir die TARIFVERHANDLUNGEN [SEITE 24] abschließen.

ÖKOLOGIE

Als UMWELT-VORREITER  will der DB-Konzern mit seinen Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen setzen. Durch die Steigerung der Material- und Ressourceneffizienz und die Reduktion von CO₂ und Lärm wollen wir unsere führende Umweltposition weiter ausbauen.






Derzeit arbeiten wir daran, ein neues Ziel für den Beitrag des DB-Konzerns zum KLIMASCHUTZ [SEITE 25] zu entwickeln. In den Bau neuer WERKE, TERMINALS ODER BAHNHÖFE [SEITE 25] fließen stetig auch ökologische Aspekte mit ein.

Die Umrüstung unserer Güterzüge auf FLÜSTERBREMSEN [SEITE 25] verläuft weiterhin nach Plan.

Bei unserer Fahrzeugflotte machen wir gute Fortschritte in der REDUZIERUNG DER SCHADSTOFFEMISSIONEN [SEITE 26].

BEURTEILUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Die Entwicklung des DB-Konzerns war auch unter Berücksichtigung der Streikeffekte im bisherigen Jahresverlauf nicht zufriedenstellend. Wir sehen uns unverändert umfangreichen strukturellen Herausforderungen in den Bereichen Markt, Wettbewerb und Kostenstrukturen ausgesetzt. Die konjunkturellen Impulse entwickeln sich zudem schwächer als erwartet. Der Vorstand hat darauf reagiert und ein neues KONZERNPROGRAMM PROFITABLES WACHSTUM [SEITE 5] sowie einen umfassenden KONZERNUMBAU [SEITE 49] angestoßen.

Unsere Strategie DB2020  verfolgen wir konsequent weiter. Wir wollen PROFITABLER MARKTFÜHRER , TOP-ARBEITGEBER  und UMWELT-VORREITER  sein. Unser übergeordnetes Ziel ist es, die Erreichung der Ziele unserer Strategie DB2020  abzusichern.

Trotz der verhaltenen Entwicklung im ersten Halbjahr 2015 beurteilt der Vorstand der DB AG unter Berücksichtigung der eingeleiteten Maßnahmen die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns weiterhin als positiv.

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

Veränderungen in den Organen

In den Vorständen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gab es im ersten Halbjahr 2015 keine Veränderungen.

Im Aufsichtsrat der DB AG haben sich im ersten Halbjahr 2015 die folgenden Änderungen ergeben:

→ Die Amtszeit der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder Christoph Dänzer-Vanotti, Dr. Jürgen Großmann, Kirsten Lühmann, Professor Dr. Knut Löschke, Dr. Jürgen Krumnow, Dr. Heinrich Weiss sowie Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht sowie die Amtszeit der von der Bundesregierung entsandten Mitglieder Staatssekretär Michael Odenwald aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Staatssekretär Dr. Thomas Steffen aus dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) sowie Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) endete mit Ablauf der Hauptversammlung am 18. März 2015, die über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014 beschloss.

→ Die Hauptversammlung wählte Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Dr. Michael Frenzel, Dr. Jürgen Großmann, Dr. Ingrid Hengster, Professor Dr. Susanne Knorre, Dr. Jürgen Krumnow sowie Kirsten Lühmann mit Wirkung vom 18. März 2015 für die Dauer bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat der DB AG.

→ Herr Parlamentarischer Staatssekretär Steffen Kampeter (BMF), Staatssekretär Michael Odenwald (BMVI) sowie Frau Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries (BMWi) wurden mit Schreiben vom 5. März 2015 in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

→ Als Arbeitnehmervertreter schied ebenfalls zum 18. März 2015 Vitus Miller aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte Heike Moll nach, die von der Delegiertenversammlung ebenso wie Jürgen Beuttler, Jörg Hensel, Klaus-Dieter Hommel, Alexander Kirchner, Ludwig Koller, Fred Nowka, Mario Reiß, Regina Rusch-Ziembra sowie Jens Schwarz am 11. März 2015 in den Aufsichtsrat gewählt wurden.

→ Zum Aufsichtsratsvorsitzenden wurde Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, zu seinem Stellvertreter Alexander Kirchner gewählt.


Im Aufsichtsrat der DB ML AG haben sich im ersten Halbjahr 2015 die folgenden Änderungen ergeben:

→ Die Amtszeit der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Dr. Jürgen Krumnow, Staatssekretär Michael Odenwald (BMVI), Staatssekretär Dr. Thomas Steffen (BMF), Dr. Heinrich Weiss und Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries (BMWi) endete mit Ablauf der Hauptversammlung am 18. März 2015, die über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014 beschloss.

→ Die Hauptversammlung wählte Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Dr. Ingrid Hengster, Parlamentarischen Staatssekretär Steffen Kampeter (BMF), Dr. Jürgen Krumnow, Staatssekretär Michael Odenwald (BMVI) sowie Parlamentarische Staatssekretärin Brigitte Zypries (BMWi) mit Wirkung vom 18. März 2015 für die Dauer bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat der DB ML AG.

→ Als Arbeitnehmervertreter schieden ebenfalls zum 18. März 2015 Wolfgang Erler und Wolfgang Zell sowie Heike Moll aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten Klaus-Dieter Hommel, Jürgen Knörzer sowie Gerhard Schlauer nach, die am 15. Januar 2015 ebenso wie Sabine Gröben, Alexander Kirchner und Margarita Kiefer in den Aufsichtsrat gewählt wurden. Zum Aufsichtsratsvorsitzenden wurde Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, zu seinem Stellvertreter Alexander Kirchner gewählt.






KONZERNSTRATEGIE

*Strategie DB2020  bleibt Kompass – gerade in herausfordernden Zeiten
 Programm für mehr Profitabilität gestartet
 Digitalisierung wird konzernweit vorangetrieben*



KONZERNSTRATEGIE DB2020

Der STRATEGISCHE ANSATZ [INTEGRIERTER BERICHT 2014, SEITE 76 FF.] des DB-Konzerns ist im Integrierten Bericht 2014 beschrieben. Daran hat es im ersten Halbjahr 2015 keine wesentlichen Änderungen gegeben.

Der DB-Konzern steht heute vor den größten Herausforderungen seit der Bahnreform 1994. Diese betreffen nicht nur die Veränderungen infolge der Digitalisierung, sondern auch zahlreiche Veränderungen im Umfeld des DB-Konzerns, die die weitere Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene in Deutschland und die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der in Deutschland tätigen Geschäftsfelder des DB-Konzerns beeinflussen.

In den Dimensionen **TOP-ARBEITGEBER**  und **UMWELT-VORREITER**  sind wir auf einem guten Weg. In den beiden Stoßrichtungen der Dimension **ÖKONOMIE** , **KUNDE UND QUALITÄT**  sowie **PROFITABLES WACHSTUM** , ist die Entwicklung hingegen nicht zufriedenstellend. Dies ist vor allem auf die Entwicklung in den Geschäften der Eisenbahn in Deutschland (EiD) zurückzuführen. Die EiD steht in vieler Hinsicht unter wirtschaftlichem Druck. Sowohl der Schienenpersonenverkehr als auch der Schienengüterverkehr in Deutschland hat an Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt. Neben einer nicht zufriedenstellenden Produktqualität sind dafür vor allem zwei Entwicklungen verantwortlich: — die Verschärfung des Wettbewerbsdrucks bei gleichzeitig zunehmender Preissensibilität der Kunden sowie — eine hohe Kostendynamik bei Personal- und Energiekosten, die mehr als 50% der Gesamtkosten ausmachen und deren Steigerungen nicht durch höhere Auslastung oder Produktivität kompensiert werden können.

Neues Konzernprogramm Profitables Wachstum

Um diesen Entwicklungen zu begegnen und die Performance in der Dimension **ÖKONOMIE**  zu steigern, haben wir das Programm »DB2020  – PROFITABLES WACHSTUM« aufgesetzt. Dieses bündelt alle wesentlichen auf die Verbesserung der Profitabilität ausgerichteten Maßnahmen und Programme.

Das Programm umfasst vier Säulen. Die einzelnen Projekte und Initiativen liegen in der Verantwortung der betroffenen Geschäftsfeld- beziehungsweise Konzernleitung und stehen unter dem engen Monitoring des Vor-

stands des DB-Konzerns. Ein besonderer Fokus kommt dabei den Gesellschaften der EiD sowie jenen vier Geschäftsfeldern zu, die den höchsten Handlungsdruck zur Absicherung ihrer jeweiligen finanziellen Ziele aufweisen: DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail. Darüber hinaus wird das Augenmerk auf übergreifende Themen wie die Verschlan- kung der Konzernleitung, die Optimierung der internen Dienstleistungen und die Generierung zusätzlicher Beschaffungsvorteile gelegt.

Neue Kundenoffensive bei DB Bahn Fernverkehr

Bei DB Bahn Fernverkehr haben wir im Frühjahr 2015 die größte Kundenoffensive in unserer Geschichte gestartet. Bis zum Jahr 2030 planen wir bis zu 12 Mrd. € zu investieren, vor allem in neue Züge, um das Schienenverkehrsangebot um 25% auszubauen und den Kunden gleichzeitig mehr Komfort und Service an Bord zu bieten. Bis zum Jahr 2030 sollen Deutschlands Metropolen bis zu zweimal stündlich direkt und schnell mit ICEs verbunden werden. Darüber hinaus werden im neuen IC-Netz nahezu alle Großstädte mindestens im Zweistundentakt angebunden.

Zusätzlich werden wir unser Fernbusangebot ab dem dritten Quartal 2015 ausweiten und bis Ende 2016 vervierfachen. Als integraler Bestandteil der Mobilität in Deutschland ist der Fernbus ebenfalls Bestandteil unseres Produktportfolios. Dabei ist die Erschließung des neuen Markts ebenso wichtig wie die Erschließung einer neuen Zielgruppe. Wir wollen uns damit auch als starker Fernbusanbieter positionieren.

Sechs neue Initiativen zur Digitalisierung

Als Antwort auf die Veränderungen infolge der Digitalisierung haben wir sechs Initiativen ins Leben gerufen, mit denen die sich ergebenden Chancen adressiert werden sollen: Mobilität 4.0, Logistik 4.0, Infrastruktur 4.0, Produktion 4.0, IT 4.0 und **ARBEITSWELTEN 4.0** [SEITE 23]. Die Initiativen werden Verbesserungen in der gesamten Bandbreite unserer Tätigkeiten erreichen: den Kundennutzen erhöhen (»Customer Centricity«), Prozesse effizienter gestalten (»Operative Excellence«) und die Rahmenbedingungen verbessern (»Innovationskultur«). Das eingerichtete Competence Center Digitalisierung bildet flankierend die Plattform für den schnellen Austausch und die Koordination der Initiativen.

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

*Divergente konjunkturelle Entwicklung
Relevante Märkte entwickeln sich unterschiedlich
Belastungen aus dem regulatorischen Umfeld*

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 makroökonomische Entwicklung im ersten Halbjahr 2015 vorlagen.

Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand

Der bisherige Jahresverlauf stützt unsere gemischten Erwartungen für das konjunkturelle Umfeld im Gesamtjahr 2015. Während die Erholung in der Euro-Zone mittlerweile auf einer breiteren Basis steht, trübt insbesondere die schwächere Entwicklung in einigen Schwellenländern die Aussichten für Weltwirtschaft und Welthandel.

Hauptrisiken für die globale Wirtschaftsentwicklung sehen wir insbesondere in einem möglichen Kapitalabzug aus Schwellenländern und der Euro-Zone infolge einer Leitzinserhöhung in den USA sowie der Entwicklung der Investitionen in China.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt sollte sich wegen guter konjunktureller Rahmenbedingungen, wie einer stabilen Beschäftigungslage und steigender Realeinkommen, moderat positiv entwickeln. Der Güterverkehr sollte im Zuge der wirtschaftlichen Erholung in der Euro-Zone vom anziehenden innereuropäischen Warenhandel profitieren. Die Entwicklung maßgeblicher Industriebranchen bleibt dagegen gemischt.

Verhalten positive Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft

Das globale Wirtschaftswachstum war zu Jahresbeginn 2015 etwas schwächer als erwartet. Ein wichtiger Grund hierfür war das enttäuschende Wachstum vieler Schwellenländer. Vor allem in Russland, Brasilien und Argentinien verlangsamte sich das Wachstum oder die Wirtschaftsleistung schrumpfte sogar. Für die Weltwirtschaft bedeutsamer ist jedoch, dass sich das Wachstum in China, wenn auch auf hohem Niveau, weiter abgeschwächt hat. Die fehlende Nachfrage aus China belastete auch den globalen Warenhandel und insbesondere den Export aus den USA und Europa.

→ Im ersten Quartal sank das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in den USA leicht. Niedrige Arbeitslosigkeit und geringe Inflation sowie deutlich gestiegene Frühindikatoren

weisen jedoch darauf hin, dass das Wachstum im Gesamtjahr stabil bleibt. Belastet wird es durch die Dollarstärke. Ursächlich hierfür ist die Antizipation der in diesem Jahr erwarteten Zinswende in den USA durch die Finanzmärkte sowie die Unsicherheiten über die weitere Entwicklung im Euro-Raum.

- In China scheint das hohe Niveau der Wachstumsraten der letzten Jahre nicht mehr erreichbar. Zum einen ist die absolute Höhe des BIP inzwischen weit höher, zum anderen spiegelt sich darin auch eine geänderte Ausrichtung der Wirtschaftspolitik wider. So sollen eine stärkere Konsumnachfrage und ein wachsender Dienstleistungssektor die Abhängigkeit der Wirtschaft von Investitionen und Exportindustrien vermindern. Das langsamere Wachstum der Investitionen infolge von Überkapazitäten in vielen Sektoren und am Immobilienmarkt im ersten Quartal schwächte die Binnennachfrage ebenfalls. Die Exporte wuchsen schwächer, wegen stark rückläufiger Importe in den ersten Monaten dieses Jahres stieg der Außenbeitrag dennoch kräftig.
- In Europa bestehen weiterhin große Unterschiede zwischen den einzelnen Volkswirtschaften. Mehrere Länder außerhalb des Euro-Raums (Großbritannien, Polen und Schweden) entwickelten sich zu Jahresbeginn weiter positiv. Innerhalb des Euro-Raums setzte sich die Erholung auf unterschiedlichem Niveau fort. Während Deutschland, Spanien und einige osteuropäische Mitgliedsstaaten ein solides Wachstum verzeichneten, stieg die Wirtschaftsleistung in Italien zwar erstmals seit mehr als drei Jahren wieder, allerdings nur geringfügig. Zunehmend tragen neben dem privaten Konsum auch Exporte und Investitionen zum Wachstum bei. Der Rückfall Griechenlands in die Rezession seit Ende 2014 hat nur geringe Auswirkungen auf das Wachstum im übrigen Euro-Raum.
- In Deutschland wurde das Wachstum in den ersten Monaten 2015 weiterhin vor allem von der Binnennachfrage getragen. Eine geringe Inflation, steigende Löhne und ein historisch hoher Beschäftigungsstand bewirkten, dass die realen verfügbaren Einkommen und damit die Konsumausgaben anstiegen. Die Kraftstoffpreise sind im ersten Halbjahr 2015 um rund 6% gestiegen, liegen aber per Juni noch um rund 8% unter dem entsprechenden Vorjahreswert.

Energiemärkte im Zeichen von Überkapazitäten

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher nicht vollumfänglich auf unsere Aktivitäten durch.

ÖLMARKT

BRENT [IN USD/BBL]	1. Halb- jahr 2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	59,4	99,5	-40,1	-40,3
Höchstpreis	69,6	115,7	-	-
Tiefstpreis	45,2	55,8	-	-
Stichtagspreis per 30.06.2015/31.12.2014	63,6	57,3	6,3	11,0

Quelle: Thomson Reuters

- Überangebot im Ölmarkt bleibt bestehen: OPEC fördert über Bedarf. Saudi-Arabien, Irak und Russland produzieren auf Allzeithoch, US-Ölherzeugung erreicht höchsten Stand seit 1972.
- Einbruch der Ölpreise bewirkt Investitionskürzungen bei konventioneller Förderung und drängt teure Schieferölproduktion in den USA aus dem Markt, Effizienzsteigerungen beim Fracking verhindern jedoch im Gegenzug einen nennenswerten Rückgang der Fördervolumina.
- Lagerbestände in den USA und Nordeuropa auf Allzeithoch.
- Ölpreisentwicklung führt zur Erholung der Nachfrage seitens Konsumenten, Industrienachfrage hält hingegen nicht mit.
- Jahrestiefststand im Januar bei 45,19 USD/bbl Brent (niedrigster Stand seit März 2009) auch bedingt durch Stärke des US-Dollars.
- Nach deutlich verstärktem Zufluss an spekulativen Mitteln erreichte Brent Ende Mai sein Halbjahreshoch bei 69,63 USD/bbl.
- Geopolitische Risiken weiterhin vorhanden.

STROMMARKT

ENTWICKLUNG ENERGIEPREISE	1. Halb- jahr 2015	2014	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	32,0	35,1	-3,1	-8,8
Höchstpreis	34,1	37,0	-	-
Tiefstpreis	31,2	32,8	-	-
Stichtagspreis per 30.06.2015/31.12.2014	32,1	32,9	-0,8	-2,4
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂				
Durchschnittspreis	7,2	6,0	1,2	20,0
Höchstpreis	7,9	7,6	-	-
Tiefstpreis	6,3	3,7	-	-
Stichtagspreis per 30.06.2015/31.12.2014	7,5	7,3	0,2	2,7

- Deutsche Versorger leiden unter Energiewende und strukturieren ihr Geschäft um.
- Fortdauernder, ungesteuerter Zubau von erneuerbaren Energien sorgt für Ausweitung der Überkapazität.
- Moderne thermische Kraftwerke rentieren sich nicht mehr, während veraltete abgeschriebene Anlagen weiterbetrieben werden.
- Terminkurve steht unter Druck, Grundlastkontrakt für das Folgejahr erreichte im Mai Allzeittief (31,15 €/MWh).
- Spotmarkt immer stärker wettergetrieben: Notwendigkeit für Intraday-Anpassungen steigt, Netzbetreiber stehen vor besonderen Herausforderungen für die Netzstabilität.
- CO₂: Diskussion über Marktstabilitätsreserve sorgte für Volatilität, vorzeitige Einführung Anfang 2019 unterstützt Emissionsmarkt.
- Klimaschutzabgabe in Deutschland wurde gekippt, stattdessen werden Braunkohlekraftwerke abgeschaltet und als Reserve vorgehalten. Auch beim Netzausbau wurden Fortschritte bei Streitpunkten erzielt.
- Weltweites Überangebot an Kohle führt zu Allzeittief am nordeuropäischen Markt.
- EU-Kommission plant Aufhebung der Grenzen zwischen nationalen Energiemärkten (Energie-Union) sowie Harmonisierung der Ökostromförderung und untersucht Kapazitätsmechanismen auf Subventionscharakter.

Euro-Entwicklung weiterhin unter Druck

Die internationalen Devisenmärkte setzten im ersten Halbjahr 2015 die bisherige Richtung fort: Der Euro verlor gegenüber den meisten Währungen weiter an Wert.

Maßgeblicher Treiber hinter dieser Entwicklung sind die Erwartungen der Marktakteure hinsichtlich geldpolitischer Entscheidungen und der weiterhin mit Risiken behafteten realwirtschaftlichen Erholung der Euro-Zone. Die Volatilität nahm infolge der Schuldenproblematik in Griechenland zu.



WESENTLICHE UMSATZEFFEKTE AUS WÄHRUNGSKURSÄNDERUNGEN [IN MIO. €]

CNY	→		+63
GBP	→		+199
SEK	→	-38	
USD	→		+131

Die UMSATZENTWICKLUNG [SEITE 15 F.] des DB-Konzerns wurde auch durch Währungskurseffekte beeinflusst. Im ersten Halbjahr 2015 betragen diese Effekte 481 Mio. €.

- Der chinesische Yuan (CNY) befand sich im ersten Halbjahr 2015 im Spannungsfeld zwischen einem historisch hohen Außenhandelsüberschuss, der Liberalisierung des Finanzmarkts und einer rückläufigen Investorenachfrage infolge gedämpfter wirtschaftlicher Aussichten. Zur Vermeidung realwirtschaftlicher Effekte aus Kapitalbewegungen kontrolliert die chinesische Zentralbank die Schwankungsbreite des Yuan gegenüber dem US-Dollar.
- Das britische Pfund (GBP) setzt seine Aufwertung das zweite Jahr in Folge fort und hat im bisherigen Jahresverlauf knapp 10% gegenüber dem Euro aufgewertet. Das starke Wirtschaftswachstum im Vereinigten Königreich und ein erwartungsgemäß zukünftig wachsendes Leitzinsdifferential gegenüber der Euro-Zone sollten den weiteren Kursverlauf stützen.
- Die schwedische Krone (SEK) verzeichnete im Gegensatz zu vielen anderen Währungen im bisherigen Jahresverlauf keine nennenswerte Aufwertung. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 hat die Krone sogar abgewertet. Ein sinkender Außenhandelsüberschuss und eine expansiv ausgerichtete Riksbank drücken die Nachfrage nach der Währung.
- Der US-Dollar (USD) wertete aufgrund der anhaltend hohen Attraktivität für Investoren auf. Schwache Wirtschaftsdaten im ersten Quartal 2015 stoppten diesen Höhenflug zwar vorerst, insbesondere die weiterhin zur Jahreswende zu erwartende Leitzinserhöhung der Federal Reserve (Fed) erhält aber das Aufwertungspotenzial.

Neben der Entwicklung des britischen Pfunds und des US-Dollars wirkten sich zudem vor allem die Entwicklung des Schweizer Franken, des japanischen Yen sowie der norwegischen Krone auf den Ausweis unserer ausstehenden Fremdwährungsanleihen per 30. Juni 2015 aus.

- Der Schweizer Franken wertete sprunghaft um über 20% auf, nachdem sich die Schweizer Notenbank Anfang des Jahres vom festen Franken-Euro-Kurs verabschiedet hat. Seitdem hat sich diese Entwicklung teilweise wieder etwas revidiert.
- Der Yen stellt aufgrund der stark expansiven Geldpolitik der japanischen Notenbank im internationalen Vergleich eine Besonderheit dar. Vergleichbare geldpolitische Rahmenbedingungen wie in der Euro-Zone begrenzen das Aufwertungspotenzial des Yen im Gesamtjahr.
- Die norwegische Krone wertete in den ersten fünf Monaten parallel zu anderen Währungen auf, verlor zuletzt jedoch im Zuge einer Leitzinssenkung durch die Zentralbank wieder an Wert. Hintergrund dieser Maßnahme ist die schwache Wirtschaftsentwicklung in Nor-

wegen, die maßgeblich durch den niedrigen Ölpreis verursacht wird. Hier zeigt sich im Halbjahresvergleich ebenfalls eine Abwertung.

Entwicklung der Rentenmärkte

Die Renditen von Anleihen setzten bis Mitte April 2015 ihren Abwärtstrend kontinuierlich fort, die Verzinsung zehnjähriger Bundesanleihen erreichte einen historisch niedrigen Stand von 0,05%. Dies war bedingt durch eine Mischung aus der Risikoaversion der Anleger, auch vor dem Hintergrund der Schuldenproblematik in Griechenland, sowie dem großvolumigen Anleihekaufprogramm der Europäischen Zentralbank (EZB). Verstärkt wurde diese Entwicklung durch spekulative Positionierungen über die Derivatmärkte. Ein Auslaufen beziehungsweise Glattstellen dieser Geschäfte führte dazu, dass die Rendite binnen zwei Monaten fast 100 Basispunkte zulegte und somit auf zeitweise leicht über 1,0% stieg. Ende Juni 2015 wirkte sich vor allem die Schuldenproblematik in Griechenland auf den Rentenmarkt aus. Anzeichen einer Einigung hatten regelmäßig sinkende, Anzeichen eines Scheiterns der Verhandlungen steigende Renditen bei Bundesanleihen zur Folge. Dies führte dazu, dass sich die Rendite zehnjähriger Bundesanleihen in einem Band zwischen 0,7% und 1,0% bewegte.

Die europäischen Finanzmärkte haben sich im ersten Halbjahr 2015 sehr volatil gezeigt. Nach einem Aufwärtstrend insbesondere des Aktienmarkts zum Jahresstart, der durch die hohe Liquidität aus dem Anleihekaufprogramm der EZB unterstützt wurde, war die Stimmung sowohl auf dem Aktien- als auch auf dem Anleihemarkt zum Ende des ersten Halbjahres 2015 weniger positiv. Ein schwächer als erwartetes globales Wirtschaftswachstum, die wiederkehrende Unsicherheit über die Schuldensituation in Griechenland und die temporäre Aufwertung des Euro-Dollar-Wechselkurses haben hierzu beigetragen.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Personenverkehr

DEUTSCHER PERSONENVERKEHR

Der Gesamtmarkt verzeichnete im ersten Quartal 2015 Zugewinne.

- Positiv wirkten unter anderem deutlich gesunkene Kraftstoffpreise sowie gestiegene Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Realeinkommen.
- Intensivierter intermodaler Wettbewerb und Veränderung der Preis-Leistungs-Wahrnehmung durch die Expansion von Fernbusanbietern sowie Low-Cost-Airline Ryanair.

Motorisierter Individualverkehr

- Per März 2015 über Vorjahr (rund +1%), maßgeblich getragen durch kräftig gesunkenes Kraftstoffpreinsniveau.
- Zusätzlich positive Effekte durch Streiks im Schienen- und Luftverkehr.

Schienerpersonenverkehr

- Schiene im ersten Quartal mit leichtem Rückgang der Verkehrsleistung (-0,2%). Witterungsbedingte Einschränkungen dämpften die Entwicklung. GDL-Streiks trugen im weiteren Jahresverlauf zum deutlichen Rückgang des Fahrgastaufkommens bei.
- Per März 2015 Zuwächse im Schienenpersonenfernverkehr bei Verkehrsleistung (+1,5%) und Fahrgastaufkommen (+0,3%). Angebotsreduktion HKX seit März 2014 und Angebotseinstellung InterConnex seit Dezember 2014 sowie Nachfrageverlagerungen zu motorisiertem Individualverkehr und Fernbusanbietern. Streiks im Luftverkehr zu Jahresanfang wirkten positiv.
- Leichte Rückgänge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei Verkehrsleistung (-1,2%) und Fahrgastzahlen (-0,1%).
- Verkehrsleistung des DB-Konzerns per Juni 2015 deutlich rückläufig (-2,1%) mit kräftigeren Einbußen bei DB Bahn Regio (-2,8%) infolge von Ausschreibungsverlusten, DB Bahn Fernverkehr mit Rückgang von 1,2% nach robustem Zuwachs zum Jahresanfang (+1,8% per März).
- DB-konzernexterne Bahnen im ersten Quartal mit überdurchschnittlichem Wachstum im Nahverkehr (+5,7%) und Rückgang im Fernverkehr als Folge des HKX-Rückzugs.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- Per März 2015 mit Leistungsplus durch Zuwachs im U- und Straßenbahnverkehr (+1,5%) sowie durch expandierenden Buslinienfernverkehr insbesondere auf grenzüberschreitenden Strecken bei leichter Steigerung der Verkehrsleistung im Busliniennahverkehr (+0,4%) und gleichzeitig schrumpfendem Aufkommen (-0,3%) durch rückläufige Schüler- und Auszubildendenzahlen.

Luftverkehr

- Per März 2015 mit leichtem Rückgang (-0,4%) infolge von zahlreichen intensiven Streikphasen.
- Aufgrund von Hedging-Verträgen profitierten Airlines nur teilweise von deutlich gesunkenen Kerosinpreisen.
- Intensiver intramodaler Wettbewerb durch Einstieg von Ryanair.

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHR

Der europäische Schienenpersonenverkehr (SPV) verzeichnet eine leichte Steigerung der Verkehrsleistung im ersten Quartal 2015 um rund 0,5%. Merkliche Zugewinne unter anderem in Großbritannien, Spanien, Polen und der Slowakei stehen deutlichen Verlusten unter anderem in Frankreich, Lettland und Slowenien gegenüber.

Fortschritte bei der Liberalisierung europäischer Personenverkehrsmärkte gab es unter anderem in Spanien (Diskussion von Gesetzesvorschlägen zur Wettbewerbsförderung im Hochgeschwindigkeitsverkehr), Frankreich (Zustimmung der Nationalversammlung zur Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs ab Herbst 2015) sowie Portugal (erstmalige Ausschreibung von Metro- und Busverkehren in Lissabon).

In den für unsere Aktivitäten wichtigsten Ländern war die Marktentwicklung nach bisher vorliegenden Erkenntnissen für das erste Quartal 2015 wie folgt:

Großbritannien

- Das seit mehreren Jahren anhaltende kräftige Nachfragewachstum im SPV setzte sich weiter fort: Verkehrsleistung stieg um 4,2%, Fahrgastzahlen um 3,7%; deutliche Zugewinne sowohl im Nah- (Verkehrsleistung +3,1%, Fahrgäste +3,5%) als auch Fernverkehr (Verkehrsleistung +6,4%, Fahrgäste +5,9%); im Busliniennahverkehr Rückgang der Fahrgastzahlen um 1,2%.
- Arriva UK Trains gab als präqualifiziertes Unternehmen ein Angebot für Betrieb des Northern-Verkehrsvertrags ab und qualifizierte sich als eines von vier Unternehmen für die Ausschreibung des London-Overground-Verkehrsvertrags.

Niederlande

- Deutlicher Anstieg der Fahrgastzahlen (+16,0%) im SPV bei rückläufiger Verkehrsleistung.
- DB Arriva erhielt Zuschlag für Betrieb von **ZUG- UND BUS-VERKEHREN IN DER REGION LIMBURG [SEITE 33]**.
- Syntus gewann Ausschreibung für Betrieb der Strecken in der Provinz Overijssel und der Region Twente mit Laufzeit von 15 Jahren und Betriebsaufnahme ab Dezember 2017.

Dänemark

- Zuwachs der Verkehrsleistung im SPV (+1,5%) bei leicht zurückgehenden Fahrgastzahlen (-0,8%).
- Arriva Dänemark erhielt Zuschlag für Betrieb einer hoch frequentierten Buslinie in Kopenhagen.

- DSB erhielt im Rahmen einer Direktvergabe zehnjährigen Verkehrsvertrag für Weiterbetrieb von Strecken mit höheren Anforderungen an Pünktlichkeit sowie Verpflichtung zur Beschaffung neuer Züge.

Schweden

- Zuwachs der Verkehrsleistung im SPV um 3,3%, Fahrgastzahlen um 3,6%; positive Wirkung durch Preissenkungen für Hochgeschwindigkeitsverbindungen.
- Transdev erhielt Zuschlag für Betrieb von Stadtbussen in Umeå mit Laufzeit von zehn Jahren ab Juni 2016.
- MTR Corporation startete im März 2015 erste eigenwirtschaftliche Verkehre zwischen Stockholm und Göteborg mit vier Zügen pro Tag.
- Im Juni 2015 gewann Tågkompaniet AB (Tochtergesellschaft der NSB) Ausschreibung für sechs Strecken im Norden Schwedens ab August 2016 für knapp zehn Jahre.

Italien

- Zuwachs bei Verkehrsleistung im SPV (+2,3%) und bei Fahrgastzahlen (+1,3%).
- Intensiver Wettbewerb zwischen italienischer Staatsbahn (FS) und Nouvo Trasporto Viaggiatori (NTV).
- megabus.com startete erste Verbindungen in Italien und plant insgesamt 13 Städte anzubinden.

Güterverkehr

DEUTSCHER GÜTERVERKEHR

Die Gesamtnachfrage auf dem Güterverkehrsmarkt entwickelte sich in einem anhaltend herausfordernden Umfeld weiter positiv.

- Während der Güterverkehr vom anziehenden Warenhandel profitierte, fielen die Impulse aus maßgeblichen Industriebranchen eher durchwachsen aus.
- Unter den Verkehrsträgern profitierten der Lkw und das Binnenschiff von den gesunkenen Kraftstoffpreisen.
- Der Preis- und Wettbewerbsdruck hat sich sowohl interals auch intramodal weiter erhöht.
- Schienenverkehr streikbedingt und wegen nachteiliger (Energie-)Kostenentwicklung rückläufig.

Schiene

- Rückgang der Verkehrsleistung bis April 2015 (-2,5%) infolge von Verlagerungen, nachteiliger Kostenentwicklung, teils verhaltener Konjunkturimpulse sowie witterungsbedingt.
- DB-Verkehrsleistung sank im ersten Halbjahr 2015 vor allem streikbedingt deutlich (-7,3%).
- DB-konzernexterne Bahnen profitierten stark von intramodalen Verkehrsverlagerungen und steigerten ihre Verkehrsleistung bis April 2015 um über 7%. Starke

Zuwächse gab es im Kombinierten Verkehr (KV) sowie in den Bereichen Mineralölerzeugnisse und Automotive, Transporte von Baustoffen und Kohle gingen zurück.

- Der intramodale Marktanteil DB-konzernexterner Bahnen stieg bis April branchenübergreifend auf rund 35%; im KV überschritt der Anteil die 50%-Marke.

Straße

- Verkehrsleistungsanstieg bis März 2015 nach eigenen Berechnungen um rund 2%.
- Schwächeren Impulsen aus bedeutender Baubranche standen vor allem positive Außenhandelseffekte gegenüber (Euro-Schwäche/positive Konsumstimmung).
- Straße profitiert von niedrigeren Diesel-/Mautkosten sowie Verkehrsverlagerungen infolge der GDL-Streiks.
- Gesamtwachstum Straße wurde gemäß Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen getragen, allen voran weiter Lkw aus Kroatien, Rumänien, Bulgarien und Polen.

Binnenschiff

- Starker Anstieg der Verkehrsleistung im ersten Quartal 2015 (+7,7%).
- Positiv wirkten vor allem zweistellige Wachstumsraten bei Kokerei-/Mineralölerzeugnissen, Kohle, landwirtschaftlichen Erzeugnissen und im Stahlbereich. Auch Zahl der transportierten Container legte deutlich zu.
- Rückgänge gab es bei Papier/Holz, Mineralerzeugnissen und Sekundärrohstoffen.
- Binnenschiffahrt profitierte vor allem von günstigerer Kostenentwicklung (Gasöl) und steigenden Mengen über die ARA-Häfen. Auch streikbedingte Verlagerungen dürften das Wachstum gestützt haben.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Der Nachfragerückgang in der zweiten Jahreshälfte 2014 im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) hat sich aufgrund nachlassender Impulse aus den für die Bahnen relevanten Branchen im Auftaktquartal 2015 verlangsamt fortgesetzt. Nach aktuellen Erkenntnissen ging die Verkehrsleistung um rund 1% zurück.

Im Einzelnen stellte sich die Entwicklung wie folgt dar:

Großbritannien

- Im ersten Quartal 2015 leichter Anstieg der Verkehrsleistung um rund 1%. Positiv wirkte sich vor allem das deutliche Wachstum der Intermodal- und Baustoffverkehre aus. Weiter rückläufig sind Kohleverkehre.
- DB Schenker Rail UK ist vom Rückgang der Kohleverkehre besonders betroffen, Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2015 gesunken.

Polen

- Per Mai 2015 hat sich die negative Entwicklung aus 2014 fortgesetzt, Verkehrsleistung um rund 1% unter Vorjahresniveau. Hauptgründe sind der Rückgang der Kohlenachfrage infolge zunehmender Auswirkungen der Energiewende und der Ukraine-Krise.
- Bei DB Schenker Rail Polska stieg die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2015 trotz der schwachen Entwicklung des polnischen Kohlemarkts moderat an.

Frankreich

- Im ersten Quartal 2015 hat sich die positive Entwicklung aus 2014 verstärkt, die Verkehrsleistung stieg vor allem aufgrund des Wachstums der Intermodalverkehre um 4,0%.
- Auch unsere Tochter Euro Cargo Rail (ECR) konnte die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2015 steigern.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Nach einem verhaltenen Jahresstart 2015 hat der europäische Landverkehrsmarkt gegen Ende des ersten Quartals langsam Schwung aufgenommen. Im April und Mai ist der Markt weiter leicht gewachsen, wenn auch mit abgeschwächtem Trend. Der Raum für Preiserhöhungen ist bei einem anhaltend hohen Wettbewerbsdruck nach wie vor stark eingeschränkt. Belastend wirkt sich darüber hinaus die angespannte politische Situation in Griechenland und in Osteuropa aus.

Die Marktsituation spiegelt sich auch bei DB Schenker Logistics wider. Bei annähernd stabilen Umsätzen konnte das Sendungsvolumen gesteigert werden.

LUFTFRACHT

Der globale Luftfrachtmarkt ist bis Mai 2015 zwischen 2% und 2,5% gewachsen. Das Wachstum ist getrieben von der positiven Entwicklung in Nordamerika. Diese ist hauptsächlich auf den Streik der Hafearbeiter an der US-Westküste zurückzuführen, der zu einer Verlagerung von der See- zur Luftfracht geführt hat. Die Mehrzahl der volumenstärksten Handelsrouten hat sich jedoch negativ entwickelt, insbesondere die Strecke zwischen Europa und Asien.

Eine gleichmäßigere Entwicklung von Kapazität und Nachfrage stabilisiert den globalen Luftfrachtmarkt und folgt dem Trend des letzten Jahres. Trotz leicht verbesserter Kapazitätsauslastung bleiben die Luftfrachtraten weiterhin unter Druck. Grund ist der geringere Ölpreis, dessen Entwicklung sich auch im Kerosinzuschlag widerspiegelt.

DB Schenker Logistics verzeichnete im ersten Halbjahr 2015 ein Volumenwachstum von 1,1%.

SEEFRACHT

Mit einem Wachstum von rund 4% verzeichnete die globale Seefracht im ersten Halbjahr 2015 eine positive Entwicklung. Insbesondere die Volumina nach Nordamerika aus Europa (+7%) und Asien (+4%) trugen zum Wachstum bei. Eine der volumenstärksten Handelsrouten Asien – Europa zeigte einen leichten Rückgang von rund 1%. Grund hierfür ist unter anderem die anhaltende Euro-Schwäche.

Der Nachfrageentwicklung steht ein Überangebot an Schiffskapazitäten gegenüber. Die unausgewogene Angebots- und Nachfragesituation übt weiterhin Druck auf die Frachtraten aus. Um die finanzielle Situation zu meistern, haben die Carrier in den vergangenen Monaten mehrfach versucht, die Raten in Form von pauschalen Erhöhungen (General Rate Increases) anzuheben. Diese konnten nur teilweise implementiert werden, wobei das Preisniveau auch nur kurzfristig anhielt. Nach einem guten Auftaktquartal drohen vielen Linienreedereien wieder Verluste.

Der Markt profitiert weiterhin von den günstigen Treibstoffpreisen. Diese lagen unter Vorjahresniveau, steigen jedoch tendenziell wieder leicht an.

Bei DB Schenker Logistics ging das Volumen im ersten Halbjahr 2015 zurück (-3,5%).

KONTRAKTLOGISTIK

Im Kontraktlogistikmarkt schwächte sich der Wachstumstrend der letzten Jahre im ersten Halbjahr 2015 leicht ab. Die insgesamt hohe Wachstumsdynamik, insbesondere in den asiatischen Märkten, bleibt jedoch bestehen. Die Nachfrage nach dedizierten Lösungen in den Kernindustrien von Kontraktlogistik/Supply Chain Management (Automotive, Consumer, Electronics, Healthcare und Industrial) hat sich im ersten Halbjahr 2015 leicht verbessert.

DB Schenker Logistics erzielte im ersten Halbjahr 2015 ein starkes Umsatzwachstum von 16,6%.

Schieneinfrastruktur in Deutschland

Die Zahl der Infrastrukturkunden ist leicht angestiegen. Kein anderes Land der EU weist, gemessen an der Zahl der Wettbewerber, eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die Trassennachfrage entwickelte sich im ersten Halbjahr 2015 unter anderem aufgrund der GDL-Streiks leicht rückläufig. Die Zahl der Stationshalte nahm in Summe leicht zu. Gründe hierfür waren Taktverdichtungen im SPNV und die Inbetriebnahme von mehr als 20 neuen Verkehrsstationen zum Fahrplanwechsel 2014/2015. Negativ wirkten die GDL-Streiks. Durch Ausschreibungsgewinne im Regionalverkehr ist der Anteil von DB-konzernexternen Bahnen weiter gestiegen.

POLITISCHES UMFELD

Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Deutschland

NUTZUNGSBEDINGUNGEN FÜR FAHRZEUGINSTANDHALTUNG

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH im August 2014 per Bescheid zur Aufstellung eisenbahnrechtskonformer Nutzungsbedingungen verpflichtet. DB Fahrzeuginstandhaltung legte dagegen Widerspruch ein und beantragte einstweiligen Rechtsschutz zur Herstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid. Im Januar 2015 verständigten sich die Parteien darauf, das Eilverfahren zu beenden. Die BNetzA verzichtet bis zur erstinstanzlichen Entscheidung im Hauptsacheverfahren auf den Vollzug des Bescheids. Im Gegenzug nimmt DB Fahrzeuginstandhaltung den Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz zurück.

Der DB-Konzern ist der Auffassung, dass die schwere Instandhaltung nicht den Regulierungsvorschriften unterliegt.

WEITERENTWICKLUNG DES STATIONSPREISSYSTEMS

Die DB Station&Service AG und die BNetzA einigten sich 2012 darauf, ein Preiselement des Stationspreissystems, den Verkehrsleistungsfaktor (VLF) zur Berechnung der Stationsentgelte von Nah- und Fernverkehr, umzustellen. Ab Januar 2015 sollte ein neu ermittelter VLF gelten, der entweder kostenbasiert hergeleitet oder auf Basis von Markttragfähigkeiten bestimmt wird. In Anbetracht möglicher gesetzlicher Veränderungen infolge der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht wird die Einführung des neuen VLF in Abstimmung mit der Bundesnetzagentur voraussichtlich nochmals um ein Jahr verschoben.

ÜBERPRÜFUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS

Seit mehreren Jahren läuft eine gesamthafte Überprüfung des Trassenpreissystems durch die BNetzA. Es ist davon auszugehen, dass die BNetzA im zweiten Halbjahr 2015 eine Entscheidung treffen wird. In dem Verfahren könnte die Behörde die von der DB Netz vorgelegten Kosten der Pflichtleistungen nicht vollständig als solche anerkennen und Kürzungen an der Kosten- und Kapitalbasis vornehmen. Parallel befinden sich BNetzA und DB Netz in einem laufenden Austausch über die Grundsätze der Preisbildung und Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Entgeltsystems.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTURNUTZUNGSENTGELTEN

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) können Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte (Trassenentgelte, Stationsentgelte) zivilgerichtlich am Maßstab des §315 BGB

auf ihre Billigkeit 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. Zum Teil werden zudem kartellrechtliche Ansprüche geltend gemacht. Der überwiegende Teil dieser Rechtsstreitigkeiten betrifft Entgelte, die als Regionalfaktoren oder nach dem Stationspreissystem 2005 erhoben wurden.

Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Europa

INNOVATIONSPROGRAMM FÜR DEN SCHIENENSEKTOR

Der DB-Konzern hatte sich als assoziiertes Mitglied bei Shift²Rail, das Anfang Juli 2014 als Joint Undertaking innerhalb des EU-Förderprogramms Horizont 2020 gegründet wurde, beworben und in der ersten Phase eine sehr gute Bewertung erhalten. Im Rahmen der derzeit laufenden zweiten Bewerbungsphase sind für August und September Verhandlungen über die Mitgliedschaft vorgesehen.

HALBZEITBILANZ DES EU-WEISSBUCHS VERKEHR

Die EU-Kommission hat am 28. März 2011 das »Weißbuch Verkehr« mit ihrer Vision für ein wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Verkehrssystem sowie eine Strategie zu deren Umsetzung veröffentlicht. Wesentliches Ziel ist eine CO₂-freie Verkehrswirtschaft. Entsprechend sollen bis 2030 30% des Straßengüterverkehrs über 300 km auf die Schiene oder den Schiffsverkehr verlagert werden; bis 2050 soll der Anteil auf 50% steigen. Auch der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen soll auf die Eisenbahn entfallen. Derzeit bereitet die EU-Kommission eine Halbzeitbilanz des Weißbuchs Verkehr vor. Insbesondere geht es um eine Evaluierung, inwieweit diese Ziele bisher erreicht wurden. Zugleich sollen die Prioritäten der europäischen Verkehrspolitik bis 2050 festgelegt werden. Zu den wichtigsten Weichenstellungen gehört die Ausgestaltung der intermodalen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene.

Weiterentwicklung des verkehrs- und ordnungspolitischen Rechtsrahmens

HÖHERE EEG-UMLAGE

Mit der Verabschiedung der Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) im Sommer 2014 ist der von den Schienenbahnen zu entrichtende EEG-Satz für den Fahrstrom deutlich angehoben worden. Durch die Änderung der

»Besonderen Ausgleichsregelung« für die Schienenbahnen ist seit dem Jahr 2015 eine Umlage in Höhe von 20 % der vollen EEG-Umlage zu entrichten. Allein für den DB-Konzern resultieren daraus jährlich zusätzliche Kosten von mehr als 50 Mio. €. Die Belastung aus dem EEG steigt somit im Jahr 2015 auf rund 160 Mio. € an. Diese Belastung fällt zusätzlich zu den Kosten für den Ausbau sowie die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energien an.

UMSETZUNG DER RICHTLINIE 2012/34/EU (RECAST) IN NATIONALES RECHT

Die EU-Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Recast) sollen eins zu eins umgesetzt werden, um die Chancengleichheit im europäischen Binnenmarkt zu sichern. Zu diesem Zweck hat das BMVI den Entwurf für ein Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich erarbeitet und im Januar 2015 die Verbändeanhörung zum Gesetzentwurf eingeleitet. Der DB-Konzern nutzte die Möglichkeit zur Stellungnahme und reichte eine umfangreiche Kommentierung ein. Aus Sicht des DB-Konzerns geht der Entwurf in Teilbereichen deutlich über eine Eins-zu-eins-Umsetzung der Recast-Vorgaben hinaus. So sind unter anderem eine Verschärfung der Entgeltregulierungsvorschriften sowie eine deutliche Ausdehnung der Kompetenzen der BNetzA vorgesehen. Es muss insbesondere sichergestellt sein, dass durch neue Regulierungsvorgaben die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nicht gefährdet werden.

NEUNTES GESETZ ZUR ÄNDERUNG EISENBAHNRECHTLICHER VORSCHRIFTEN

Anfang Juni 2015 ist das neunte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (ERÄG) in Kraft getreten. Durch die neue Regelung werden Wartungseinrichtungen bis Ende 2018 von der Entgeltregulierung ausgenommen. Die BNetzA muss zudem bis 2017 einen Markttest durchführen und prüfen, ob im Bereich der Wartungseinrichtungen ein funktionierender Wettbewerb vorliegt. Die neue Regelung ist insofern positiv zu sehen, als sie bis 2018 zu einer Entlastung bei den regulierten Unternehmen führt. Jedoch bleibt sie hinter den Erwartungen des Sektors und des DB-Konzerns zurück. Kommt ein Markttest zu dem Ergebnis, dass bei Wartungseinrichtungen ein funktionierender Wettbewerb vorliegt, sollten diese generell und unbefristet von den Regulierungsvorschriften befreit werden.

WEITERENTWICKLUNG VIERTES EISENBAHNPAKET

Nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren muss neben dem EU-Parlament auch der Rat der EU den Gesetzesvorschlägen der EU-Kommission zum vierten Eisenbahn-

paket zustimmen. Bislang konnte dort nur eine Einigung in Bezug auf den technischen Teil erreicht werden; zum Thema Öffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrsmarkts und zur weiteren Trennung der Eisenbahninfrastruktur konnte weiterhin keine politische Einigung erzielt werden. Die Verhandlungen hierzu werden im zweiten Halbjahr 2015 fortgesetzt.

In Bezug auf den technischen Teil wurden die sogenannten Trilog-Verhandlungen zwischen EU-Parlament, Rat der EU und EU-Kommission im Juni 2015 unter lettischer Ratspräsidentschaft erfolgreich abgeschlossen. Künftig soll die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) für die Eisenbahnzulassung und die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen verantwortlich sein und für eine einheitliche Zulassungspraxis sorgen. Zulassungsverfahren sollen durch klare und europaweit gleiche Entscheidungsfristen vereinfacht und beschleunigt werden. Darüber hinaus soll eine unabhängige Beschwerdekammer eingerichtet werden. Die beschlossenen Regeln sollten aus Sicht des DB-Konzerns möglichst schnell in Kraft gesetzt werden. Die Verbesserung der technischen Rahmenbedingungen ist dringend notwendig, da sie zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beitragen kann.

INKRAFTTRETEN DER BAHNREFORM UND LIBERALISIERUNG DES FERNBUSMARKTS IN FRANKREICH

Die neue Bahnstruktur in Frankreich, die eine Reintegration der heutigen SNCF und des Infrastrukturbetreibers Réseau ferré de France (RFF) vorsieht, ist im Januar 2015 in Kraft getreten. Die neue Struktur ist so ausgestaltet, dass an der Spitze eine Holding unter dem Namen SNCF existiert. Vorschriften zu Beschäftigungsbedingungen im gesamten Schienensektor sowie zur Umsetzung der EU-Vorgaben der Recast-Richtlinie sollen in weiteren Rechtsakten geregelt werden. Unter anderem sollen die sozialen Rahmenbedingungen für den gesamten Sektor bis zum 1. Juli 2016 über ein Dekret und einen Branchentarifvertrag vereinheitlicht werden. Eine Festschreibung in Richtung des SNCF-Niveaus würde für den Schienengüterverkehr eine Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit bedeuten.

Die angestoßene Liberalisierung des französischen Fernbusmarkts befindet sich auf der Zielgeraden. Der entsprechende Gesetzesvorschlag wurde von Senat und Nationalversammlung verabschiedet. Die Neuregelungen werden voraussichtlich in diesem Jahr in Kraft treten. Die Liberalisierung des Fernbusverkehrs wird ab einem Schwellenwert von 100 km Entfernung zwischen zwei innerfranzösischen Städten greifen.

ÖKONOMIE

*Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt
Operatives Ergebnis streikbedingt gesunken
Wertmanagementkennzahlen rückläufig*

KUNDE UND QUALITÄT

- Entwicklung der Pünktlichkeit durch GDL-Streiks beeinträchtigt.
- Positive Effekte werden durch ansteigende Bautätigkeit kompensiert.
- Ausbau der digitalen Services fortgesetzt.

Pünktlichkeit unter Vorjahresniveau

PÜNKTLICHKEIT [IN %]	1. Halb-jahr 2015		1. Halb-jahr 2014
	2015	2014	2014
Schiene DB-Konzern in Deutschland	94,4	94,3	95,5
Schienepersonenverkehr in Deutschland	94,6	94,5	95,6

Im Rahmen unserer Stoßrichtung Kunde und Qualität ist die Produktqualität eines der drei Top-Ziele. Der zentrale Indikator hierfür ist die Entwicklung der PÜNKTLICHKEIT [INTERGRIERTER BERICHT 2014, SEITE 93] im Schienenverkehr.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 ist der Durchschnittswert der Pünktlichkeit für alle Personenverkehrszüge in Deutschland zurückgegangen. Dies ist vor allem auf die STREIKS DER GDL [SEITE 24], eine zunehmende Bautätigkeit, Witterungseinflüsse sowie operative Schwierigkeiten bei der S-Bahn Rhein-Main zurückzuführen.

Die im Vorjahr initiierten Projekte zur Verbesserung der Leistungsqualität verfolgen wir auch im Jahr 2015 kontinuierlich weiter. So analysieren wir beispielsweise stetig die Verspätungsursachen und leiten daraus Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Anchlusserrreichung ab.

Digitalisierung im Bereich Kunde und Qualität

- Unsere App DB Navigator wurde vollständig überarbeitet. Neben einem neuen Design und einer verbesserten Nutzerführung verfügt die aktuelle Version über zahlreiche neue Funktionen. Zudem ist die App auch für die Apple Watch verfügbar und ermöglicht eine Haltestellenabfrage durch Spracheingabe.
- Rund 2,3 Millionen Handy-Tickets wurden in den ersten fünf Monaten 2015 gebucht – rund 70% mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

- Im IC-Bus wurde ein für den Kunden kostenfreies und browserbasiertes fünfsprachiges Entertainment-Portal eingeführt.
- Seit April 2015 läuft im Schwarzwald das Pilotprojekt Mitfahrnetzwerk FLINC [SEITE 49]. Ziel ist eine optimale und umweltschonende Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel für die Tür-zu-Tür-Anbindung von Bus- und Bahnkunden. Auf der Online-Plattform können Autofahrer ihre Fahrten für Mitreisende anbieten.
- Um die Zufriedenheit seiner Abo-Kunden zu steigern, bietet der SÜWEX im Nahverkehr die Möglichkeit, per App auf der Strecke Trier – Koblenz dauerhaft einen Sitzbeziehungswise Stammplatz zu reservieren.
- Arriva UK Bus schloss als erster Busbetreiber in Großbritannien eine Partnerschaft mit Google Transit ab. Dadurch erhalten Nutzer von Google Maps einen besseren Zugang zu Echtzeitdaten.
- Die Kundenplattform Next Generation eServices von DB Schenker Logistics bietet unseren Kunden einfache, transparente Prozesse auf Basis digitaler Lösungen. In einer flexiblen, konfigurierbaren Buchungsmaske sind neben klassischen Dienstleistungen bei Bedarf auch spezielle Services abrufbar. Die Plattform ist in mehreren Sprachen und für alle Transportmodi verfügbar.
- Servicemitarbeiter an Bahnhöfen wurden mit Tablets ausgerüstet, um die Kunden besser und anschaulicher beraten zu können.
- Mit DB LiveMaps ermöglicht DB Netze Fahrweg Eisenbahnverkehrsunternehmen, eine echtzeitnahe, visuelle, interaktive Darstellung von Zugläufen auf dem deutschen Schienennetz.
- DB Netze Fahrweg hat seine Informationstools erweitert und mit den neuen interaktiven Karten für Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs (KV) sowie für Ladestellen den Zugang zum Netz vereinfacht. Außerdem wurde der Informationsgehalt der Ladestellenkarte erheblich gesteigert.

Kunden- und Qualitätsinitiative fortgeführt

Der Fokus unserer Kunden- und Qualitätsinitiative liegt weiterhin auf der Verbesserung der Pünktlichkeit im Schienenpersonen- und -güterverkehr als einem zentralen Bestandteil unseres Leistungsversprechens an unsere Kunden. Herausforderungen sind insbesondere das steigende

Bau- und Instandhaltungsvolumen der Schieneninfrastruktur sowie das steigende Verkehrsaufkommen in unseren großen Verkehrsknoten und zudem der Umgang mit Sonderereignissen wie beispielsweise dem Sturmtief Niklas oder den GDL-Streiks.

Neben der Begleitung verschiedener Projekte zur Verbesserung der Pünktlichkeit bei DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Schenker Rail und DB Netze Fahrweg lag das Augenmerk unserer Kunden- und Qualitätsinitiative vor allem auf geschäftsfeldübergreifenden Ansätzen zur Pünktlichkeitsverbesserung. Insbesondere zielten unsere Aktivitäten auf eine Reduzierung technischer Störungen an Infrastruktur und Fahrzeugen sowie auf eine Verbesserung der Situation in unseren großen Verkehrsknoten. So wurde für den Knoten Hamburg ein Bündel an betrieblich-planerischen Maßnahmen entwickelt, mittels derer – ausgehend von einer Verbesserung der Pünktlichkeit im Knoten selbst – die Pünktlichkeit im Gesamtnetz deutlich verbessert werden kann. Die entsprechenden Konzepte werden 2015/2016 umgesetzt. Für das zweite Halbjahr 2015 ist beabsichtigt, die Aktivitäten auf weitere Knoten auszudehnen.

Zusammenarbeit mit dem Kundenbeirat

Der Kundenbeirat des DB-Konzerns ist auch im Jahr 2015 wieder in unterschiedliche Projekte des DB-Konzerns eingebunden. Themenschwerpunkte der gemeinsamen Arbeit im Kundenbeirat waren im ersten Halbjahr 2015 insbesondere die Identifikation der Kundenanforderungen an die Reisendeninformation, die Typisierung von Kundenbedürfnissen zur Entwicklung alternativer Antwortformen im Beschwerdemanagement sowie die Diskussionen über die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Mobilitätsmärkte und daraus resultierende neue Wege für den DB-Konzern.

PROFITABLES WACHSTUM (ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE)

- Operatives Ergebnis durch Marktumfeld, GDL-Streiks und Aufwandsbelastungen beeinträchtigt.
- Netto-Finanzschulden erhöhten sich.
- Wertmanagementkennzahlen verschlechterten sich.

Ertragslage

ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung im ersten Halbjahr 2015 wurde nicht wesentlich durch VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS [SEITE 60 F.] beeinflusst.

UMSATZ LEICHT GESTIEGEN

UMSATZ BEREINIGT [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
DB-Konzern	19.960	19.741	+219	+1,1
± Sondereffekte	+40	-7	+47	-
DB-Konzern bereinigt	20.000	19.734	+266	+1,3
± Konsolidierungskreisänderungen	-9	-15	+6	-40,0
± Währungskursänderungen	-481	-	-481	-
DB-Konzern - vergleichbar	19.510	19.719	-209	-1,1

- Die Umsatzentwicklung war im ersten Halbjahr 2015 leicht positiv und wurde insbesondere durch die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics, DB Arriva und DB Netze Fahrweg getrieben.
- Der Sondereffekt im ersten Halbjahr 2015 resultierte aus Erlösschmälerungen für Vorjahre. Der Sondereffekt im Vorjahreszeitraum resultierte aus der Veräußerung der WBN Waggonbau Niesky.
- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen im ersten Halbjahr 2015 betreffen nur DB Schenker Logistics.
- Positive Effekte aus WÄHRUNGSKURSÄNDERUNGEN [SEITE 8] entfielen auf die Geschäftsfelder DB Schenker Logistics (+301 Mio.€), DB Arriva (+151 Mio.€), DB Schenker Rail (+28 Mio.€) sowie DB Bahn Fernverkehr (+1 Mio.€).
- Bereinigt um Sondereffekte sowie Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen ging der Umsatz leicht zurück.
- Dämpfend wirkten vor allem die Effekte aus den STREIKS DER GDL [SEITE 24] (rund 280 Mio.€) sowie Leistungseinbußen unter anderem infolge eines wachsenden Wettbewerbsdrucks bei DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail.
- Die UMSATZENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER [SEITE 27 FF.] war im ersten Halbjahr 2015 insgesamt differenziert.

Umsatzstruktur annähernd unverändert

Auf der Ebene der Geschäftsfelder gab es im ersten Halbjahr 2015 in der Umsatzstruktur keine wesentlichen Änderungen. Der Anteil der Geschäftsfelder im Personenverkehr reduzierte sich leicht auf rund 42% (im ersten Halbjahr 2014: rund 43%). Demgegenüber erhöhte sich der Anteil der Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik leicht auf rund 50% (im ersten Halbjahr 2014: rund 49%). Die Geschäftsfelder der Infrastruktur erzielten unverändert rund 7% des Umsatzes des DB-Konzerns.

AUSSENSUMSATZ NACH REGIONEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Deutschland	11.207	11.468	-261	-2,3
Europa (ohne Deutschland)	6.380	6.123	+257	+4,2
Asien/Pazifik	1.290	1.188	+102	+8,6
Nordamerika	862	704	+158	+22,4
Übrige Welt	261	251	+10	+4,0
DB-Konzern bereinigt	20.000	19.734	+266	+1,3

Die Umsatzentwicklung in den einzelnen Regionen war im ersten Halbjahr 2015 uneinheitlich.

- In der Region Deutschland war ein Umsatzrückgang zu verzeichnen. Hier wirkten sich Einbußen bei DB Bahn Regio, DB Bahn Fernverkehr und DB Schenker Rail aus.
- In der Region Europa (ohne Deutschland) machten sich vor allem positive Währungskurseffekte in den Geschäftsfeldern DB Arriva und DB Schenker Rail positiv bemerkbar.
- Währungskursbereinigt verzeichnete die Region Asien/Pazifik vor allem aufgrund der Entwicklung in Australien und China einen Umsatzrückgang. Währungskurseffekte konnten dies überkompensieren, sodass insgesamt der Umsatz leicht anstieg.
- Die Entwicklung in der Region Nordamerika wurde maßgeblich durch positive Währungskurseffekte beeinflusst. Auch bereinigt um diese Effekte war ein Umsatzwachstum zu verzeichnen.

Die regionale Umsatzstruktur veränderte sich geringfügig. Der außerhalb Deutschlands erzielte Umsatz stieg im Berichtszeitraum auf rund 44% an (im ersten Halbjahr 2014:

rund 42%). Der Anteil des in Europa (ohne Deutschland) erzielten Umsatzes blieb mit rund 32% nahezu stabil (im ersten Halbjahr 2014: rund 31%).

ERGEBNISENTWICKLUNG

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten. Das Vorgehen bei den **UMGLIEDERUNGEN UND BEREINIGUNGEN** [INTEGRIERTER BERICHT 2014, SEITE 95] ist im Integrierten Bericht 2014 beschrieben. Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die entsprechend bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014. Die Auswirkungen der Veränderungen im Konsolidierungskreis und aus Währungskurseffekten sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt und im Folgenden nicht mehr erläutert.

Operative Ergebnisentwicklung rückläufig

Die **UMSATZENTWICKLUNG** [SEITE 15] war im ersten Halbjahr 2015 operativ rückläufig.

- Die sonstigen betrieblichen Erträge sind vor allem infolge höherer Schadenersatzleistungen bei DB Bahn Regio deutlich gestiegen. Bei DB Netze Fahrweg wirkten zudem Erträge aus Grundstücksverkäufen.
- Der Materialaufwand entwickelte sich operativ leicht rückläufig. Hierbei wirkten sich vor allem ein geringerer Energieverbrauch infolge von Leistungsrückgängen, gesunkene Dieselpreise und Preiseffekte bei bezogenen Leistungen aus.

AUSZUG BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG [IN MIO. €]	1. Halbjahr					Veränderung					
	2015	Auf-/ Abzinsung	Beteiligungsergebnis	PPA-Amortisation	Bereinigung Sonder-effekte	2015 bereinigt	2014 bereinigt	absolut	davon Konsolidierungs-kreis-effekte	davon Wäh-rungs-kurs-effekte	%
Umsatz	19.960	-	-	-	+40	20.000	19.734	+266	-6	+481	+1,3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.311	-	-	-	-	1.311	1.234	+77	+0	+1	+6,2
Sonstige betriebliche Erträge	1.216	-	-	-	-3	1.213	1.055	+158	+0	+7	+15,0
Materialaufwand	-9.934	-	-	-	+8	-9.926	-9.896	-30	-5	-241	+0,3
Personalaufwand	-7.707	-	-	-	-	-7.707	-7.265	-442	+6	-137	+6,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.557	-	-	-	+40	-2.517	-2.308	-209	+5	-86	+9,1
EBITDA EBITDA bereinigt	2.289	-	-	-	+85	2.374	2.554	-180	0	+25	-7,0
Abschreibungen	-1.533	-	-	+49	-	-1.484	-1.466	-18	+1	-10	+1,2
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	756	-	-	+49	+85	890	1.088	-198	+1	+15	-18,2
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-410	+23	-	-	-	-387	-414	+27	+0	+3	-6,5
Operatives Ergebnis nach Zinsen	346	+23	-	+49	+85	503	674	-171	+1	+18	-25,4
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	15	-	0	-	-	15	7	+8	+0	+0	+114
Übriges Finanzergebnis	-3	-23	0	-	-	-26	-36	+10	+0	+3	-27,8
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-49	-	-49	-47	-2	-	-3	+4,3
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-85	-85	-28	-57	-	-2	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	358	-	-	-	-	358	570	-212	+1	+16	-37,2

- Der Personalaufwand lag tarifbedingt spürbar oberhalb des Werts des ersten Halbjahres 2014.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich. Unter anderem erhöhten sich bei DB Arriva die Aufwendungen für Franchiselizenzen infolge struktureller Veränderungen bei Unterstützungsleistungen. Zudem stiegen bei DB Schenker Logistics die Aufwendungen für Serviceleistungen und Mieten.

Im Saldo stiegen die Kosten im Vergleich zum Umsatz überproportional, was sich in einem Rückgang des bereinigten EBITDA widerspiegelt.

Die Abschreibungen stiegen im Wesentlichen infolge von Fahrzeugzuläufen bei DB Bahn Regio geringfügig an.

Dementsprechend haben sich im ersten Halbjahr 2015 auch das bereinigte EBIT und das operative Ergebnis nach Zinsen deutlich schwächer entwickelt.

Der operative Zinssaldo verbesserte sich im Wesentlichen aufgrund des rückläufigen Zinsniveaus. Gegenläufig wirkte der höhere Bestand an Anleihen im Vergleich zum 30. Juni 2014.

Die Entwicklung der **BEREINIGTEN ERGEBNISGRÖSSEN DER GESCHÄFTSFELDER [SEITE 27 FF.]** war verglichen mit dem ersten Halbjahr 2014 differenziert. Die schwache Entwicklung insbesondere der Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail konnte durch die positive Entwicklung der Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Schenker Logistics und DB Netze Personenbahnhöfe nur teilweise kompensiert werden.

Die Entwicklung im übrigen Finanzergebnis ergab sich im Wesentlichen aus höheren Effekten aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten infolge des niedrigen Zinsniveaus.

Die rückläufige Entwicklung des außerordentlichen Ergebnisses überstieg diesen Effekt deutlich, sodass dementsprechend das Ergebnis vor Ertragsteuern stärker zurückging.

Außerordentliches Ergebnis gesunken

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS [IN MIO. €]	1. Halbjahr			
	2015	davon EBIT- wirksam	2014	davon EBIT- wirksam
DB Bahn Fernverkehr	-	-	-	-
DB Bahn Regio	-	-	-	-
DB Arriva	-10	-10	-6	-6
DB Schenker Rail	2	2	1	1
DB Schenker Logistics	-33	-33	-7	-7
DB Dienstleistungen	-	-	-16	-16
DB Netze Fahrweg	-43	-43	-	-
DB Netze Personenbahnhöfe	-2	-2	-	-
DB Netze Energie	-	-	-	-
Sonstige/Konsolidierung	1	1	-	-
DB-Konzern	-85	-85	-28	-28

Das außerordentliche Ergebnis setzt sich im ersten Halbjahr 2015 im Wesentlichen aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- Effekten aus dem Abgang von Beteiligungen bei DB Arriva und DB Schenker Rail,
- Effekten infolge von Kartellstrafen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics,
- Aufwendungen für Rückstellungsbildungen für Zivilverfahren im Zusammenhang mit Infrastrukturentgelten in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe,
- Effekten aus dem Abgang beziehungsweise der Restrukturierung von Gesellschaften (Bereich Sonstige).

Im ersten Halbjahr 2014 resultierten die Sondereffekte im Wesentlichen aus dem Abgang beziehungsweise der Restrukturierung von Gesellschaften.

Ergebnis nach Ertragsteuern deutlich niedriger

AUSZUG GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	358	570	-212	-37,2
Ertragsteuern	33	72	-39	-54,2
tatsächliche Ertragsteuern	-74	-49	-25	+51,0
latenter Steueraufwand	107	121	-14	-11,6
Ergebnis nach Ertragsteuern	391	642	-251	-39,1
Aktionäre der DB AG	382	627	-245	-39,1
andere Gesellschafter	9	15	-6	-40,0

Die rückläufige Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde durch den Rückgang der positiven Ertragsteuerposition verstärkt. Das Ergebnis nach Ertragsteuern ging daher noch deutlicher zurück. Die Entwicklung der Ertragsteuern wurde im Wesentlichen durch den Wegfall eines im ersten Halbjahr 2014 wirkenden Einmaleffekts im Zusammenhang mit geänderten Veranlagungen für Vorperioden bei der DB AG getrieben.

Dementsprechend ging auch das Ergebnis (nach Ertragsteuern) für die Aktionäre der DB AG im ersten Halbjahr 2015 zurück. Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis war ebenfalls rückläufig.

Das Ergebnis je Aktie entwickelte sich entsprechend und ging auf 0,89 € zurück (im ersten Halbjahr 2014: 1,46 €).

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 erläutert.

Am FINANZMANAGEMENTSYSTEM [INTEGRIERTER BERICHT 2014, SEITE 99] des DB-Konzerns hat es im ersten Halbjahr 2015 keine Änderungen gegeben.

Für den langfristigen Bereich steht dem DB-Konzern unverändert ein Debt-Issuance-Programm in Höhe von 20 Mrd. € zur Verfügung. Dieses haben wir im ersten Halbjahr 2015 nicht weiter in Anspruch genommen. Zudem mussten auch keine Anleihen getilgt werden, sodass uns per 30. Juni 2015 weiterhin ein freies Emissionsvolumen von 2,8 Mrd. € zur Verfügung stand.

Im kurzfristigen Bereich stand uns per 30. Juni 2015 unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses war per 30. Juni 2015 nicht in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2014: keine Inanspruchnahme).

Zudem verfügten wir per 30. Juni 2015 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € (per 31. Dezember 2014: 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 2014: 0,1 Mrd. €).

Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,0 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2014: 1,7 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 ersten Halbjahr 2015 wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen. Das bestehende Volumen verringerte sich durch ausgelaufene Geschäfte.

RATING-EINSTUFUNGEN UNVERÄNDERT

RATING-EINSTUFUNGEN DB AG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Standard & Poor's	16.05.2000	01.08.2014	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05.2000	01.10.2014	P-1	Aa1	stabil

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

Weitere Informationen zum **THEMA RATING** [WWW.DB.DE/RATING] und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DBAG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

Wertmanagement

WERTMANAGEMENTZIELE [IN %]	DB-Konzern	DBML-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 GESUNKEN

ROCE [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
EBIT bereinigt	890	1.088	-198	-18,2
÷ Capital Employed per 30.06.	35.035	33.604	+1.431	+4,3
ROCE¹⁾ in %	5,1	6,5	-	-

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

Der ROCE ist per 30. Juni 2015 um 1,4 Prozentpunkte gesunken. Dies resultierte aus einer Verschlechterung des bereinigten EBIT bei gleichzeitigem Anstieg des Capital Employed. Die Erhöhung des Capital Employed ist investiv bedingt.

VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN

Gearing leicht gestiegen

GEARING [IN MIO. €]	30.06.2015	31.12.2014	Veränderung	
			absolut	%
Netto-Finanzschulden	17.611	16.212	+1.399	+8,6
÷ Eigenkapital	15.331	14.525	+806	+5,5
Gearing in %	115	112	-	-

Das Gearing ist per 30. Juni 2015 gestiegen und liegt weiterhin moderat über dem Zielwert von 100%. Der Zuwachs des EIGENKAPITALS [SEITE 21] fiel dabei etwas schwächer aus als der Anstieg der NETTO-FINANZSCHULDEN [SEITE 19 F.].

Tilgungsdeckung gesunken

TILGUNGSDECKUNG [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
EBITDA bereinigt	2.374	2.554	-180	-7,0
+ Operativer Zinssaldo	-387	-414	+27	-6,5
Operativer Cashflow	1.987	2.140	-153	-7,1
Netto-Finanzschulden per 30.06.	17.611	16.571	+1.040	+6,3
+ Barwert Operate Leases per 30.06.	4.272	4.595	-323	-7,0
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden per 30.06.	21.883	21.166	+717	+3,4
Tilgungsdeckung ¹⁾ in %	18,2	20,2	-	-

¹⁾ Zur Ermittlung der Kennzahl 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 2015 um 2,0 Prozentpunkte gesunken. Dies geht auf eine Verschlechterung des operativen Cashflows bei gleichzeitigem Anstieg der adjustierten Netto-Finanzschulden zurück. Der Rückgang des Barwerts der Operate Leases konnte dabei den Anstieg der Netto-Finanzschulden nicht ausgleichen. Der verschlechterte operative Cashflow ist auf die Entwicklung des operativen Ergebnisses zurückzuführen.

Netto-Finanzschulden/EBITDA angestiegen

NETTO-FINANZSCHULDEN/EBITDA [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Netto-Finanzschulden per 30.06.	17.611	16.571	+1.040	+6,3
÷ EBITDA bereinigt	2.374	2.554	-180	-7,0
Netto-Finanzschulden/EBITDA ¹⁾ (Multiplikator)	3,7	3,2	-	-

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 verschlechterte sich im ersten Halbjahr 2015 infolge des Rückgangs des BEREINIGTEN EBITDA [SEITE 16 F.] bei gleichzeitig gestiegenen Netto-Finanzschulden.

Kapitalflussrechnung

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.338	1.865	-527	-28,3
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.910	-1.711	-199	+11,6
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-696	533	-1.229	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	-1.217	696	-1.913	-
Flüssige Mittel per 30.06.2015/31.12.2014	2.814	4.031	-1.217	-30,2

- Maßgeblich für den Rückgang des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit im ersten Halbjahr 2015 waren die Entwicklung des Ergebnisses vor Steuern (-212 Mio. €) sowie negative Working-Capital-Effekte.
- Zusätzlich wirkte der deutlich höhere Zahlungsmittelabfluss aus gezahlten Ertragsteuern (-70 Mio. €) negativ.
- Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg im ersten Halbjahr 2015 an. Dies resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Auszahlungen für Netto-Investitionen. Hier wirkte sich der Mittelabfluss für Investitionen aus dem Vorjahr aus. Zudem stiegen die Auszahlungen für die Rückzahlung von Investitionszuschüssen.
- Gegenläufig stiegen die Einzahlungen aus der Veräußerung von Grundstücken.
- Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ging infolge geringerer Nettomittelzuflüsse aus der Begebung und Tilgung von Anleihen (-987 Mio. €) sowie eines höheren Mittelabflusses aus der Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2014 (-500 Mio. €) deutlich zurück.
- Gegenläufig wirkten deutlich gestiegene Nettomittelzuflüsse aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (+323 Mio. €).
- Per 30. Juni 2015 verfügte der DB-Konzern planmäßig über einen im Vergleich zum Vorjahresende deutlich geringeren Bestand an flüssigen Mitteln.

Vermögenslage

NETTO-FINANZSCHULDEN GESTIEGEN

NETTO-FINANZSCHULDEN [IN MIO. €]	30.06 2015	31.12. 2014	Veränderung	
			absolut	%
Zinslose Darlehen	1.306	1.494	-188	-12,6
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	484	593	-109	-18,4
Sonstige Finanzschulden	19.114	18.247	+867	+4,8
davon Anleihen	17.670	17.162	+508	+3,0
Finanzschulden	20.904	20.334	+570	+2,8
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-2.908	-4.122	+1.214	-29,5
- Effekte aus Währungssicherungen	-385	-	-385	-
Netto-Finanzschulden ¹⁾	17.611	16.212	+1.399	+8,6

¹⁾ Aufgrund von Unwesentlichkeit wurde die Vorjahreszahl nicht um die Effekte aus Währungssicherungen angepasst.

- Zum Ausgleich von Währungskursschwankungen bei abgesicherten Fremdwährungsanleihen beziehen wir seit dem Geschäftsjahr 2015 die entsprechenden Sicherungsgeschäfte in die Betrachtung der Netto-Finanzschulden mit ein.
- Innerhalb der Finanzschulden gingen die Zinslosen Darlehen zurück.
 - Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing waren per 30. Juni 2015 vor allem infolge von kontinuierlichen Tilgungen rückläufig.

Die sonstigen Finanzschulden werden im Wesentlichen durch die Entwicklung des Anleihebestands geprägt. Im ersten Halbjahr 2015 wurden Anleihen weder neu emittiert noch getilgt. Der Anstieg des Anleihebestands ist vollständig währungskursbedingt und vor allem auf die ENTWICKLUNG DES SCHWEIZER FRANKENS [SEITE 8] zurückzuführen. Da unsere Fremdwährungsanleihen mit wenigen Ausnahmen durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert sind, werden die Währungseffekte durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert. Der Bestand unserer ungesicherten Fremdwährungsanleihen wurde vor allem durch die ENTWICKLUNG DES BRITISCHEN PFUNDS [SEITE 8] beeinflusst.

Insgesamt sind die Finanzschulden per 30. Juni 2015 angestiegen. Zudem ist die vorgehaltene Liquidität deutlich zurückgegangen. Die negativen Effekte wurden teilweise kompensiert durch gestiegene positive Effekte aus Währungskurssicherungsgeschäften.

Die Fälligkeitsstruktur der Finanzschulden hat sich per 30. Juni 2015 geringfügig verändert. Der Anteil der kurzfristigen Finanzschulden erhöhte sich auf rund 9% (per 31. Dezember 2014: rund 6%).

Die Zusammensetzung der Finanzschulden war per 30. Juni 2015 nahezu unverändert. Der Anteil der Anleihen lag bei rund 85% (per 31. Dezember 2014: rund 84%). Der Anteil der zinslosen Darlehen (per 30. Juni 2015: rund 6%; per 31. Dezember 2014: rund 7%) sowie der Anteil der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing (per 30. Juni 2015: rund 2%; per 31. Dezember 2014: rund 3%) gingen hingegen zurück.

INVESTITIONEN WEITER AUF HOHEM NIVEAU

INVESTITIONEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Brutto-Investitionen	3.366	3.414	-48	-1,4
- Investitionszuschüsse	-1.733	-1.567	-166	+10,6
Netto-Investitionen	1.633	1.847	-214	-11,6

Unsere langfristige Ausrichtung haben wir mit hohen Brutto-Investitionen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2014 unterlegt. Die Netto-Investitionen lagen vor allem wegen sehr hoher Investitionen in Fahrzeuge bei DB Bahn Regio im ersten Halbjahr 2014 deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Im Rahmen der Investitionstätigkeit waren im ersten Halbjahr 2015 erneut die wesentlichen Schwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie die weitere Verjüngung unserer Flotten im Schienen- und Busverkehr.

Die Struktur der Brutto-Investitionen wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich der Infrastruktur und hier unverändert von DB Netze Fahrweg. Auf die Infrastrukturgeschäftsfelder entfielen in Summe rund 73% (im ersten Halbjahr 2014: rund 65%) der Brutto-Investitionen und dabei auf DB Netze Fahrweg allein rund 67% (im ersten Halbjahr 2014: rund 58%). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von rund 17% (im ersten Halbjahr 2014: rund 26%) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik unverändert von rund 5%.

Investitionen nach Regionen

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Deutschland	3.165	3.239	-74	-2,3
Europa (ohne Deutschland)	186	146	+40	+27,4
Asien/Pazifik	6	16	-10	-62,5
Nordamerika	7	6	+1	+16,7
Übrige Welt	1	2	-1	-50,0
Konsolidierung	1	5	-4	-80,0
DB-Konzern	3.366	3.414	-48	-1,4

NETTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Deutschland	1.434	1.673	-239	-14,3
Europa (ohne Deutschland)	184	145	+39	+26,9
Asien/Pazifik	6	16	-10	-62,5
Nordamerika	7	6	+1	+16,7
Übrige Welt	1	2	-1	-50,0
Konsolidierung	1	5	-4	-80,0
DB-Konzern	1.633	1.847	-214	-11,6

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt mit rund 94% (im ersten Halbjahr 2014: rund 95%) unverändert in Deutschland. Hier ist der Rückgang im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 insbesondere auf DB Bahn Regio (-368 Mio. €) und DB Netze Personbahnhöfe (-7 Mio. €) zurückzuführen. Dem gegenüber steht ein Zuwachs der Investitionen bei DB Netze Fahrweg (+250 Mio. €), DB Dienstleistungen (+28 Mio. €), DB Bahn Fernverkehr (+25 Mio. €) und DB Netze Energie (+2 Mio. €).

Die Erhöhung gegenüber dem ersten Halbjahr 2014 in der Region Europa (ohne Deutschland) geht insbesondere auf DB Arriva und DB Schenker Rail zurück. Hier wirkten sich auch Währungskurseffekte aus.

Entwicklung der Investitionszuschüsse

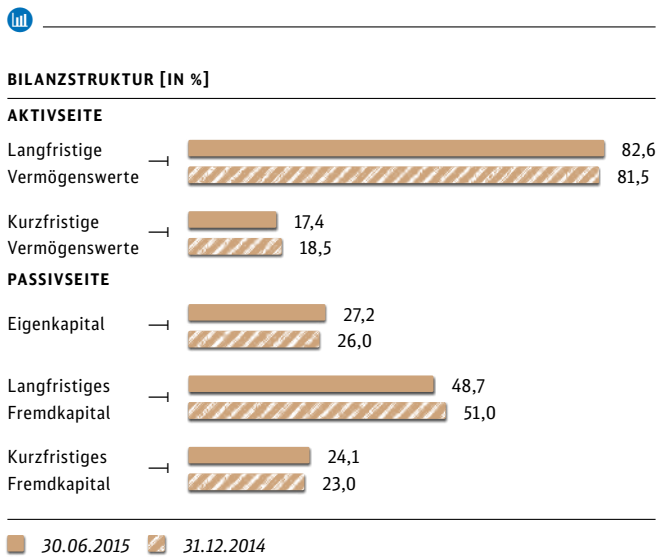
Die im ersten Halbjahr 2015 erhaltenen Investitionszuschüsse sind um 166 Mio. € beziehungsweise 10,6% auf 1.733 Mio. € gestiegen.

Empfänger waren wie im ersten Halbjahr 2014 fast ausschließlich unsere Infrastrukturgesellschaften.

Details zu den verschiedenen ZUSCHUSSFORMEN [WWW.DB.DE/INVESTITIONEN] sind auf unserer Internetseite verfügbar.

BILANZSUMME LEICHT GESTIEGEN

BILANZ [IN MIO. €]	30.06. 2015	31.12. 2014	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	56.392	55.883	+ 509	+ 0,9
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	46.572	45.530	+1.042	+2,3
Kurzfristige Vermögenswerte	9.820	10.353	- 533	- 5,1
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	15.331	14.525	+ 806	+ 5,5
Langfristiges Fremdkapital	27.491	28.527	-1.036	- 3,6
Kurzfristiges Fremdkapital	13.570	12.831	+ 739	+ 5,8



Der Konzern-Abschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. 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.

- Die Bilanzsumme ist per 30.Juni 2015 leicht gestiegen.
- Die langfristigen Vermögenswerte lagen per 30.Juni 2015 oberhalb des Vorjahresendwerts. Maßgeblich dafür war unter anderem der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente (+ 405 Mio. €) zur Absicherung von Währungs-

kurseffekten bei unseren Fremdwährungsanleihen. Des Weiteren wirkten der Anstieg des Sachanlagevermögens (+297 Mio. €), vor allem infolge von Infrastrukturinvestitionen bei DB Netze Fahrweg, sowie währungsbedingt höhere immaterielle Vermögenswerte (+135 Mio. €).

- Der Rückgang der kurzfristigen Vermögenswerte wurde maßgeblich durch den Rückgang der flüssigen Mittel (-1.217 Mio. €) beeinflusst. Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+407 Mio. €), der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+227 Mio. €) sowie der Vorräte (+ 67 Mio. €) wirkte dämpfend.
- Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung der langfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital per 30. Juni 2015 an. Dies resultierte aus in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (+ 690 Mio. €). Hier hatte ein für die Bewertung höheres Zinsniveau einen signifikanten Einfluss. Zudem wirkten das positive erwirtschaftete Ergebnis des ersten Halbjahres 2015 (+391 Mio. €), in den Rücklagen erfasste Änderungen im Zusammenhang mit Volatilitäten von Sicherungsgeschäften insbesondere zur Absicherung von Energiepreisen (+212 Mio. €) sowie ebenfalls in den Rücklagen erfasste Änderungen im Zusammenhang mit Volatilitäten von Währungen (+194 Mio. €). Die Dividendenzahlung an den Bund (-700 Mio. €) wirkte gegenläufig eigenkapitalmindernd. Bei überproportionalem Anstieg des Eigenkapitals im Vergleich zur Bilanzsumme stieg per 30. Juni 2015 auch die Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital ging deutlich zurück. Diese Entwicklung wurde vor allem durch den Rückgang der Pensionsverpflichtungen sowie der langfristigen FINANZSCHULDEN [SEITE 19 F.] getrieben.

- Hingegen stieg das kurzfristige Fremdkapital gegenüber dem Vorjahresendwert an. Hier wirkte vor allem der Anstieg der kurzfristigen FINANZSCHULDEN [SEITE 19 F.], der sonstigen Verbindlichkeiten sowie der sonstigen Rückstellungen. Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, vor allem infolge von Nachholeffekten nach dem Anstieg am Vorjahresende, wirkte dämpfend.

In der Struktur der Passivseite ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 30. Juni 2015 auf rund 49% zurückgegangen (per 31. Dezember 2014: rund 51%). Der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals ist per 30. Juni 2015 hingegen leicht gestiegen, und zwar auf rund 24% (per 31. Dezember 2014: rund 23%).

SOZIALES

*Rund 5.900 Mitarbeiter in Deutschland neu eingestellt
Über 13.000 Maßnahmen in den Folgeworkshops der Mitarbeiterbefragung vereinbart
Tarifverhandlungen erfolgreich abgeschlossen*

ENTWICKLUNG DER MITARBEITERZAHL

MITARBEITER NACH GESCHÄFTSFELDERN	Vollzeitpersonen (VZP)					Natürliche Personen				
	30.06. 2015	31.12. 2014	Veränderung		30.06. 2014	30.06. 2015	31.12. 2014	Veränderung		30.06. 2014
			absolut	%				absolut	%	
DB Bahn Fernverkehr	16.368	16.461	-93	-0,6	16.844	17.407	17.503	-96	-0,5	17.881
DB Bahn Regio	36.629	36.605	+24	+0,1	36.842	38.260	38.220	+40	+0,1	38.449
DB Arriva	45.336	45.712	-376	-0,8	45.814	47.390	47.792	-402	-0,8	47.910
DB Schenker Rail	30.907	30.842	+65	+0,2	31.219	31.273	31.212	+61	+0,2	31.594
DB Schenker Logistics	65.560	64.810	+750	+1,2	64.441	67.952	67.374	+578	+0,9	67.155
DB Dienstleistungen	25.257	25.476	-219	-0,9	26.103	26.224	26.483	-259	-1,0	27.105
DB Netze Fahrweg	43.806	43.382	+424	+1,0	43.320	44.571	44.116	+455	+1,0	44.036
DB Netze Personenbahnhöfe	4.894	4.867	+27	+0,6	4.915	5.151	5.122	+29	+0,6	5.176
DB Netze Energie	1.752	1.770	-18	-1,0	1.770	1.791	1.805	-14	-0,8	1.806
Sonstige	26.463	25.838	+625	+2,4	25.629	27.991	27.339	+652	+2,4	27.123
DB-Konzern	296.972	295.763	+1.209	+0,4	296.897	308.010	306.966	+1.044	+0,3	308.235
± Konsolidierungskreisänderungen	-137	-4	-133	-	-	-137	-4	-133	-	-
DB-Konzern - vergleichbar	296.835	295.759	+1.076	+0,4	296.897	307.873	306.962	+911	+0,3	308.235

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 ist die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern per 30. Juni 2015 leicht angestiegen. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem Aufbau in der Kontraktlogistik bei DB Schenker Logistics sowie im operativen Betrieb und in der Instandhaltung bei DB Netze Fahrweg. Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen waren nicht wesentlich.

MITARBEITER NACH REGIONEN [IN VZP]	30.06. 2015	30.06. 2014	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	188.671	189.202	-531	-0,3
Europa (ohne Deutschland)	83.786	84.107	-321	-0,4
Asien/Pazifik	13.877	13.762	+115	+0,8
Nordamerika	8.118	7.269	+849	+11,7
Übrige Welt	2.520	2.557	-37	-1,4
DB-Konzern	296.972	296.897	+75	-

MITARBEITER NACH REGIONEN [IN NATÜRLICHEN PERSONEN]	30.06. 2015	30.06. 2014	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	196.469	197.229	-760	-0,4
Europa (ohne Deutschland)	86.836	87.241	-405	-0,5
Asien/Pazifik	13.965	13.829	+136	+1,0
Nordamerika	8.220	7.379	+841	+11,4
Übrige Welt	2.520	2.557	-37	-1,4
DB-Konzern	308.010	308.235	-225	-0,1

Die Zahl der Mitarbeiter war in Deutschland sowie in der Region Europa (ohne Deutschland) leicht rückläufig. In der Region Asien/Pazifik stieg sie hingegen leicht an. In der Region Nordamerika erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiter unter anderem aufgrund von Neueinstellungen für den Betrieb eines Distributionszentrums in Dallas/USA deutlich.

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands betrug per 30. Juni 2015 unverändert rund 36%.

DIGITALISIERUNG DER ARBEITSWELTEN

Durch die Digitalisierung gewinnt die Veränderungsgeschwindigkeit deutlich an Fahrt. Wir wollen die Digitalisierung nutzen und müssen dazu die technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen in unserer Strategie konsequent mitdenken. Mit unserer Initiative Arbeitswelten 4.0, die eine unserer konzernweit sechs **DIGITALISIERUNGSSINITIATIVEN [SEITE 14]** ist, wollen wir Treiber sein und die Arbeitswelt von morgen aktiv mitgestalten.

Ein Mitte 2015 gegründetes Expertennetzwerk besteht aus rund 80 DB-konzerninternen und -externen Experten. Bearbeitet werden die fünf Themen Arbeitsformen und Rahmenbedingungen, Führung und Organisationsmodelle, Berufsbilder und Tätigkeiten, Lernen und Kompetenzen sowie Kommunikation, Kollaboration und Innovation. An dem Prozess werden Mitarbeiter, Führungskräfte und Interessenvertreter beteiligt. Bis Ende 2015 wird das Netzwerk ausgearbeitete Zukunftsszenarien, Entwicklungspfade und einsatzbereite Prototypen erarbeiten, die im Anschluss hinsichtlich der Umsetzbarkeit für den DB-Konzern bewertet werden.

WEITERE UMSETZUNG DER HR2020-PROGRAMME

Strategische Personalplanung

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verschaffen wir uns für wesentliche Mitarbeitergruppen Transparenz über den zukünftigen Personalbestand und -bedarf. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung wollen wir die SPP zu einem Instrument weiterentwickeln, das auch zukünftige Veränderungen in der Arbeitswelt simuliert sowie die sich verändernden Tätigkeiten berücksichtigt. Die Ergebnisse sollen direkten Einfluss auf zukünftige Geschäftsmodelle und -entscheidungen nehmen.

Einen wichtigen Beitrag für den weiteren internationalen Rollout der SPP im DB-Konzern leistet die sukzessive Einführung von PeopleSoft sowie dem damit in Verbindung stehenden internationalen Data Warehouse.

Zum weiteren Ausbau des Abgleichs von Personalbedarf und Personalbestand arbeiten wir aktuell an der Einführung einer systemseitigen Bestandsprognose.

Personalgewinnung

Die Arbeitgeberkampagne »Kein Job wie jeder andere« wurde im ersten Halbjahr 2015 mit dem Fokus auf die Zielgruppen Schüler, Facharbeiter und IT-Spezialisten fort-

gesetzt. Dabei setzen wir noch stärker auf die digitalen Medien, wie Social-Media-Kanäle, um potenzielle Bewerber zielgerichtet anzusprechen und vom DB-Konzern als Arbeitgeber zu überzeugen. Auf der neuen Online-Plattform »DB unplugged« können sich interessierte Schüler mit unseren Auszubildenden austauschen und vernetzen und bekommen so einen ungefilterten, authentischen Einblick in die Arbeitswelt des DB-Konzerns.

Im Mai 2015 wurden wir mit dem Employer Branding Award des europäischen Forschungsinstituts trendence in der Kategorie »Bestes Schülermarketing« ausgezeichnet. Auch andere Konzerne fokussieren sich auf Employer-Branding- und Recruiting-Aktivitäten. Zudem wirkte sich der Tarifkonflikt 2014/2015 negativ auf das Arbeitgeberimage aus. Dies spiegelt sich in den aktuellen Arbeitgeberrankings wider, so verschlechterten wir uns im ersten Halbjahr in der Zielgruppe der Wirtschaftswissenschaftler und der Ingenieurstudenten. Um unser Top-Arbeitgeber-Ziel zu erreichen, werden potenzielle Nachwuchskräfte und Zielgruppen auch künftig intensiv und gezielt angesprochen, um sie vom DB-Konzern als Arbeitgeber zu überzeugen.

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. 2015 begann das dritte DB Masterprogramm – mit erhöhter Teilnehmerzahl und einer größeren Auswahl an Studiengängen. Auch in der Personalentwicklung stellen wir uns auf die zunehmende Digitalisierung der Arbeitswelt ein. Die DB Akademie bietet beispielsweise seit Mitte 2015 das Programm »Führen im digitalen Wandel« an. DB Training hat 2015 die »DB Signale App« entwickelt, die sich zum Lernen und Nachschlagen der Eisenbahnsignale an Lokführer, Auszubildende und Interessierte richtet.

Unternehmenskultur

Im ersten Halbjahr 2015 haben wir den Folgeprozess der Mitarbeiterbefragung 2014 begonnen. Konzernweit haben 5.046 Teams mit fast 65.000 Mitarbeitern an den Folgeworkshops teilgenommen und über 13.000 Maßnahmen vereinbart. Der Großteil der Maßnahmen wurde dabei für das Handlungsfeld »Kommunikation, Information, Einbindung« abgeleitet, das für unsere Mitarbeiter die höchste Priorität hat.

Im Rahmen der internationalen Entwicklung der Unternehmenskultur haben wir den zweiten Durchlauf unseres Mitarbeiterkinder-Austauschprogramms im Mai 2015 abgeschlossen.

Das Ziel des DB-Konzerns ist es, bis 2020 jede fünfte Führungsposition mit einer Frau besetzt zu haben; innerhalb der Gesamtbelegschaft soll bis dahin ein Viertel der Mitarbeiter weiblich sein. Um diese Ziele zu erreichen, hat das Diversity-Management zahlreiche Aktivitäten und Maßnahmen angestoßen. Im ersten Halbjahr wurden beispielsweise Workshops zum »Wiedereinstieg nach Elternzeit« durchgeführt, in denen Handlungsempfehlungen rund um das Thema Elternzeit und einen Wiedereinstieg ins Berufsleben erarbeitet wurden. Per 30. Juni 2015 betrug der Frauenanteil in Deutschland unverändert gegenüber dem 31. Dezember 2014 22,8%. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen ist leicht gestiegen auf 17,8% (per 31. Dezember 2014: 17,5%).

Im Juni 2015 beteiligte sich der DB-Konzern auch am 3. Deutschen Diversity-Tag, der ganz im Zeichen von interkultureller Zusammenarbeit stand.

Beschäftigungsbedingungen

Ende Mai 2015 haben wir uns mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) auf einen umfassenden Tarifabschluss geeinigt. Der Tarifvertrag sieht unter anderem eine Lohnerhöhung von 5,1% in zwei Stufen vor sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt 1.100 €. Zudem wurden Verbesserungen bei der betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Ab 2016 wird es einen Bonus von 10% auf den vom Arbeitgeber finanzierten Beitrag geben.

Auch für die Berufsgruppe Lokführer wurde ein Tarifvertrag abgeschlossen, der die bestehenden Regelungen widerspruchsfrei in das Tarifwerk der EVG integriert. Zudem wurde eine Verständigung über die Einführung eines neuen flexibleren Vergütungssystems zum 1. Januar 2016 erzielt, das auch Leistungskomponenten enthält.

Darüber hinaus haben DB-Konzern und EVG einen Tarifvertrag »Arbeit 4.0« unterzeichnet. Ziel ist es, die rapiden Veränderungen der Arbeitswelt durch die zunehmende Digitalisierung gemeinsam und aktiv zu gestalten.

In der Tarifaueinandersetzung mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurde im ersten Halbjahr 2015 der Schienenpersonen- und der -güterverkehr drei Mal mit einem Umfang von insgesamt 211 Stunden beziehungsweise 256 Stunden bestreikt. Am 30. Juni 2015 wurden die Tarifverhandlungen mit der GDL erfolgreich beendet. Nach intensiven Verhandlungen und insgesamt neun Streikrunden seit Beginn der Tarifverhandlungen Mitte 2014 wurde dem Schlichterspruch seitens des ehemaligen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck und Thüringens Ministerpräsidenten Bodo Ramelow zugestimmt. DB-Konzern und GDL haben sich auf ein Gesamtpaket bestehend aus einer Lohnerhöhung von insgesamt 5,1% – wie mit der EVG –, einer Absenkung der Referenzarbeitszeit ab 2018 um eine Wochenstunde sowie einem umfassenden Programm zur Belastungsreduktion und zum Abbau von Überstunden verständigt. Darüber hinaus erhält die GDL bis 2020 eine Langfristperspektive als Tarifpartner mit einem verbindlichen Schlichtungsverfahren. Gleichzeitig wird das Arbeitssystem reformiert. Alle Ergebnisse und Vereinbarungen zu Arbeitszeit, Pausenregelungen oder Vergütung stehen in keinem Widerspruch zu den bestehenden Regelungen. Damit hat der DB-Konzern sein Ziel erreicht, für ein und dieselbe Berufsgruppe nicht nach Gewerkschaftszugehörigkeit unterscheiden zu müssen.

Optimierung und Internationalisierung HR-Arbeit

Mit dem »International Top Executive Development Program« hat sich der DB-Konzern 2015 erstmalig gezielt auf die systematische Weiterentwicklung von Führungskräften mit internationalem Fokus konzentriert. Zudem starteten 26 spanische Auszubildende in die Berufsausbildung im DB-Konzern in Deutschland. Wir haben unsere internen Beratungsaktivitäten für internationale Mitarbeiter Einsätze verstärkt und bieten systematische Unterstützung bei der Integration ausländischer Mitarbeiter und Praktikanten in Deutschland. Ebenso unterstützen wir mit Personalkonzepten den Aufbau und die Weiterentwicklung grenzüberschreitender Geschäfte des DB-Konzerns.

Das EDV-System PeopleSoft International (PSI) wurde im ersten Halbjahr 2015 in vier weiteren Ländern ausgerollt.

ÖKOLOGIE

*Neues Klimaschutzziel befindet sich in Entwicklung
Umrüstung auf Flüsterbremsen verläuft nach Plan
Naturschutzmaßnahmen und -dialoge fortgesetzt*

KLIMASCHUTZ

Entwicklung eines neuen Klimaschutzziels

Die Reduzierung der CO₂-Emissionen ist eines der wichtigsten Anliegen des DB-Konzerns. Moderne, energieeffizientere Fahrzeuge, energiesparende Fahrweisen und der Einsatz erneuerbarer Energien reduzieren den CO₂-Ausstoß. 2014 haben wir unser selbst gestecktes Klimaschutzziel – die weltweite Minderung der spezifischen CO₂-Emissionen unserer Transporteure um 20% im Vergleich zum Jahr 2006 – mit 22,7% bereits übertroffen. Derzeit arbeiten wir daran, ein neues Ziel für den Beitrag des DB-Konzerns zum Klimaschutz zu entwickeln. Schwerpunkt bleibt weiterhin die Erhöhung der Energieeffizienz und der Einsatz erneuerbarer Energien.

Reduktion der CO₂-Emissionen in der Luft- und Seefracht

Mit unseren Top-Transporteuren im Luft- und Seefrachtgeschäft zeichnen wir sogenannte »Carbon Reduction Agreements«. Mit dieser Vereinbarung verpflichtet sich der Transporteur zu individuellen CO₂-Reduktionszielen von bis zu 23% pro Transporteinheit im Zeitraum 2014 bis 2020.

Bau eines CO₂-neutral betriebenen ICE-Werks


In Köln-Nippes wird ein Instandhaltungswerk als sogenanntes »Grünes Werk« gebaut und mit modernster Umwelttechnik ausgestattet. So ist eine eigene Stromerzeugung mit einer rund 16.000 m² großen Photovoltaikanlage geplant. Zur Beheizung und Kühlung aller Werksteile wird eine abgasfreie und geräuschlose Geothermieanlage eingesetzt. Auf die Nutzung von fossilen Brennstoffen wird gänzlich verzichtet.

Zweiter »Grüner Bahnhof« in Lutherstadt Wittenberg

Mitte des Jahres 2015 hat der Bau des »Grünen Bahnhofs« in Lutherstadt-Wittenberg begonnen. Durch den Einsatz von Geothermie, Photovoltaik, Dachbegrünung, Regenwassermanagement und LED-Beleuchtung ermöglicht der

Bahnhof einen CO₂-neutralen Bahnhofsbetrieb. Der erste »Grüne Bahnhof« wurde im Juni 2014 in Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen eröffnet.

Azubis pro Umwelt erfolgreich abgeschlossen

Alle Fernverkehr-Azubis des zweiten Lehrjahres waren aufgerufen, den Fernverkehr mit frischen und kreativen Ideen noch umweltfreundlicher zu machen. 130 Auszubildende aller Fachrichtungen haben in 23 Projekten ihre Ideen entwickelt und ausgearbeitet. Die Auszubildenden haben sich in intensiver Projektarbeit mit der Strategie DB2020  auseinandergesetzt und werden so zu Umweltbotschaftern des DB-Fernverkehrs.

LÄRMREDUKTION

Umrüstung auf Flüsterbremsen im Plan

Eine spürbare Lärmreduktion ist eines der Top-Ziele des DB-Konzerns. Bis 2020 wollen wir den Schienenverkehrslärm – im Vergleich zu 2000 – halbieren. Im Zentrum stehen dabei der Schallschutz an der Infrastruktur (aktive und passive Schallschutzmaßnahmen) und die Umrüstung der Güterwagen auf eine leise Bremstechnologie, die das Rollgeräusch erheblich reduziert. Die Umrüstung der Güterwagen ist im Plan. Ende 2014 lag die Zahl der neuen und umgerüsteten Wagen bei rund 14.500. 2015 sollen 5.000 weitere Wagen umgerüstet werden, sodass Ende 2015 rund 20.000 leise Wagen bei DB Schenker Rail im Einsatz sein werden. Im ersten Halbjahr 2015 wurden rund 2.500 Wagen mit Flüsterbremsen ausgestattet.

Kommunikation verstärkt

Mit der Eröffnung des »InfoPunktes Lärmschutz« im Berliner Heinrich-Hertz-Institut fügen wir unserem Informationsangebot beim Thema Lärmschutz ein weiteres Format hinzu. Im »TiME Lab« können Besucher die Wirkung von Lärmschutzmaßnahmen wie unterschiedlich hohen Wänden oder Güterzügen mit Flüsterbremse erleben. Mit diesem neuen Angebot wollen wir vor allem den bereits laufenden Dialog mit politischen Mandatsträgern, Verbänden sowie Bürgerinitiativen intensivieren.

RESSOURCENEFFIZIENZ

Weniger Papierverbrauch durch Digitalisierung

Der DB-Konzern stellt sich seiner Verantwortung mit Blick auf seine gesamte Wertschöpfungskette: vom Einkauf über den Betrieb bis hin zur Wiederverwertung und Entsorgung. Ein schonender Umgang mit Material und Ressourcen sowie eine hohe Recyclingquote stehen dabei im Fokus. Digitale Medien bieten neue **INFORMATIONSMÖGLICHKEITEN** [SEITE 14], die Printmedien zum Teil ersetzen können und somit zu weniger Materialverbrauch führen.

LUFTREINHALTUNG

Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge

Mit dem Einsatz moderner Fahrzeuge reduzieren wir die Schadstoffemissionen immer weiter und tragen so zur Luftreinhaltung bei. DB Bahn Regio Bus hat den 555. Bus mit umweltfreundlichem Euro-VI-Motor in Betrieb genommen. Bei dem Iveco Crossway Low Entry wird diese Abgasstufe durch technologische Weiterentwicklungen erfüllt, der Kraftstoffverbrauch sinkt und der Geräuschpegel wird reduziert.

Ab September betreibt DB Arriva die erste Elektrobushlinie Londons. Auftraggeber ist Transport for London (TfL), die städtische Verkehrsplanungsbehörde. Derzeit bedient DB Arriva die Linie neben konventionellen Fahrzeugen bereits mit zwei Elektrobussen. Sieben weitere Elektrobusse sind bestellt. Die Busse erzeugen gegenüber herkömmlichen Dieselmotoren keine Abgase sowie weniger Lärm und Vibration.

Stickoxide reduzieren

DB Energie hat an der Schienentankstelle in Saarbrücken die elfte AdBlue®-Anlage in Betrieb genommen. AdBlue® ist eine auf Harnstoff basierende Flüssigkeit zur Abgasnachbehandlung bei Dieselmotoren. Ihr Einsatz reduziert den Ausstoß von Stickoxiden um rund 90%. Bis Ende 2015 soll die Anzahl der AdBlue®-Tankanlagen von DB Netze Energie in Deutschland auf 15 erhöht werden.

NATURSCHUTZ

Ausgleichsmaßnahmen auf der Strecke Karlsruhe – Rastatt

Wenn wir Bahnanlagen neu bauen oder bestehende umgestalten, berücksichtigen wir den Schutz der Natur bereits während der Planung. Ziel ist es, Eingriffe in Natur und Landschaft weitgehend zu vermeiden. Sollten dennoch Beeinträchtigungen auftreten, streben wir einen Ausgleich oder Ersatz an. Ein Beispiel sind die Ende April 2015 abgeschlossenen Ausgleichsmaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe – Rastatt. Auf einer Gesamtfläche von rund 30 ha wurden verschiedene Laubbäume, Sträucher, Hecken, Streuobstwiesen und Grünlandflächen angelegt. Für den Bau des Tunnels bei Rastatt wurden streng geschützte Zauneidechsen in ein neues Habitat umgesiedelt.

Im Dialog zum Naturschutz

Anfang März fand die 7. Fachtagung Naturschutz des DB-Konzerns als Dialogplattform für interne und externe Naturschutzbeauftragte statt. Rund 300 Experten diskutierten unter anderem über Projekte zu Hilfen für die Überquerung von Verkehrswegen für Tiere sowie zum Vogelschutz an Oberleitungen.

Anfang 2015 startete in Bayern ein Pilot, um nicht mehr benötigte Bahnflächen der Natur zurückzugeben. Darauf hatten sich 2014 der DB-Konzern und die Umweltverbände verständigt. In »Flächendialogen« entwickeln die Beteiligten eine Vorgehensweise zur Identifikation geeigneter Flächen.

WEITERE THEMEN

Neues Fahrtziel-Natur-Gebiet

Das Naturschutzgebiet Ammergauer Alpen ist seit 2015 neues Fahrtziel-Natur-Gebiet. In Kooperation mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V. und Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzt sich der DB-Konzern für die Förderung eines umweltgerechten Tourismus ein.

Bergwaldprojekt fortgeführt

Auch in diesem Jahr setzt der DB-Konzern die Zusammenarbeit mit dem Verein Bergwaldprojekt e.V., der sich für den Schutz und den Erhalt deutscher Waldregionen einsetzt, fort. Seit 2009 unterstützt der DB-Konzern das Bergwaldprojekt und hat seitdem die Pflanzung von über 200.000 Bäumen gefördert.

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

*Streiks belasten übergreifend Aktivitäten im Schienenverkehr in Deutschland
DB Bahn Fernverkehr mit weiteren Rückgängen durch Wettbewerb mit Fernbus
Internationale Geschäftsfelder mit leicht positiver Umsatzentwicklung*

GESCHÄFTSFELDER IM ÜBERBLICK

UMSATZ BEREINIGT [IN MIO. €]	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%	2015	2014	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	1.875	1.979	-104	-5,3	1.800	1.904	-104	-5,5
DB Bahn Regio	4.254	4.438	-184	-4,1	4.205	4.386	-181	-4,1
DB Arriva	2.375	2.210	+165	+7,5	2.372	2.208	+164	+7,4
DB Schenker Rail	2.391	2.452	-61	-2,5	2.226	2.292	-66	-2,9
DB Schenker Logistics	7.756	7.407	+349	+4,7	7.728	7.385	+343	+4,6
DB Dienstleistungen	1.521	1.507	+14	+0,9	124	120	+4	+3,3
DB Netze Fahrweg	2.490	2.425	+65	+2,7	614	534	+80	+15,0
DB Netze Personenbahnhöfe	604	589	+15	+2,5	248	238	+10	+4,2
DB Netze Energie	1.392	1.416	-24	-1,7	552	533	+19	+3,6
Sonstige	809	778	+31	+4,0	131	134	-3	-2,2
Konsolidierung	-5.467	-5.467	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	20.000	19.734	+266	+1,3	20.000	19.734	+266	+1,3

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN [IN MIO. €]	EBIT bereinigt				EBITDA bereinigt			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%	2015	2014	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	58	123	-65	-52,8	197	285	-88	-30,9
DB Bahn Regio	348	485	-137	-28,2	666	776	-110	-14,2
DB Arriva	101	104	-3	-2,9	224	219	+5	+2,3
DB Schenker Rail	-74	9	-83	-	74	157	-83	-52,9
DB Schenker Logistics	165	148	+17	+11,5	258	240	+18	+7,5
DB Dienstleistungen	21	28	-7	-25,0	118	119	-1	-0,8
DB Netze Fahrweg	313	267	+46	+17,2	781	731	+50	+6,8
DB Netze Personenbahnhöfe	152	136	+16	+11,8	219	202	+17	+8,4
DB Netze Energie	36	34	+2	+5,9	70	66	+4	+6,1
Sonstige/Konsolidierung	-230	-246	+16	-6,5	-233	-241	+8	-3,3
DB-Konzern	890	1.088	-198	-18,2	2.374	2.554	-180	-7,0
Marge in %	4,5	5,5	-	-	11,9	12,9	-	-

INVESTITIONEN [IN MIO. €]	Brutto-Investitionen				Netto-Investitionen			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%	2015	2014	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	141	116	+25	+21,6	141	116	+25	+21,6
DB Bahn Regio	339	707	-368	-52,1	338	706	-368	-52,1
DB Arriva	96	75	+21	+28,0	96	74	+22	+29,7
DB Schenker Rail	91	78	+13	+16,7	89	78	+11	+14,1
DB Schenker Logistics	82	88	-6	-6,8	82	88	-6	-6,8
DB Dienstleistungen	134	106	+28	+26,4	134	106	+28	+26,4
DB Netze Fahrweg	2.237	1.987	+250	+12,6	648	578	+70	+12,1
DB Netze Personenbahnhöfe	187	194	-7	-3,6	72	62	+10	+16,1
DB Netze Energie	46	44	+2	+4,5	20	20	-	-
Sonstige/Konsolidierung	13	19	-6	-31,6	13	19	-6	-31,6
DB-Konzern	3.366	3.414	-48	-1,4	1.633	1.847	-214	-11,6
davon Investitionszuschüsse	1.733	1.567	+166	+10,6	-	-	-	-

PERSONENVERKEHR

Auftragsentwicklung rückläufig

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

AUFTRAGSVOLUMEN IM PERSONENVERKEHR [IN MRD. €]	30.06. 2015		31.12. 2014		Veränderung	
	absolut	%	absolut	%		
DB Bahn Regio	69,4		69,4		-	-
gesichert	46,3		46,3		-	-
ungesichert	23,1		23,1		-	-
DB Arriva	14,3		14,8		-0,5	-3,4
gesichert	6,7		6,9		-0,2	-2,9
ungesichert	7,6		7,9		-0,3	-3,8
Insgesamt	83,7		84,2		-0,5	-0,6
gesichert	53,0		53,2		-0,2	-0,4
ungesichert	30,7		31,0		-0,3	-1,0

Im ersten Halbjahr 2015 hat sich das Auftragsvolumen insgesamt etwas vermindert. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 4,6 Mrd. € und Prämissenänderungen von rund 0,6 Mrd. €, die im Wesentlichen auf Währungskurseffekte zurückzuführen sind, stehen dabei Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 5,7 Mrd. € gegenüber.

VERKEHRSVERTRÄGE IN DEUTSCHLAND

ABGESCHLOSSENE VERKEHRSVERTRÄGE (SCHIENE) IM ERSTEN HALBJAHR 2015	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	12/2016-12/2033	7,9	134,3
Meinerzhagen-Lüdenscheid	12/2016-12/2033	0,3	5,1
Mehrverkehr Saar RB 70 ²⁾	12/2014-12/2018	0,6	2,4
Insgesamt¹⁾		8,8	141,8

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Im Schienenpersonenverkehr in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im ersten Halbjahr 2015 acht Vergabeverfahren abgeschlossen (im ersten Halbjahr 2014: elf). Insgesamt wurden wie im ersten Halbjahr 2014 rund 32 Mio. Zugkilometer (Zugkm) vergeben. Die im ersten Halbjahr 2015 vergebenen Zugkilometer wurden vorher zu rund 93% von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Wir konnten drei Verfahren (im ersten Halbjahr 2014: vier) beziehungsweise 27% der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im ersten Halbjahr 2014: 74%).

ABGESCHLOSSENE VERKEHRSVERTRÄGE (BUS) IM ERSTEN HALBJAHR 2015	Laufzeit	Umfang in Mio. Nkm	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
VRN Pfälzer Bergland und Kaiserslautern (Lose 2, 3, 4)	8/2015-6/2025	3,5	34,7
Dithmarschen (Teilnetze Nord und Süd)	1/2016-12/2025	3,0	30,1
VRN Leimen und St. Leon-Rot, Sandhausen	12/2015-12/2025	2,1	21,4
LK Roth-LB Nordost (Lose 1 und 2)	12/2015-12/2024	0,9	7,7
MVV Linien 240, 242, 243	12/2015-12/2023	0,7	5,2
NVV LB 303 Rotenburg-Bebra	12/2015-12/2025	0,6	5,8
KVV Hardt-Ost	12/2015-12/2023	0,5	3,7
AVV LB Wittelsbacher Land 01	1/2016-12/2023	0,5	3,6
Sonstige (8 wettbewerbliche Verfahren)	1 bis 10 Jahre	1,2	9,0
Insgesamt¹⁾		13,0	121,2

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im ersten Halbjahr 2015 Leistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 29 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im ersten Halbjahr 2014: 27 Mio. Nkm) in 52 Verfahren (im ersten Halbjahr 2014: 43 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 53% (im ersten Halbjahr 2014: 29%) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Im ersten Halbjahr 2015 haben wir an 44 wettbewerblichen Verfahren (im ersten Halbjahr 2014: 35 Verfahren) mit einem Volumen von 27 Mio. Nkm (im ersten Halbjahr 2014: 25 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 48% (im ersten Halbjahr 2014: 49%) erzielen.

VERKEHRSVERTRÄGE IN EUROPA (OHNE DEUTSCHLAND)

DB Arriva hat sich europaweit an Ausschreibungen beteiligt.

ABGESCHLOSSENE VERKEHRSVERTRÄGE (BUS) IM ERSTEN HALBJAHR 2015	Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
Großbritannien London (10 Teilstrecken) ²⁾	jeweils 5 Jahre	9,0	44,9
Dänemark Movia A13	12/2015-12/2025	3,0	30,3
Großbritannien London (Route 73) ³⁾	9/2016-9/2018	2,9	5,8
Großbritannien Kent County Council ³⁾	5/2015-5/2019	2,0	7,9
Großbritannien London (2 Teilstrecken)	jeweils 3 Jahre	0,9	2,5
Großbritannien London (2 Teilstrecken) ³⁾	jeweils 1 Jahr	0,5	0,5
Insgesamt¹⁾		18,3	91,9

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Überwiegend Verlängerung des bestehenden Vertrags.

³⁾ Verlängerung des bestehenden Vertrags.

ABGESCHLOSSENE VERKEHRSVERTRÄGE (SCHIENE) IM ERSTEN HALBJAHR 2015		Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
			p. a.	insgesamt ¹⁾
Schweden	Pägatåg ²⁾	12/2016-12/2018	12,2	24,4
Dänemark	Jutland ²⁾	12/2018-12/2020	8,4	16,8
Insgesamt¹⁾			20,6	41,2

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.
²⁾ Verlängerung des bestehenden Vertrags.

Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2015

Fahrzeugverfügbarkeit verbessert

Die Verfügbarkeit der ICE-Flotte hat sich im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 stabil entwickelt:

- Milde Witterung zu Jahresbeginn führte zu geringen Fahrzeugbeeinträchtigungen, sodass die Zuverlässigkeit der Flotte durch freie Instandhaltungskapazitäten weiter stabilisiert werden konnte.
- Die Zulassung der neuen ICE-3-Triebzüge der Baureihe (BR) 407 in Frankreich ist erfolgt, seit Anfang Juni übernehmen die Züge sukzessive die Verkehre nach Frankreich. Weiter vorangetrieben werden die Zulassungen in Belgien und in Doppeltraktion für Frankreich.

Die Umrüstung der ICE-3-Flotte mit neuen Treibradsätzen startete Ende Juni 2015 und wird voraussichtlich bis 2018 andauern. Dadurch steigende Ultraschallintervalle werden sich positiv auf die Verfügbarkeit auswirken. Hinsichtlich der neuen Radsätze der ICE-T-Flotte wird eine Inbetriebnahmegenehmigung im ersten Halbjahr 2016 erwartet. Ferner existiert ein erhöhter Tauschbedarf bei den Radsätzen der ICE-1- und ICE-2-Züge aufgrund der bekannten Probleme durch verdrehte Radscheiben und Lagerschäden.

Der Zulauf der ersten ICx-Einheiten wird weiterhin für das zweite Halbjahr 2016 für einen einjährigen Probebetrieb erwartet.

Die Verfügbarkeit der Intercitys war im ersten Halbjahr 2015 ebenfalls gut. Der Zulauf der neuen Doppelstock-Intercitys hat sich weiter verzögert und wird nicht vor Ende 2015 erfolgen.

Fahrzeugprojekte im Fernverkehr

Die Ertüchtigung der ICE-T-Flotte wurde fortgesetzt. 30 von 42 Triebzügen sind mittlerweile fertiggestellt. Kern der Arbeiten sind die Stabilisierung und die Modernisierung der Fahrzeugtechnik. Im Innenbereich werden Ausbesserungen vorgenommen und einzelne Komponenten erneuert.

Gleichzeitig wurden die Vorbereitungen für das Redesign des ICE3 fortgeführt. Ab 2016 werden umfangreiche Technik- und Komfortmaßnahmen zunächst in einem Musterzug und danach – ab Oktober 2016 – in der Serie umgesetzt.

Die bisher noch nicht mit dem European Train Control System (ETCS) ausgerüsteten Triebzüge der ICE-T- sowie der ICE-3-Flotte werden während des Redesigns für den Einsatz mit ETCS ausgerüstet.

Die Stabilisierung unserer IC- und EC-Flotte mit zusätzlichen Technikaßnahmen schreitet voran und soll bis Ende 2016 abgeschlossen sein.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2015

- Preissensibler, wettbewerbsintensiver Markt.
- Beeinträchtigungen durch Streiks der GDL.
- Positive Entwicklung der Verkehrsleistung beim Fernbus.

DB BAHN FERNVERKEHR	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene in %	78,8	81,0	-	-
Anschlussgrad Fernverkehr/ Fernverkehr in %	87,7	88,1	-	-
Reisende Schiene in Mio.	60,3	62,2	-1,9	-3,1
Reisende Fernbus in Mio.	0,4	0,2	+0,2	+100
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	17.044	17.250	-206	-1,2
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	96,5	71,0	+25,5	+35,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	67,4	71,6	-4,2	-5,9
Auslastung in %	49,1	47,7	-	-
Gesamtumsatz in Mio. €	1.875	1.979	-104	-5,3
Außenumsatz in Mio. €	1.800	1.904	-104	-5,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	197	285	-88	-30,9
EBITDA-Marge (bereinigt) in %	10,5	14,4	-	-
EBIT bereinigt in Mio. €	58	123	-65	-52,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	141	116	+25	+21,6
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	16.368	16.844	-476	-2,8

Bei der Pünktlichkeit ist der Halbjahresdurchschnittswert spürbar zurückgegangen. Betriebserschwerisse aufgrund mehrerer Orkantiefs und die STREIKS DER GDL [SEITE 24] verhinderten eine bessere Pünktlichkeit. Der Anschluss-erreichungsgrad Fernverkehr auf Fernverkehr ging in der Folge leicht zurück.

Die Streiks der GDL, Leistungskürzungen im Auto- und Nachtzuggeschäft sowie die verschärfte Wettbewerbssituation durch die Entwicklung auf dem Fernbusmarkt führten zu einem Rückgang der Reisendenzahl und der Verkehrsleistung. In diesem Zusammenhang verzeichnete die Betriebsleistung im ersten Halbjahr 2015 ebenfalls einen Rückgang. Die Auslastung der Züge stieg leicht an, was auf streikbedingte Effekte zurückzuführen ist. Gegenläufig erhöhten sich die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung beim Fernbus infolge der Ausweitung des Geschäfts.

In diesem Umfeld entwickelte sich der Umsatz schwächer als im ersten Halbjahr 2014. Sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz ging zurück. Angebotsmaßnahmen wirkten dabei gegenläufig stützend.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+1,2%) stiegen unter anderem aufgrund höherer Entschädigungen für Fahrzeugunfälle sowie höherer Leistungen für Drittbahnen. Gegenläufig wirkten geringere Erträge aus Fahrzeugverkäufen sowie Rückstellungsaufösungen.

Der Materialaufwand (-2,5%) verringerte sich. Treiber hierfür waren geringere Infrastrukturkosten infolge der gesunkenen Betriebsleistung.

Der Personalaufwand (+2,7%) lag infolge von Tarifsteigerungen über dem Vorjahreswert.

Die Abschreibungen (-14,2%) gingen infolge eines Rückgangs bei den Baureihen ICE3 und ICE T stark zurück. Gegenläufig wirkten die Fahrzeugbeschaffungen der ICE3 der Baureihe (BR) 407.

Insgesamt konnte die Umsatzentwicklung nur teilweise durch den Rückgang der Aufwendungen kompensiert werden, sodass es zu einer deutlichen Verschlechterung des bereinigten EBITDA und des bereinigten EBIT kam.

Die Brutto-Investitionen sind vor allem aufgrund von Fahrzeugbeschaffungen und Werkstattprojekten gestiegen.

Die Zahl der Mitarbeiter ging per 30. Juni 2015 aufgrund von Anpassungen im Leistungsumfang unter anderem im Auto- und Nachtzugverkehr zurück.

Geschäftsfeld DB Bahn Regio

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2015

Fahrzeugeterneuerungen werden fortgeführt

Auch bei DB Bahn Regio arbeiten wir an der stetigen Verbesserung unserer Fahrzeugflotte, unter anderem umfassen die Erneuerungen die Umgestaltung des Interieurs, das Fahrgastinformationssystem und die Videoaufzeichnungssysteme sowie die Lackierung:

- Für den Betrieb der S-Bahn Rhein-Main wurden bis Ende Juni 2015 78 Fahrzeuge der BR 423 rundum erneuert. 36 Triebzüge haben ein automatisches Fahrgastzählssystem erhalten. Bis Ende 2015 sollen es 100 Fahrzeuge sein.
- Für die Ausschreibung Main-Weser/Kinzigtal/Niddertal wurden bis Ende Juni 2015 107 Doppelstockwagen rundum erneuert. Bis Ende 2015 sollen es 131 Fahrzeuge sein.
- Für die Ausschreibung Nord-Süd wurden bis Ende Juni 2015 62 Doppelstockwagen rundum erneuert. Bis Ende 2015 sollen es 98 Fahrzeuge sein. Das Gesamtumbauvolumen beträgt 102 Fahrzeuge.
- Für die Stadtbahn Nord-Ost wurden bis Ende Juni 2015 45 Doppelstockwagen rundum erneuert. Bis Ende 2015 sollen es 75 Fahrzeuge sein.
- Für den zukünftigen Betrieb der S-Bahn Stuttgart wurden bis Ende Juni 2015 32 Fahrzeuge der BR 423 rundum erneuert. Bis Ende 2015 sollen es 44 von insgesamt 60 Fahrzeugen sein.

Auslieferung neuer Regio-Züge

Bei der Auslieferung neuer Züge für DB Bahn Regio kommt es weiterhin zu Verzögerungen:

BR 442 (TALENT 2)

- Bis auf 30 Fahrzeuge sind inzwischen alle Fahrzeuge ausgeliefert und in zwölf verschiedenen Regionen bundesweit im Einsatz. Die Auslieferung erfolgte bei allen Fahrzeugen mit erheblicher Verspätung sowie mit Mängeln, an deren Beseitigung nunmehr gearbeitet wird.

BR 430 (BAUART RHEIN-MAIN)

- Die Auslieferung der 91 bestellten Fahrzeuge wurde im Januar 2015 verspätet abgeschlossen.
- Es bestehen immer noch zahlreiche Mängel, an deren Beseitigung gearbeitet wird.

BR 430 (BAUART S-BAHN STUTTART)

→ 87 Fahrzeuge dürfen weiterhin nur ohne Schiebetrittfunktion eingesetzt werden.

BR 620/622

→ Auslieferung der letzten 4 von 56 bei Alstom bestellten Fahrzeuge fand Anfang 2015 statt.

DOPPELSTOCKZÜGE

→ Zulauf wird nicht vor dem letzten Quartal 2015 beginnen.

Einigung mit Bombardier Transportation erzielt

Zum Ende des ersten Quartals 2015 konnten sich DB Bahn Regio und Bombardier Transportation bei verschiedenen Fahrzeugprojekten auf einen außergerichtlichen Vergleich verständigen und damit umfangreiche juristische Auseinandersetzungen unter anderem zu den Fahrzeugen BR 442 (Talent 2) und BR 430 (S-Bahn Stuttgart) einvernehmlich beilegen. Noch bestehende Meinungsverschiedenheiten wollen die Parteien durch eine neue, effektive Zusammenarbeit lösen.





ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2015

→ Anhaltend intensives Wettbewerbsumfeld.

→ GDL-Streiks mit negativem Einfluss.

→ Leistungsverluste in einigen Bereichen.



	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
DB BAHN REGIO				
Pünktlichkeit Schiene in %	95,0	96,0	-	-
Pünktlichkeit Regionalzüge  in %	93,1	94,5	-	-
Pünktlichkeit S-Bahnen Wechselstrom  in %	95,0	96,3	-	-
Pünktlichkeit S-Bahnen Gleichstrom  in %	97,9	98,0	-	-
Reisende in Mio.	1.264	1.284	-20	-1,6
davon Fernbus	0,3	0,3	-	-
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	24.771	25.503	-732	-2,9
davon Fernbus	79,2	91,7	-12,5	-13,6
Gesamtumsatz in Mio. €	4.254	4.438	-184	-4,1
Außenumsatz  in Mio. €	4.205	4.386	-181	-4,1
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	1.910	2.116	-206	-9,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	666	776	-110	-14,2
EBIT bereinigt in Mio. €	348	485	-137	-28,2
Brutto-Investitionen in Mio. €	339	707	-368	-52,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	36.629	36.842	-213	-0,6

Die Pünktlichkeit bei DB Bahn Regio sank im ersten Halbjahr 2015. Die Pünktlichkeit der Regionalzüge und der S-Bahnen hat sich infolge der **STREIKS DER GDL [SEITE 24]** sowie aufgrund von Witterungseinflüssen verschlechtert. Die Pünktlichkeit der S-Bahnen Wechselstrom wurde insbesondere durch den niedrigen Wert bei der S-Bahn Rhein-Main (Hochlaufphase des neuen Verkehrsvertrags seit Fahrplanwechsel im Dezember 2014) beeinträchtigt.

Die Leistungsentwicklung war im ersten Halbjahr 2015 rückläufig. Sowohl in der Sparte Schiene als auch in der Sparte Bus nahm die Verkehrsleistung ab. Im Schienenverkehr wirkten sich Ausschreibungsverluste und die Streiks der GDL, im Busverkehr Leistungsverluste und Angebotsanpassungen negativ aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio ist insbesondere durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene geprägt. Daher hatten die hier zu verzeichnenden Umsatzrückgänge, die vor allem auf die Entwicklung der Bestellerentgelte zurückzuführen sind, einen negativen Effekt für das Geschäftsfeld insgesamt. Maßgeblich für den Rückgang der Bestellerentgelte waren Leistungsverluste sowie Rückzahlungen beziehungsweise Kürzungen unter anderem infolge der GDL-Streiks. Die Sparte Bus leistete dagegen mit leicht gestiegenen Gesamtumsatzerlösen einen positiven Beitrag zur Umsatzentwicklung, der den Rückgang in der Sparte Schiene jedoch nicht kompensieren konnte.

Einen Zuwachs verzeichneten hingegen die sonstigen betrieblichen Erträge infolge höherer Schadenersatzzahlungen sowie des Verkaufs von Material und Fahrzeugen.

Der Materialaufwand (+0,3 %) ist vor allem infolge höherer Vertriebsprovisionen sowie höherer Aufwendungen für Instandhaltung leicht angestiegen. Rückläufige Aufwendungen für Energie wirkten gegenläufig.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,5 %) stiegen infolge höherer Rückstellungsbildungen an.

Der Personalaufwand stieg tarifbedingt ebenfalls an (+2,3 %). Die geringere Zahl der Mitarbeiter wirkte gegenläufig.

Insgesamt entwickelte sich die Ergebnissituation, getrieben durch die Sparte Schiene, negativ. Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT sind spürbar gesunken.

Die Brutto-Investitionen nahmen infolge des Abschlusses von zwei großen Fahrzeugbeschaffungsprojekten im Vorjahr deutlich ab.

Die Zahl der Mitarbeiter verringerte sich im Vergleich zum 30. Juni 2014. Die Zuwächse in der Sparte Bus wurden dabei durch einen Rückgang in der Sparte Schiene infolge von Leistungsverlusten überkompensiert.

Sparte Schiene

- GDL-Streiks mit negativem Einfluss.
- Leistungsverluste in einigen Regionen.
- Belastungen durch steigende Faktorkosten.

SPARTE SCHIENE AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Reisende in Mio.	949,7	967,5	-17,8	-1,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	21.181	21.826	-645	-3,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	234,7	242,1	-7,4	-3,1
Gesamtumsatz	3.783	3.963	-180	-4,5
Außenumsatz	3.595	3.774	-179	-4,7
Bestellerentgelte Schiene	1.910	2.116	-206	-9,7
EBITDA bereinigt	599	704	-105	-14,9
EBIT bereinigt	310	444	-134	-30,2
Brutto-Investitionen	324	674	-350	-51,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	27.844	28.300	-456	-1,6

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene war geprägt durch eine rückläufige Verkehrs- und Betriebsleistung. Die Leistungsverluste betreffen vor allem die Regionen Südwest, Südost und Nord. Zudem belasteten Streikeffekte die Entwicklung. Die Zahl der Reisenden ging ebenfalls zurück.

Getrieben durch die Leistungsrückgänge sanken die Umsatzerlöse und Bestellerentgelte. Sowohl der Gesamtumsatz als auch der Außenumsatz verringerte sich. Preisbedingt höhere Verbunderlöse wirkten dabei dämpfend.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+67,4%) stiegen infolge von Schadenersatzleistungen an.

Leistungsbedingt rückläufige Aufwendungen für Energie wurden durch höhere Vertriebsprovisionen sowie höhere Aufwendungen für Instandhaltung kompensiert. Dies führte zu einem gestiegenen Materialaufwand (+0,7%).

Der Personalaufwand (+1,4%) stieg trotz eines Personalrückgangs tarifbedingt an.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+2,5%) stiegen ebenfalls an. Dies resultierte vor allem aus Rückstellungsbildungen für Drohverluste. Kompensiert wurde diese Entwicklung infolge von Einsparungen für bezogene Dienstleistungen.

Infolge von Fahrzeugzugängen stiegen die Abschreibungen (+11,3%) deutlich.

Der Anstieg der Aufwendungen für Personal und Material konnte durch die Zunahme der sonstigen betrieblichen Erträge überkompensiert werden. Im Ergebnis konnten die geringeren Umsatzerlöse jedoch nicht ausgeglichen werden, sodass es zu einem Rückgang des bereinigten EBITDA und des bereinigten EBIT kam.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2014. Dies resultierte insbesondere aus höheren Fahrzeugzugängen im ersten Halbjahr 2014 für die S-Bahn Stuttgart und die S-Bahn Rhein-Main.

Die Zahl der Mitarbeiter verringerte sich infolge von Leistungsverlusten per 30. Juni 2015.

Sparte Bus

- Zunehmender Wettbewerb und demografischer Wandel sorgen für einen Leistungsrückgang und dämpfen die wirtschaftliche Entwicklung.
- Optimierung des Geschäftsportfolios wirkt positiv.
- Belastungen durch steigende Faktorkosten.

SPARTE BUS AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Reisende in Mio.	314,7	316,3	-1,6	-0,5
davon Fernbus	0,3	0,3	-	-
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.590	3.678	-88	-2,4
davon Fernbus	79,2	91,7	-12,5	-13,6
Betriebsleistung in Mio. Buskm	278,7	279,9	-1,2	-0,4
Gesamtumsatz	661	657	+4	+0,6
Außenumsatz	610	613	-3	-0,5
EBITDA bereinigt	67	73	-6	-8,2
EBIT bereinigt	38	41	-3	-7,3
Brutto-Investitionen	15	33	-18	-54,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	8.785	8.542	+243	+2,8

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr war im ersten Halbjahr 2015 rückläufig. Die Verkehrsleistung war hauptsächlich durch rückläufige Fahrgastzahlen sowie die Reduzierung von Fernbusleistungen geprägt. Ausschreibungsverluste konnten nicht durch neu gewonnene Verkehre ausgeglichen werden, sodass auch die Betriebsleistung zurückging.

Die Umsatzentwicklung verlief positiver als die Leistungsentwicklung. Hier konnte der leicht rückläufige Außenumsatz unter anderem infolge geringerer Umsätze aus Fernbuslinien durch höhere Umsätze aus Schienenersatzverkehren kompensiert werden. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen infolge höherer Erträge insbesondere aus dem Verkauf von Fahrzeugen.

Der Materialaufwand (-0,1%) lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2014. Die Einsparungen für Energie infolge niedrigerer Dieselpreise wurden im Wesentlichen durch gestiegene Aufwendungen für Auftragnehmer und Instandhaltungsleistungen kompensiert.

Der Personalaufwand (+6,2%) erhöhte sich mengen- und tarifbedingt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich unter anderem aufgrund gesteigerter Beratungsleistungen. Die Abschreibungen verringerten sich infolge von geringeren Investitionen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014.

Infolge der gestiegenen Produktionskosten (insbesondere Personalaufwand) sanken das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT.

Aufgrund der im ersten Halbjahr 2014 durchgeführten umfangreichen Fahrzeugbeschaffungen für gewonnene Neuverkehre gingen die Brutto-Investitionen stark zurück.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2015 im Wesentlichen durch die Aufnahme von Neuverkehren in den Regionen Hessen und Ost angestiegen.

Geschäftsfeld DB Arriva

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2015

Verkehrsvertrag in Limburg gewonnen

— DB Arriva hat von der niederländischen Provinz Limburg einen Auftrag im Wert von über 2 Mrd.€ für den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs erhalten. Der Vertrag hat eine Laufzeit von 15 Jahren und umfasst Verkehre mit über 200 Bussen und rund 40 Regionalzügen. Der Betrieb startet im Dezember 2016. Die Verkehre sind eng mit den angrenzenden deutschen Verkehrsnetzen verbunden. Wir werden dabei die geplante Bahnverbindung von Maastricht nach Aachen betreiben. Zudem besteht über den IC-Bus eine Anbindung an unser Fernverkehrsnetz in Deutschland. Die Rechtskraft des Verkehrsvertrags hängt jedoch noch von dem Abschluss eines laufenden Widerspruchsverfahrens ab.

Beteiligungen



— Im Juni 2015 hat DB Arriva 100% der Anteile an der GOTFRI spol s r.o., Slowakei, erworben. GOTFRI betreibt Regional- und Stadtverkehre im Norden der Slowakei und verfügt über rund 230 Busse. GOTFRI wird ab 1. Juli 2015 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2015

— Anhaltend schwache Umfeldbedingungen.

— Positive Effekte aus neuen Verträgen.

— Spürbare Auswirkungen von Währungskurseffekten.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
DB ARRIVA				
Pünktlichkeit Schiene  in %	93,5	92,0	-	-
Reisende in Mio.	814,5	823,4	- 8,9	-1,1
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	4.300	4.196	+104	+2,5
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	65,6	64,3	+1,3	+2,0
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	509,3	498,3	+11,0	+2,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.375	2.210	+165	+7,5
Außenumsatz  in Mio. €	2.372	2.208	+164	+7,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	224	219	+5	+2,3
EBIT bereinigt in Mio. €	101	104	-3	-2,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	96	75	+21	+28,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	45.336	45.814	- 478	-1,0

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) ist im ersten Halbjahr 2015 infolge des Wegfalls witterungsbedingter Beeinträchtigungen im ersten Halbjahr 2014 gestiegen.

Die Entwicklung der Reisendenzahl ging leicht zurück. Während die Zahl der Reisenden im Schienenverkehr zunahm, ging die Entwicklung im Busverkehr zurück. Haupttreiber war das verringerte Betriebsvolumen im Londoner Busmarkt. Die Verkehrsleistung im Schienenverkehr stieg infolge erhöhter Reisendenzahlen insbesondere aufgrund des Wegfalls witterungsbedingter Beeinträchtigungen.

Der Umsatzanstieg ist im Wesentlichen auf neu aufgenommene Verkehre in den Niederlanden und positive Währungskurseffekte zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Restrukturierung von TGM und der Verkauf von The Original London Sightseeing Tour Ltd. (TOT), London/Großbritannien, im zweiten Halbjahr 2014.

Der geringere Materialaufwand (-5,4%) geht maßgeblich auf niedrigere Trassennutzungsaufwendungen bei UK Trains und gesunkene Treibstoffkosten zurück.

Der Personalaufwand (+10,1%) stieg hingegen an, was insbesondere durch Währungskurseffekte und eine Erhöhung der Mitarbeiterzahl infolge von Neuverkehren in den Niederlanden begründet ist.

Das bereinigte EBIT ging vor allem infolge geringerer Unterstützungsleistungen für das Cross-Country-Franchise zurück. Neuverkehre in den Niederlanden wirkten gegenläufig positiv.

Die Brutto-Investitionen sind im ersten Halbjahr 2015 angestiegen. Dies resultierte hauptsächlich aus zeitlichen Zugangseffekten im Zusammenhang mit der Neuanschaffung von Bussen, die sich im Jahresverlauf ausgleichen werden.

Die Mitarbeiterzahl ist gegenüber dem 30. Juni 2014 aufgrund der Restrukturierung von TGM, des Verkaufs von TOT und des Verlusts von Linien in London gesunken. Diese Effekte wurden teilweise durch die neu aufgenommenen Verkehre in den Niederlanden ausgeglichen.

Sparte UK Bus

- Hoher Wettbewerbsdruck im Londoner Markt.
- Spürbar positive Währungskurseffekte.
- Negative Umsatzeffekte durch Restrukturierung von TGM und Verkauf von TOT.

SPARTE UK BUS AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Reisende in Mio.	350,7	371,7	-21,0	-5,6
Betriebsleistung in Mio. Buskm	188,9	195,3	-6,4	-3,3
Gesamtumsatz	673	651	+22	+3,4
Außenumsatz	668	634	+34	+5,4
EBITDA bereinigt	97	92	+5	+5,4
EBIT bereinigt	51	48	+3	+6,3
Brutto-Investitionen	67	35	+32	+91,4
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	16.764	17.857	-1.093	-6,1

Die Leistungsentwicklung im Busgeschäft in Großbritannien verlief im ersten Halbjahr 2015 negativ. Die Betriebsleistung sank aufgrund des Verlusts von Linien sowie Streiks in London. Dementsprechend ging auch die Zahl der Reisenden zurück.

Infolge positiver Währungskurseffekte war ein Umsatzwachstum zu verzeichnen. Währungskursbereinigt lag der Umsatz leistungsbedingt sowie durch den Verkauf von TOT und die Restrukturierung von TGM unter dem entsprechenden Vorjahreswert.

Der Materialaufwand (-8,4%) ist vor allem infolge leistungsbedingt niedrigerer Energiekosten gesunken. Der Personalaufwand (+8,7%) ist währungskursbedingt gestiegen. Währungskursbereinigt kam es zu einem Rückgang der Personalkosten infolge eines gesunkenen Mitarbeiterbestands.

Die währungskursbedingt positive Umsatzentwicklung kompensierte die gestiegenen Aufwandsbelastungen und führte zu einem leichten Anstieg des operativen Ergebnisses. Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT lagen über dem Wert aus dem ersten Halbjahr 2014.

Zeitliche Effekte im Zusammenhang mit dem Zugang bei der Neuanschaffung von Bussen führten zu einem deutlichen Anstieg der Brutto-Investitionen. Diese werden sich jedoch im weiteren Jahresverlauf wieder ausgleichen.

Die Zahl der Mitarbeiter sank, vor allem begründet durch die Restrukturierung von TGM, den Verkauf von TOT und den Verlust von Linien in London.

Sparte UK Trains

→ Angebotsausweitung bei Grand Central.
 → Veränderungen bei Unterstützungsleistungen dämpften Ergebnis.

SPARTE UK TRAINS AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Reisende in Mio.	63,9	61,2	+2,7	+4,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.180	3.055	+125	+4,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	37,7	36,9	+0,8	+2,2
Gesamtumsatz	812	711	+101	+14,2
Außenumsatz	797	699	+98	+14,0
EBITDA bereinigt	20	23	-3	-13,0
EBIT bereinigt	6	11	-5	-45,5
Brutto-Investitionen	7	5	+2	+40,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	5.588	5.485	+103	+1,9

Die Leistungsentwicklung im ersten Halbjahr 2015 verlief positiv. Die Entwicklung der Betriebsleistung wurde durch schlechte Witterungsbedingungen gedämpft, die unter anderem auch zu zeitweisen Streckensperrungen führten.

Auch die Umsatzentwicklung war im ersten Halbjahr 2015 positiv, aber primär durch Währungskurseffekte getrieben. Zudem wirkte sich auch das Umsatzwachstum bei Grand Central positiv auf die Umsatzentwicklung aus. Negative Umsatzeffekte resultierten aus geringeren Unterstützungsleistungen für das Cross-Country-Franchise.

Die Entwicklung des Materialaufwands wurde negativ durch Währungskurseffekte und positiv durch geringere Trassennutzungskosten beeinflusst. Die positive Entwicklung der Trassenaufwendungen wurde allerdings kompensiert durch damit einhergehende geringere Unterstützungszahlungen beziehungsweise gestiegene Franchisezahlungen.

Gegenläufig stieg der Personalaufwand infolge von Währungskurseffekten, einer höheren Mitarbeiterzahl sowie von Tarifierhöhungen und steigenden Pensionsaufwendungen.

Insgesamt verschlechterten sich die bereinigten Ergebnisgrößen. Das bereinigte EBITDA und EBIT gingen deutlich zurück. Zurückzuführen ist diese Entwicklung auf geringere Unterstützungsleistungen sowie erhöhte Pensionsaufwendungen, die nur teilweise durch Umsatzzuwächse bei Grand Central kompensiert werden konnten.

Die Brutto-Investitionen blieben auf niedrigem Niveau annähernd unverändert.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 infolge von Neueinstellungen.

Sparte Mainland Europe

→ Positive Effekte aus im Dezember 2014 neu aufgenommenen Verkehren in den Niederlanden.

SPARTE MAINLAND EUROPE AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	49,9	50,2	-0,3	-0,6
Reisende Bus in Mio.	350,0	340,2	+9,8	+2,9
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.120	1.142	-22	-1,9
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	27,9	27,4	+0,5	+1,8
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	320,4	303,0	+17,4	+5,7
Gesamtumsatz	937	905	+32	+3,5
Außenumsatz	907	875	+32	+3,7
EBITDA bereinigt	127	116	+11	+9,5
EBIT bereinigt	62	55	+7	+12,7
Brutto-Investitionen	21	35	-14	-40,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	22.742	22.298	+444	+2,0

In der Sparte Mainland Europe wurde die Entwicklung vor allem durch die Auswirkungen von Neuverkehren in den Niederlanden geprägt.

Die Zahl der Reisenden im Schienenverkehr war im ersten Halbjahr 2015 leicht rückläufig, während die Betriebsleistung leicht zunahm. Die Verkehrsleistung im Schienenverkehr verringerte sich. Im Busverkehr konnte ein Anstieg der Zahl der Reisenden und der Betriebsleistung verzeichnet werden, was aus den neu aufgenommenen Verkehren in den Niederlanden resultierte.

Die Umsatzentwicklung gestaltete sich insgesamt positiv. Sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz stiegen an. Treiber hierfür war die Neuaufnahme von Verkehren in den Niederlanden.

Aufwandsseitig ging der Materialaufwand (-4,5%) infolge geringerer Dieselpreise sowie rückläufiger eingekaufter Transportleistungen zurück. Der Personalaufwand (+5,2%) stieg hingegen an, was maßgeblich durch eine höhere Mitarbeiterzahl begründet ist.

Insgesamt zeigten sich die bereinigten Ergebnisgrößen verbessert. Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT stiegen jeweils an.

Die Brutto-Investitionen waren im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum rückläufig. Grund für diesen Rückgang sind im Vorjahr getätigte Investitionen für Neuverkehre in den Niederlanden, Italien und Dänemark.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2015 im Wesentlichen infolge gewonnener Verkehrsverträge in den Niederlanden angestiegen.

TRANSPORT UND LOGISTIK

Geschäftsfeld DB Schenker Rail

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2015

Aktionsplan Deutschland mit positiven Effekten

Um den Herausforderungen im Deutschlandgeschäft von DB Schenker Rail zu begegnen und eine wirtschaftlich nachhaltige Gesamtsituation zu sichern, wurde der 2012 initiierte Aktionsplan Deutschland weiterentwickelt.

Im Rahmen des Aktionsplans Deutschland plus werden Effizienz und Unternehmensergebnis über diverse Stellhebel optimiert. Neben strukturellen Aktivitäten auf der Produktionsseite und Maßnahmen mit der Fokussierung auf Markt und Kunden wird auch gezielt an Prozessverbesserungen im Rahmen der Leistungserbringung gearbeitet. Ziel aller Maßnahmen ist die Steigerung der Effizienz bei gleichzeitiger Verbesserung der Qualität.

Auch im ersten Halbjahr 2015 wirkte das Programm spürbar positiv. Neben der nachhaltigen Optimierung der Steuerung und Instandhaltung unserer Flotte werden derzeit insbesondere operative Prozesse weiterentwickelt, um Ressourcen mit der größtmöglichen wirtschaftlichen Wertschöpfung zu nutzen.

Beteiligungen

→ Im Mai 2015 haben wir 13,94% der Aktien an der PCC Intermodal S.A. verkauft. PCC Intermodal wird seit Juni 2015 nicht mehr in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2015

- Negativer Einfluss durch GDL-Streiks.
- Herausforderndes konjunkturelles und geopolitisches Umfeld.
- Preis- und Wettbewerbsdruck hat sich sowohl inter- als auch intramodal weiter erhöht.



DB SCHENKER RAIL	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Pünktlichkeit ¹⁾ in %	75,0 ²⁾	69,9	-	-
Beförderte Güter in Mio. t	150,9	166,7	-15,8	-9,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	48.912	52.019	-3.107	-6,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	93,4	97,1	-3,7	-3,8
Auslastung in t pro Zug	523,7	535,8	-12,1	-2,3
Gesamtumsatz in Mio. €	2.391	2.452	-61	-2,5
Außenumsatz in Mio. €	2.226	2.292	-66	-2,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	74	157	-83	-52,9
EBIT bereinigt in Mio. €	-74	9	-83	-
EBIT-Marge (bereinigt) in %	-3,1	0,4	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	91	78	+13	+16,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	30.907	31.219	-312	-1,0

¹⁾ Methodenänderung ab 2015.

²⁾ Wert per Mai 2015.

Die Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr hat sich im Wesentlichen infolge einer Änderung der Berechnungsmethodik deutlich erhöht. Zudem wirkten operative Verbesserungen bei den großen Auslandsgesellschaften positiv auf die Pünktlichkeitsentwicklung im ersten Halbjahr 2015.

Die Marktsituation für den Schienengüterverkehr in Europa ist auch im ersten Halbjahr 2015 herausfordernd geblieben. Zudem belasteten die **STREIKS DER GDL [SEITE 24]** ebenfalls die Entwicklung. Durch neu gewonnene Verkehre im europäischen Netzwerk konnten die daraus resultierenden Effekte nur teilweise kompensiert werden. Die Leistungsentwicklung blieb in der Folge hinter dem ersten Halbjahr 2014 zurück. Die Entwicklung der Menge der beförderten Güter, der Verkehrsleistung und der Auslastung war schwach. Gegensteuerungsmaßnahmen wirkten teilweise kompensierend auf die Entwicklung der Auslastung.

Die Umsatzentwicklung war vor allem streikbedingt schwächer als im ersten Halbjahr 2014. Positiv wirkten **WÄHRUNGSKURSEFFEKTE IN GROSSBRITANNIEN [SEITE 7 F.]** sowie die Entwicklung der Region East und zusätzliche Geschäfte im europäischen Netzwerk, unter anderem in Spanien. Die sonstigen betrieblichen Erträge (-18,2%) verringerten sich gegenüber dem ersten Halbjahr 2014 vor allem aufgrund der gesunkenen Erlöse aus dem Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen.

Der Materialaufwand (-4,5%) ging infolge des Volumenschwachs zurück. Dies zeigte sich insbesondere durch geringere Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen und für Energie. Zusätzlich wirkten niedrigere Dieselpreise.

Der Personalaufwand (+4,9%) ist trotz eines niedrigeren Personalbestands im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 tarif- und währungskursbedingt angestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+5,9%) sind unter anderem infolge von höheren Aufwendungen für IT-Projekte angestiegen.

Rückläufige Erträge und zusätzliche Belastungen auf der Aufwandsseite führten insgesamt zu einem deutlichen Rückgang der operativen Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT sowie zu einer rückläufigen EBIT-Marge.

Der Schwerpunkt bei den Brutto-Investitionen lag in den Regionen East und Central. Die wesentlichen Investitionen wurden weiterhin in Güterwagen und Lokomotiven getätigt.

Die Zahl der Mitarbeiter war per 30. Juni 2015 leicht rückläufig. Im Wesentlichen wirkten hier Restrukturierungs- und Optimierungsmaßnahmen in Polen. Gegenläufig wirkten Neueinstellungen in Großbritannien und Spanien.

Region Central

- Streiks der GDL führten zu Verkehrsverlusten.
- Fehlende konjunkturelle Impulse, intensives Wettbewerbsumfeld.
- Geopolitisches Umfeld und geringere Dieselpreise führten zu Volumenrückgängen.

REGION CENTRAL AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	124,8	131,3	- 6,5	- 5,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	38.495	41.274	- 2.779	- 6,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	72,5	76,4	- 3,9	- 5,1
Gesamtumsatz	2.314	2.383	- 69	- 2,9
Außenumsatz	1.727	1.810	- 83	- 4,6
EBITDA bereinigt	84	131	- 47	- 35,9
EBIT bereinigt	- 27	19	- 46	-
Brutto-Investitionen	54	49	+ 5	+ 10,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	19.806	20.223	- 417	- 2,1

Die Menge der beförderten Güter und die Verkehrsleistung waren in der Region Central im ersten Halbjahr 2015 rückläufig. Dies resultierte aus den **STREIKS DER GDL [SEITE 24]**, fehlenden konjunkturellen Impulsen, einer Intensivierung des Wettbewerbsumfelds sowie geopolitischen Unsicherheiten. Der intermodale Wettbewerbsdruck erhöhte sich zusätzlich infolge einer Kostenentlastung von Straßenverkehr und Binnenschifffahrt aufgrund deutlich gesunkener Dieselpreise. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen war auch die Betriebsleistung rückläufig. Durch Gegensteuerungsmaßnahmen konnte trotz der geringeren Verkehre die Auslastung weitgehend stabilisiert werden (-1,6%).

Infolge der Leistungsentwicklung war auch die Umsatzentwicklung in der Region Central rückläufig. Auch die sonstigen betrieblichen Erträge (-7,5%) verringerten sich gegenüber dem ersten Halbjahr 2014. Gründe hierfür sind geringere Erträge aus dem Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen sowie geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Materialaufwand (-3,4%) verringerte sich im ersten Halbjahr 2015 leistungsbedingt. Der Personalaufwand (+1,4%) stieg tarifbedingt an.

Der Rückgang der Erträge konnte nicht vollständig durch Aufwandsrückgänge kompensiert werden. Die bereinigten Ergebnisgrößen EBIT und EBITDA entwickelten sich insbesondere streikbedingt deutlich schwächer als im ersten Halbjahr 2014.

Die Brutto-Investitionen verzeichneten infolge der Umsetzung von Anforderungen zur Einführung neuer Zugsicherungssysteme einen Anstieg.

Die Mitarbeiterzahl lag unter anderem fluktuationsbedingt unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2014.

Region West

- Rückgang der Kohletransporte in Großbritannien dämpfte Leistungsentwicklung.
- Spürbare Auswirkungen durch Währungskurseffekte.
- Verbesserte Entwicklung in Spanien und Frankreich.

REGION WEST AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	40,1	48,0	- 7,9	- 16,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	8.244	8.771	- 527	- 6,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	17,1	17,2	- 0,1	- 0,6
Gesamtumsatz	475	457	+ 18	+ 3,9
Außenumsatz	412	398	+ 14	+ 3,5
EBITDA bereinigt	16	34	- 18	- 52,9
EBIT bereinigt	- 13	6	- 19	-
Brutto-Investitionen	17	16	+ 1	+ 6,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	5.625	5.539	+ 86	+ 1,6

Die Leistungsentwicklung in der Region West war im ersten Halbjahr 2015 schwach. Die Menge der beförderten Güter, die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung sowie die Auslastung verzeichneten vor allem aufgrund eines Rückgangs der Kohleverkehre in Großbritannien zum Teil deutliche Rückgänge. Die Entwicklung der Kohleverkehre resultierte neben einer gesetzlichen Änderung (CO₂-Besteuerung) vor allem aus gesunkenen Gaspreisen, in deren Folge Kombi-Kraftwerke von Kohlebetrieb auf Gasbefuerung umstellten. Positive Impulse kamen aus einer stärkeren Leistungsentwicklung in Frankreich.

Die schwächere Umsatzentwicklung im operativen Geschäft in Großbritannien wurde durch positive Währungseffekte überkompensiert. Sowohl Spanien als auch Frankreich lagen umsatzseitig aufgrund neuer Verkehre über dem Niveau des ersten Halbjahres 2014. Die sonstigen betrieblichen Erträge (-0,8%) lagen leicht unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Dies resultierte aus gesunkenen Mieteinnahmen aufgrund von Veränderungen im Immobilienbestand.

Die Aufwandsentwicklung wurde gegenläufig durch Währungskurseffekte belastet. Im Materialaufwand (+5,6%) wirkten sich zudem höhere Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen und Instandhaltung aus. Dämpfend wirkten niedrigere Dieselpreise. Zusätzliche Mitarbeiter, Tarifeffekte und Währungskurseffekte führten zu einer Erhöhung des Personalaufwands (+12,8%).

Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,3%) und die Abschreibungen (+3,0%) stiegen währungskursbedingt im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014.

Insgesamt stiegen die Aufwendungen stärker als die Erlöse, sodass das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT zurückgingen.

Die Brutto-Investitionen lagen vor allem währungskursbedingt leicht über dem Niveau des ersten Halbjahres 2014.

Die Mitarbeiterzahl stieg aufgrund der Übernahme von Leiharbeitern in Großbritannien und neuer Verkehre in Spanien.

Region East

- Positive Entwicklung in Südosteuropa.
- Geopolitisches Umfeld dämpfte Verkehrsleistung.
- Portfoliomaßnahmen als Reaktion auf das Marktumfeld im Kohlemarkt in Polen.

REGION EAST AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	7,9	7,6	+0,3	+3,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.173	1.973	+200	+10,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	3,8	3,5	+0,3	+8,6
Gesamtumsatz	124	117	+7	+6,0
Außenumsatz	86	84	+2	+2,4
EBITDA bereinigt	15	11	+4	+36,4
EBIT bereinigt	7	2	+5	-
Brutto-Investitionen	20	13	+7	+53,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.311	4.419	-108	-2,4

Die Menge der beförderten Güter, die Verkehrs- und die Betriebsleistung entwickelten sich über dem Niveau des ersten Halbjahres 2014. Hier wirkte sich die positive Geschäftsentwicklung in Südosteuropa aus.

Der Umsatz entwickelte sich dementsprechend positiv. Dämpfend wirkten Einbußen in den wichtigen Ost-West-Verkehren infolge der Ukraine-Krise. Die sonstigen betrieblichen Erträge (-5,6%) lagen unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Der Materialaufwand (-3,8%) verringerte sich ebenfalls. Gestiegene eingekaufte Transportleistungen und höhere Trassennutzungsentgelte konnten durch Einsparungen unter anderem bei Energiekosten überkompensiert werden. Hier kamen unter anderem Restrukturierungsmaßnahmen in Polen zum Tragen. Der Anstieg des Personalaufwands (+1,4%) resultierte aus dem Geschäftsausbau in Südosteuropa.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+2,8%) lagen aufgrund der Bildung von Rückstellungen für Prozessrisiken über dem Wert des ersten Halbjahres 2014.

Insgesamt entwickelten sich die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBIT und EBITDA positiv.

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

Die Mitarbeiterzahl ging insbesondere aufgrund der Restrukturierungs- und Optimierungsmaßnahmen in Polen zurück. Gegenläufig wirkten Einstellungen infolge des Geschäftsaubaus in Südosteuropa.

Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2015

Neues Terminal in Finnland eröffnet

→ DB Schenker Logistics eröffnete Anfang Juni 2015 ein neues Logistikterminal in Finnland. Die Anlage liegt in der Nähe von Helsinki und hat eine Fläche von knapp 51.000m². Das neue Terminal ermöglicht die Zusammenlegung von vier Standorten und die Vereinigung verschiedener Produkte unter einem Dach. Wir erwarten daraus Effizienz- und Produktivitätssteigerungen sowie die Bündelung von Frachtgutströmen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Beim Bau wurden international gültige Umweltstandards berücksichtigt und Umweltmaßnahmen, wie eine Solaranlage für das Aufladen elektrischer Gabelstapler, umgesetzt. Das Investitionsvolumen betrug insgesamt rund 60 Mio. €.

Beteiligungen

→ DB Schenker Logistics hat gemeinsam mit Shenyang Jinbei Automotive Co. Ltd ein 50%/50%-Joint-Venture gegründet. Das Joint Venture wird seit April 2015 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.

→ Die Intertec Beteiligungs-GmbH und die SystemPartner GmbH & Co. KG haben im Mai 2015 ihre Aktivitäten in der MarkenTechnikService GmbH & Co. KG zusammengelegt. Die DB MLAG hält an dem Unternehmen einen Anteil von 69% und wird seit Juni 2015 vollkonsolidiert in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen.

Laufende Kartellverfahren

→ Seit Herbst 2007 haben Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche durchgeführt. Die meisten Verfahren sind mittlerweile abgeschlossen. Mit dem Abschluss der noch laufenden Verfahren rechnen wir nicht vor Ende 2015.

→ Die EU-Kommission hat im Jahr 2013 Nachprüfungen und Durchsuchungen bei zwei europäischen Schenker-Gesellschaften durchgeführt. Ihnen werden wettbewerbswidrige Praktiken wie Preisabsprachen sowie Aufteilungen von Kunden bei Transportaktivitäten vorgeworfen. Die Untersuchungen zum Ausmaß der Vorwürfe sind noch nicht vollständig abgeschlossen. Es sollen die Jahre 2004 bis 2012 betroffen sein. Im dritten Quartal 2015 wird ein Bußgeldbescheid der EU-Kommission über 32 Mio. € erwartet.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2015

- Kontraktlogistik/SCM wachstumsstärkste Sparte.
- Intensives Wettbewerbsumfeld.
- Starker Einfluss von Währungskurseffekten.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
DB SCHENKER LOGISTICS				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	50.862	48.985	+1.877	+3,8
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	545,8	540,0	+5,8	+1,1
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	953,8	988,1	-34,3	-3,5
Gesamtumsatz in Mio. €	7.756	7.407	+349	+4,7
Außenumsatz in Mio. €	7.728	7.385	+343	+4,6
Rohertrag in Mio. €	2.631	2.427	+204	+8,4
Rohertragsmarge in %	33,9	32,8	-	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	258	240	+18	+7,5
EBIT bereinigt in Mio. €	165	148	+17	+11,5
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,1	2,0	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	82	88	-6	-6,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	65.560	64.441	+1.119	+1,7

Die Volumenentwicklung war im ersten Halbjahr 2015 mit Ausnahme der Seefracht positiv.

Die Umsatzentwicklung wurde im ersten Halbjahr 2015 maßgeblich durch Währungskurseffekte beeinflusst. Bereinigt um Währungskurseffekte lag der Umsatz nur leicht über dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Am dynamischsten war die Entwicklung in der Kontraktlogistik und in den Regionen Südost, West und Americas.

Der Materialaufwand wurde durch Währungskurseffekte negativ beeinflusst und stieg im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 an. Währungskursbereinigt war die Entwicklung rückläufig, insbesondere in der Luft- und Seefracht.

Der Rohertrag stieg an, auch währungskursbereinigt. Treiber war die Entwicklung in der Kontraktlogistik. Im Vergleich zum Umsatz stieg der Rohertrag überproportional, daher entwickelte sich auch die Rohertragsmarge positiv.

Der Personalaufwand liegt über dem Vorjahreszeitraum. Neben Währungskurseffekten ist dies insbesondere auf eine gestiegene Mitarbeiterzahl in der Kontraktlogistik infolge der positiven Geschäftsentwicklung zurückzuführen.

Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT entwickelten sich über dem Vorjahresniveau. Basis hierfür war die positive Entwicklung in der Kontraktlogistik.

Die Brutto-Investitionen lagen unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2014. Der Rückgang resultierte überwiegend aus der Entwicklung in den Regionen Asien/Pazifik sowie Central. Die Investitionsschwerpunkte lagen nach wie vor in der Region Europa, insbesondere auf Neubau-

projekten und Erweiterungsinvestitionen in Deutschland, Schweden, Finnland, Österreich und Frankreich. Weitere größere Investitionen waren zudem Projekte für die Einführung neuer IT-Systeme.

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl per 30. Juni 2015 wurde im Wesentlichen durch gestiegene Geschäftsaktivitäten in der Kontraktlogistik getrieben.

Sparte Europäischer Landverkehr

- Anhaltend sehr wettbewerbsintensives Marktumfeld führt zu starkem Preisdruck, Preismaßnahmen nur punktuell durchsetzbar.
- Ausbau und Optimierung des Netzwerks. Innerhalb der Bereiche System- und Direktverkehre stärkere Fokussierung auf internationale Verkehre.
- Weitere Optimierung der IT-Landschaft.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
EUROPÄISCHER LANDVERKEHR AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	50.862	48.985	+1.877	+3,8
Gesamtumsatz	3.198	3.216	-18	-0,6
Außenumsatz	3.174	3.197	-23	-0,7
EBITDA bereinigt	96	100	-4	-4,0
EBIT bereinigt	51	53	-2	-3,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	24.542	24.720	-178	-0,7

Das Sendungsvolumen verzeichnete infolge positiver Entwicklungen sowohl im Bereich System- und Direktverkehre als auch im Paketgeschäft im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 einen Anstieg.

Trotz des steigenden Sendungsaufkommens entwickelte sich der Umsatz schwächer als im ersten Halbjahr 2014. Bereinigt um negative Währungskurseffekte lag der Umsatz jedoch leicht über dem ersten Halbjahr 2014.

Der Materialaufwand ging im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 leicht zurück. Währungskursbereinigt blieb der Materialaufwand auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der Personalaufwand erhöhte sich infolge von Gehaltsanpassungen sowie Währungskurseffekten.

Der leichte Umsatzrückgang wurde nur teilweise durch die Entwicklung der Aufwendungen kompensiert. Dem entsprechend verschlechterte sich die operative Ergebnisentwicklung. Insgesamt gingen das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT zurück. Währungskursbereinigt war der Rückgang etwas geringer.

Die Mitarbeiterzahl ist per 30. Juni 2015 leicht rückläufig.

Sparte Luft- und Seefracht

- Maßnahmen zu Produktivitätssteigerungen und Kostenoptimierungen eingeleitet, unter anderem zur Optimierung der Containerauslastung in der Seefracht und zur weiteren Verbesserung des Frachtmixes in der Luftfracht (Konsolidierungsbereich).
- Differenzierte Leistungsentwicklung auf einzelnen Routen.

LUFT- UND SEEFRACHT AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	545,8	540,0	+5,8	+1,1
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	953,8	988,1	-34,3	-3,5
Gesamtumsatz	3.427	3.225	+202	+6,3
Außenumsatz	3.424	3.223	+201	+6,2
EBITDA bereinigt	102	98	+4	+4,1
EBIT bereinigt	87	82	+5	+6,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	20.177	20.669	-492	-2,4

Die Leistungsentwicklung war im ersten Halbjahr 2015 differenziert:

- In der Luftfracht stiegen die Volumina leicht an. Maßgeblich hierfür waren vor allem die transpazifischen Verkehre, die Relationen zwischen Europa und Asien sowie die innerasiatischen Verkehre. Gegenläufig nahm die Volumenentwicklung auf den transatlantischen Routen sowie auf den Verkehren von und nach Lateinamerika ab.
- Das Seefrachtvolumen ging zurück. Hier wirkten vor allem die Rückgänge auf den Relationen Asien – Europa infolge der schwachen Entwicklung chinesischer Exporte sowie bei den innereuropäischen Verkehren infolge der Russland-Sanktionen negativ. Auch die transpazifischen Verkehre verzeichneten rückläufige Volumina. Positive Entwicklungen unter anderem der Verkehre in Asien sowie der transatlantischen Verkehre wirkten teilweise kompensierend.

Die Umsatzentwicklung war, getrieben durch Währungskurseffekte, positiv. Währungskursbereinigt erreichte die Seefracht das Niveau des ersten Halbjahrs 2014. Die Luftfracht entwickelte sich leicht unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum.

Die Währungskurseffekte wirkten sich gegenläufig negativ auf die Aufwandsentwicklung aus, da insbesondere die Kosten für eingekaufte Transportleistungen dadurch insgesamt stiegen. Währungskursbereinigt ist der Materialaufwand in der Luft- und Seefracht gesunken.

Auch der Personalaufwand stieg vor allem währungskursbedingt. Auch währungskursbereinigt ist ein leichter Anstieg infolge von Gehaltsanpassungen zu verzeichnen.

Insgesamt war die operative Ergebnisentwicklung in den Bereichen Luft- und Seefracht positiv. Das operative Ergebnis der Seefracht entwickelte sich auch bereinigt um Währungskurseffekte positiv.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum 30. Juni 2014 zurückgegangen.

Sparte Kontraktlogistik/SCM

- Die Entwicklung in der Kontraktlogistik ist auch im ersten Halbjahr 2015 anhaltend dynamisch geblieben.
- Erneut wachstumsstärkste Sparte von DB Schenker Logistics.
- Kapazitätsausbau im Fokus: weltweite Inbetriebnahme neuer und Ausbau bestehender Logistikzentren.

KONTRAKTLOGISTIK/SCM AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Gesamtumsatz	1.130	966	+164	+17,0
Außenumsatz	1.130	965	+165	+17,1
EBITDA bereinigt	72	54	+18	+33,3
EBIT bereinigt	45	29	+16	+55,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	19.953	18.514	+1.439	+7,8

Die Umsatzentwicklung in der Sparte Kontraktlogistik/SCM war im ersten Halbjahr 2015 anhaltend deutlich positiv. Hier machte sich die gute Geschäftsentwicklung im Bestands- und Neukundengeschäft bemerkbar. Gesamt- und Außenumsatz entwickelten sich dementsprechend sehr erfreulich. Hier wirkten auch positive Währungskurseffekte, sodass die Entwicklung währungskursbereinigt weniger dynamisch verlief.

Mit der Geschäftsausweitung stiegen auch der Materialaufwand sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl und von Gehaltsanpassungen der Personalaufwand.

Die operative Ergebnisentwicklung war positiv, das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT stiegen deutlich.

Die dynamische Geschäftsentwicklung spiegelte sich auch in einem Anstieg der Zahl der Mitarbeiter wider.

DIENSTLEISTUNGEN

Geschäftsfeld DB Dienstleistungen

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2015

Konzernexterne Auftragsfolge für DB Services

Anfang 2015 wurden mehrere Neu- und Zusatzgeschäfte mit DB-konzernexternen Kunden abgeschlossen. Dazu gehörten unter anderem:

- Verlängerung eines Vertrags für die technische Wartung, Inspektion und Instandsetzung mit dem ARD-Hauptstadtstudio bis 2021.
- Für Union Investment übernehmen wir 2018 die Reinigung, Wartung, Instandhaltung und Entstörung technischer Anlagen.
- Mit Siemens wurde ein Vertrag über die Leistungserbringung im Post- und Dokumentenmanagement bis 2017 verlängert.
- Ausbau der Post- und Botendienstleistungen für Bosch Hausgeräte.
- Erweiterung der Zusammenarbeit mit dem TÜV Süd um Reinigungsleistungen in zusätzlichen 70 Servicecentern.

Kooperation mit Daimler im Mietwagengeschäft

Der DB-Konzern und Daimler haben ihre Mobilitätsangebote vernetzt. Damit stehen bundesweit mehr als 7.000 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Flinkster-Flotte ist nun über moovel, die Mobilitäts-App von Daimler, genauso buchbar, wie es car2go-Fahrzeuge über die App von Flinkster sind.

Ausrüstung von S-Bahn-Zügen mit einem Assistenzsystem

Wir haben die Fahrzeugflotte der S-Bahn Berlin vollständig mit dem selbst entwickelten Assistenzsystem für Lokführer FASSI ausgestattet. Das System hilft, Energie zu sparen, die Pünktlichkeit und die Fahrgastinformation zu verbessern sowie betriebliche Abläufe zu vereinfachen. Mit der Einführung von FASSI ändern und verbessern sich auch Arbeitsabläufe des Fahrpersonals: Umfangreiche Fahrplanunterlagen stehen für die Triebfahrzeugführer künftig stets aktualisiert in elektronischer Form bereit. Damit entfallen jährlich rund vier Millionen gedruckte Papierseiten. Erforderliche Umdisponierungen im Störfall können zeitnah elektronisch übermittelt werden.

Redesign von Elektrotriebwagen im Werk Neumünster

Das Werk Neumünster wurde nach dem erfolgreichen Umbau eines Musterzugs mit der Modernisierung von 111 Elektrotriebwagen der BR 474 der S-Bahn Hamburg beauftragt. Es sollen rund 70 Mio. € in die Modernisierung der Fahrzeuge investiert werden. Die aus drei Wagen bestehende Zugeinheit wird durchgängig begehbar gemacht.

Die Modernisierungsmaßnahmen umfassen unter anderem den Einbau eines neuen Fahrgastinformationssystems sowie von Monitoren für Fahrgastfernsehen.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2015

- Leistungsrückgänge bei der Fahrzeuginstandhaltung.
- Belastungen durch Faktorkostensteigerungen.

DB DIENSTLEISTUNGEN	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	1.521	1.507	+14	+ 0,9
Außenumsatz in Mio. €	124	120	+ 4	+ 3,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	118	119	-1	- 0,8
EBIT bereinigt in Mio. €	21	28	-7	-25,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	134	106	+28	+26,4
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	25.257	26.103	- 846	-3,2

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 (1.397 Mio. €) dar. Diese bewegten sich leicht über dem Vorjahresniveau (+0,7%). 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 (-1,0%) hat sich verringert. Die negativen Effekte durch erhöhten Fremdleistungsbezug bei DB Services wurden durch den Leistungsrückgang sowie Struktureffekte aufgrund des Produktmixes bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen und Preiseffekte durch geringere Kraftstoffkosten bei DB Fuhrpark abgeschwächt.

Der Personalaufwand (+4,0%) erhöhte sich tarifbedingt. Gegenläufig wirkten Mengeneffekte.

Die Abschreibungen (+6,7%) lagen infolge der gestiegenen Beschaffung von geringwertigen Wirtschaftsgütern im IT-Bereich sowie des Ausbaus der eigenen Fahrzeugflotte bei DB Fuhrpark deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr 2015, getrieben durch den erhöhten Personalaufwand, den Beauftragungsrückgang der DB Fahrzeuginstandhaltung sowie Faktorkostensteigerungen insbesondere bei DB Services, ein Rückgang des bereinigten EBITDA und des bereinigten EBIT.

Die Investitionen stiegen im Wesentlichen infolge höherer Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fuhrpark.

Die Zahl der Mitarbeiter ist aufgrund des Verkaufs der WBN Waggonbau Niesky sowie der Anpassung an die rückläufige Auftragslage gesunken.

INFRASTRUKTUR

Projekt Stuttgart-Ulm

Im ersten Halbjahr 2015 wurden im Projekt Stuttgart-Ulm weitere Meilensteine erreicht und das Projekt in allen Bereichen vorangetrieben. Hervorzuheben sind die Genehmigung des Brandschutzkonzepts am Stuttgarter Hauptbahnhof durch das Eisenbahn Bundesamt, die Einigung mit allen Projektpartnern zu der verbesserten Flughafenanbindung der Gäubahn und das Vorliegen aller Planfeststellungsbeschlüsse bei der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm. In der Stuttgarter Innenstadt baut die Projektgesellschaft weiter am neuen Hauptbahnhof sowie an dessen vier Tunnelzuführungen. Zur Verbesserung der Flughafenanbindung haben die Projektpartner den Bau eines dritten Gleises in der Station Terminal am Flughafen beschlossen. Das Gesamtprojekt liegt weiterhin im gesetzten Kostenrahmen. Für die erweiterte Flughafenanbindung werden die Projektpartner eine Sondervereinbarung abschließen.

Weiterentwicklung im Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen angestoßen

Die Prozesse und Strukturen im Ressort Infrastruktur werden zukunftsweisend weiterentwickelt. Maßgebliche Veränderungen sind der Übergang von Mitarbeitern mit Kompetenzen im Projektmanagement von der DB ProjektBau zu DB Netze Fahrweg und die Verschmelzung von DB ProjektBau und DB International. Damit gelingt eine Bündelung der Kompetenzen und Ressourcen zur Planung und Bauüberwachung.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2015

Bestandsnetzmodernisierung mit LuFV II gestartet

Auf Basis der am 1. Januar 2015 in Kraft getretenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II haben wir im ersten Halbjahr 2015 die umfassende Modernisierung des Bestandsnetzes fortgesetzt. Dabei wurden rund 1.500 km Schienen, rund 1,4 Mio. t Schotter, rund 1,1 Mio. t Eisenbahnschwellen und rund 1.100 Weichen erneuert. Es wurden rund 17.000 Baumaßnahmen gestartet. Aktuell wird an 285 Brücken gearbeitet.

Erfolgreich umgesetzt wurden unter anderem die Maßnahmen an den Tunnelanlagen auf der Nord-Süd-Verbindung im Berliner S-Bahn-Netz sowie auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main.

Höhere Kapazität am Bahnknoten Mainz

Im Januar 2015 haben wir den Nordkopf des Mainzer Hauptbahnhofs mit einer Gesamtlänge von 680 m in Betrieb genommen, sodass Züge den Bahnhof nun auf verschiedenen Ebenen passieren können. Die Investitionen betragen rund 50 Mio. €.

Inbetriebnahme der Senne-Bahn nach Modernisierung

Die Senne-Bahn von Bielefeld nach Paderborn wurde für über 30 Mio. € modernisiert. Sie ist Bestandteil der SPNV-Rahmenvereinbarung, die im Rahmen des Bahngipfels NRW verabschiedet wurde.

Ausbau Hanau-Nantenbach geht zügig voran





Die Ausbaustrecke Hanau-Nantenbach ist Teil der Main-Spessart-Bahn zwischen Hanau und Würzburg und zählt mit über 200 Zügen täglich zu den am stärksten frequentierten Trassen. Tunnelarbeiten an diversen Tunneln wurden im ersten Halbjahr 2015 vorangetrieben.

Dialogforum zur Y-Trasse gestartet

Seit Februar 2015 läuft das vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium organisierte Dialogforum zur Aus- und Neubaustrecke Hamburg/Bremen-Hannover (Y-Trasse). Die Erkenntnisse aus dem bis zum Herbst 2015 angesetzten Dialog werden in den Prozess der Bundesverkehrswegeplanung einfließen. Neben der Schaffung von Transparenz des Planungsverfahrens hat die Bürgerbeteiligung einen offenen Austausch über den möglichen Verlauf zusätzlicher Kapazitäten für den Seehafen hinterlandverkehr zwischen Hamburg, Bremen und Hannover zum Ziel.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2015

- Positive Effekte aus höherer Nachfrage und Preismaßnahmen.
- Beeinträchtigungen infolge der Streiks der GDL.
- Spürbare Belastungen auf der Kostenseite durch Tarifsteigerungen.

DB NETZE FAHRWEG	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland  in %	94,4	95,5	-	-
Pünktlichkeit in Deutschland ¹⁾ in %	94,2	95,3	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	517,2	516,6	+0,6	+0,1
davon konzernexterne Bahnen	141,5	127,2	+14,3	+11,2
Anteil konzernexterner Bahnen in %	27,4	24,6	-	-
Gesamtumsatz  in Mio. €	2.490	2.425	+65	+2,7
Außenumsatz in Mio. €	614	534	+80	+15,0
Anteil am Gesamtumsatz in %	24,7	22,0	-	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	781	731	+50	+6,8
EBIT bereinigt  in Mio. €	313	267	+46	+17,2
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	171	64	+107	+167
ROCE  in %	3,5	3,0	-	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	18.082	17.687	+395	+2,2
Netto-Finanzschulden per 30.06. in Mio. €	10.575	10.241	+334	+3,3
Tilgungsdeckung in %	12,0	10,3	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	2.237	1.987	+250	+12,6
Netto-Investitionen in Mio. €	648	578	+70	+12,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	43.806	43.320	+486	+1,1

¹⁾ DB-konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Pünktlichkeit der DB-konzernexternen und -internen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland hat sich im ersten Halbjahr 2015 infolge der **STREIKS DER GDL [SEITE 24]**, einer planmäßig höheren Bautätigkeit auf dem Schienennetz sowie ungünstiger Witterungsbedingungen verschlechtert.

Im ersten Halbjahr 2015 stieg die Betriebsleistung auf dem Netz leicht infolge einer höheren Nachfrage DB-konzernexterner Kunden aus dem Regional- und Güterverkehr. Dämpfend wirkte der Nachfragerückgang DB-konzerninterner Kunden insbesondere des Personenverkehrs unter anderem infolge der Streiks der GDL.

Der Gesamtumsatz stieg infolge positiver Preiseffekte sowie leichter Mengeneffekte. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich neben Preiseffekten die Nachfragesteigerung durch DB-konzernexterne Bahnen wider, die sich sowohl aufgrund von Verkehrsvertragsgewinnen im Regionalverkehr als auch von Zuwächsen im Schienengüterverkehr ergab.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+19,8%) erhöhten sich deutlich unter anderem aufgrund von saisonalen Effekten bei Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen sowie Grundstücksverkäufen und Rückstellungsaufösungen.

Der Materialaufwand (+3,5%) wuchs im ersten Halbjahr 2015 im Wesentlichen infolge gestiegener Aufwendungen für Winterdienst und Instandhaltungsleistungen sowie Schienentransportleistungen.

Der Personalaufwand (+6,6%) stieg aufgrund der höheren Mitarbeiterzahl sowie tarifbedingt deutlich an.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+7,8%) ist unter anderem auf höhere Kosten für Projekte sowie saisonale Effekte zurückzuführen.

Die Abschreibungen (+0,8%) lagen leicht über dem Niveau des ersten Halbjahres 2014.

In Summe überstiegen die Ertragszuwächse die Aufwandsbelastungen, sodass das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT anstiegen.

Geringere Zinsaufwendungen führten im Wesentlichen zu einer Verbesserung des operativen Zinssaldos. Dementsprechend fiel der Anstieg des operativen Ergebnisses nach Zinsen noch deutlicher aus.

Der Anstieg im bereinigten EBIT führte zu einer Verbesserung des ROCE, gedämpft durch die Erhöhung des Capital Employed infolge der anhaltend hohen Investitionstätigkeit.

Unter anderem gestiegene Netto-Investitionen führten zu einem Anstieg der Netto-Finanzschulden. Die Tilgungsdeckung hat sich bei leicht erhöhten adjustierten Netto-Finanzschulden infolge eines Anstiegs des operativen Cashflows verbessert.

Die Brutto-Investitionen stiegen gegenüber dem Vorjahreszeitraum infolge eines erhöhten Projektvolumens für Maßnahmen im Bestandsnetz, wie Oberbau- und Brückensanierung oder Erneuerung von Leit- und Sicherungstechnik sowie sonstige konstruktive Ingenieurbauwerke.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2015 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 2015

Ausbau Bahnhöfe

DB Station&Service hat im Rahmen der Stationsoffensive Tausende potenzielle Standorte für die Errichtung neuer Bahnhöfe identifiziert, bei denen die Zusatzeinnahmen die Kosten übersteigen. So könnten zusätzlich bis zu 200.000 Reisende pro Tag für die Schiene gewonnen werden. Im März 2015 wurde die erste Rahmenvereinbarung zur Stationsoffensive für Bayern unterschrieben. Es werden 20 neue Haltepunkte entstehen, die alle barrierefrei gebaut werden.

Die Investitionskosten von über 40 Mio.€ tragen das Land und der DB-Konzern je zur Hälfte. Sondierungsgespräche zu entsprechenden Offensiven in weiteren Bundesländern folgen.

Baumaßnahmen erfolgreich gestartet

Am 30. April 2015 wurde am Hauptbahnhof Münster der Grundstein für das neue Empfangsgebäude gelegt. Bis Ende 2016 entsteht anstelle des alten ein modernes Empfangsgebäude, das zentraler Teil einer neuen Mobilitätsdrehscheibe für die Stadt und ihre Region werden soll.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2015

- Nachfragesteigerung bei DB-konzernexternen Bahnen.
- Stabile Entwicklung der Vermietungserlöse.
- Belastungen durch höhere Aufwendungen für Personal.
- Reduzierung der Energiekosten.



DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
Anlagenqualität in Schulnote	2,95 ¹⁾	3,03	-	-
Stationshalte in Mio.	72,7	72,3	+0,4	+0,6
davon konzernexterne Bahnen	15,4	14,1	+1,3	+9,2
Gesamtumsatz in Mio. €	604	589	+15	+2,5
davon Stationserlöse in Mio. €	399	387	+12	+3,1
davon Vermietung in Mio. €	200	197	+3	+1,5
Außenumsatz in Mio. €	248	238	+10	+4,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	219	202	+17	+8,4
EBIT bereinigt in Mio. €	152	136	+16	+11,8
ROCE in %	10,5	9,4	-	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	2.899	2.887	+12	+0,4
Netto-Finanzschulden per 30.06. in Mio. €	1.261	1.269	-8	-0,6
Tilgungsdeckung in %	29,6	26,1	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	187	194	-7	-3,6
Netto-Investitionen in Mio. €	72	62	+10	+16,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.894	4.915	-21	-0,4

¹⁾ Methodenänderung ab 2015.

Die Bewertung der Anlagenqualität (BAQ) wird örtlich erhoben und in einem detaillierten Berechnungs- und Gewichtungsalgorithmus ermittelt. Die Methode zur Ermittlung der BAQ wurde infolge des Abschlusses der neuen LuFV angepasst. Das Niveau der Anlagenqualität konnte leicht verbessert werden.

Die Zahl der Stationshalte ist im ersten Halbjahr 2015 leicht angestiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus einer gestiegenen Nachfrage DB-konzernexterner Bahnen sowie der Eröffnung von rund 20 neuen Verkehrsstationen.

Der Anstieg im Gesamtumsatz ist auf mengen- und preisbedingt höhere Stationserlöse sowie gestiegene Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. Auch in der Außenumsatzsteigerung spiegelt sich der Nachfrageanstieg DB-konzernexterner Bahnen wider.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen maßgeblich infolge höherer externer Erträge aus Schadenersatzforderungen sowie von Verkäufen ungenutzter Empfangsgebäude.

Der Materialaufwand (-0,4%) ging unter anderem infolge geringerer Aufwendungen für Energiekosten leicht zurück. Der Personalaufwand (+6,8%) stieg im Wesentlichen tarifbedingt. Die Abschreibungen (+0,9%) lagen nahezu auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2014.

Insgesamt konnte die Ertragssteigerung die Aufwandsbelastungen überkompensieren. In der Folge stieg das bereinigte EBITDA ebenso wie das bereinigte EBIT.

Das gestiegene Capital Employed wurde durch die positive Ergebnisentwicklung überkompensiert, sodass es zu einer Verbesserung des ROCE kam. Für den Anstieg des Capital Employed war das gestiegene Anlagevermögen maßgeblich.

Die Netto-Finanzschulden sind infolge eines ergebnisbedingten Anstiegs des operativen Cashflows sowie geringerer Verbindlichkeiten aus der Konzernfinanzierung leicht zurückgegangen. Dies wirkte sich positiv auf die Tilgungsdeckung aus.

Die Brutto-Investitionen nahmen infolge des geringeren Hochlaufs der Projektstätigkeit im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 ab. Die Netto-Investitionen stiegen infolge von noch ausstehenden Investitionszuschüssen an.

Die Zahl der Mitarbeiter lag infolge eines geringeren Personalbestands leicht unter dem Niveau per 30. Juni 2014.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2015

Öffnung des Bahnstromnetzes




DB Netze Energie hat im Jahr 2014 als erstes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in Europa die Bahnstromversorgung vollständig liberalisiert und damit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Möglichkeit geschaffen, alternative Energielieferanten zu wählen. Die Anzahl der Lieferantenwechsel ist im ersten Halbjahr 2015 deutlich angestiegen. Derzeit arbeiten wir an der Weiterentwicklung der IT-Systeme, um die Wechsel- und Abrechnungsprozesse nach Maßgabe der Regulierungsbehörden abwickeln zu können.

Klagen wegen Bahnstrompreissystem anhängig

DB Netze Energie wurde von mehreren EVU auf Schadensersatz wegen einer missbräuchlichen Bahnstrompreisgestaltung in der Vergangenheit verklagt. Betroffen sind die Jahre 2009 bis 2012. Das Landgericht Frankfurt am Main hat Anfang Juni 2015 den Klagen weitestgehend stattgegeben. Die Begründung des Gerichts, dass die Rabattgewährung auf Bahnstrom so gestaltet gewesen sei, dass nur DB-konzerninterne EVU in den Genuss der Rabatte gekommen seien, ist aus unserer Sicht nicht tragfähig. Wir werden gegen die Urteile Berufung einlegen. Ein Verfahren, das die EU-Kommission in gleicher Sache gegen DB Netze Energie einleitete, wurde bereits Ende 2013 eingestellt, da kein Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht festgestellt wurde.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2015

- Deutlicher Rückgang der Mineralölpreise.
- Zunehmender Wettbewerb infolge der Liberalisierung im Bahnstromnetz.
- Steigende Energieumlagen infolge EEG-Novellierung.
- Regulierungsanforderungen in den Geschäftsprozessen und IT-Systemen weiter verankert.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2015	2014	absolut	%
DB NETZE ENERGIE				
Versorgungssicherheit  in %	99,99	99,99	-	-
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	4.290	5.114	-824	-16,1
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	606,9	-	+606,9	-
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	6.635	5.624	+1.011	+18,0
Dieselmotoren in Mio. l	209,7	218,9	-9,2	-4,2
Gesamtumsatz  in Mio. €	1.392	1.416	-24	-1,7
Außenumsatz in Mio. €	552	533	+19	+3,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	70	66	+4	+6,1
EBIT bereinigt in Mio. €	36	34	+2	+5,9
ROCE  in %	7,3	7,8	-	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	981	868	+113	+13,0
Netto-Finanzschulden per 30.06. in Mio. €	254	126	+128	+101
Tilgungsdeckung in %	27,0	32,4	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	46	44	+2	+4,5
Netto-Investitionen in Mio. €	20	20	-	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	1.752	1.770	-18	-1,0

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte erneut beibehalten werden.

Die Entwicklung der Nachfrage nach Traktionsstrom und Diesel war insbesondere durch den Wechsel DB-konzernexterner Kunden von der Vollstromversorgung in die Durchleitung infolge der Öffnung des Bahnstromnetzes sowie einen geringeren DB-konzerninternen Verbrauch im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr geprägt. Zum rückläufigen Traktionsenergieverbrauch trugen neben Effizienzsteigerungen auch die geringere Betriebsleistung unter anderem infolge der **STREIKS DER GDL [SEITE 24]** bei.

Im Bereich der stationären Energien nahm die Absatzmenge DB-konzernexterner Kunden deutlich zu und wurde nur leicht durch einen geringeren Energiebedarf DB-konzerninterner Kunden gedämpft.

Der DB-konzerninterne Umsatz ging aufgrund gesünder Nachfrage nach Traktionsenergie deutlich zurück. Im Gesamtumsatz wirkte der Anstieg DB-konzernexterner Kunden im Bereich Stationäre Energien gegenläufig. Trotzdem war der Gesamtumsatz leicht rückläufig.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (-33,4%) sanken vor allem aufgrund geringerer Erträge durch Leistungen für Dritte und von Vorjahreseffekten aus Rückstellungen für das Gemeinschaftskraftwerk Neckar (GKN).

Der Materialaufwand (-3,2%) ging infolge mengenbedingt niedrigerer Strombezugsaufwendungen sowie sinkender Aufwendungen für den Bezug von Mineralölprodukten zurück. Gegenläufig wirkte die Ausweitung des Geschäfts mit stationären Energien.

Der Personalaufwand (+5,5%) erhöhte sich, getrieben durch einen tarifbedingten Anstieg. Dämpfend wirkte ein geringerer Personalbestand.

Der sonstige betriebliche Aufwand (+6,8%) stieg aufgrund erhöhter Aufwendungen für Kommunikationsdienste und IT-Leistungen infolge von Anpassungen der Abrechnungssysteme an regulatorische Anforderungen.

Die Abschreibungen (+2,5%) erhöhten sich infolge von Anpassungen der Nutzungsdauer im immateriellen Anlagevermögen für das GKN leicht.

Insgesamt resultierte aus dem im Vergleich zu den Erträgen überproportionalen Rückgang der Aufwendungen für Energiebezug ein Anstieg der operativen Ergebnisgrößen.

Der starke Anstieg des Capital Employed ist unter anderem durch das investitionsbedingt wachsende Sachanlagevermögen sowie einen Anstieg des Working Capital begründet. Die positiven Effekte aus dem verbesserten operativen Ergebnis wurden dadurch überlagert und führten zu einem Rückgang des ROCE.

Die Netto-Finanzschulden sind unter anderem aufgrund der höheren Mittelbindung im Working Capital deutlich angestiegen. Die Tilgungsdeckung verschlechterte sich bedingt durch die negative Entwicklung der Netto-Finanzschulden spürbar.

Der Anstieg der Brutto-Investitionen ist vor allem auf zusätzliche Investitionen in die Erneuerung von Wasserkraftwerken zurückzuführen.

Fluktuationsbedingt ist die Zahl der Mitarbeiter leicht gesunken.

SONSTIGE

Der Bereich Sonstige umfasst vor allem die Holdinggesellschaften DBAG und DBMLAG sowie weitere Gesellschaften, die sich nicht einem Geschäftsfeld zuordnen lassen. Der Anstieg des Gesamtumsatzes (+31 Mio.€ beziehungsweise +4,0%) resultierte im Wesentlichen aus Zuwächsen bei DB ProjektBau und aus internen Leistungen der DB Projekt Stuttgart-Ulm. Die Konsolidierungseffekte waren im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 unverändert.

Die Veränderung des bereinigten EBITDA (+ 8 Mio.€ beziehungsweise -3,3% auf -233 Mio.€) und des bereinigten EBIT (+16 Mio.€ beziehungsweise -6,5% auf -230 Mio.€) resultierte unter anderem aus höheren Kartellerträgen. Belastet wurde die Entwicklung durch Tarifsteigerungen.

WEITERE INFORMATIONEN

*Vergaben für Infrastrukturinvestitionen
Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen
Ermittlungen bei DB International abgeschlossen*

WESENTLICHE VERGABEN

Infrastruktur

- Zur Modernisierung des Zugfunknetzes GSM-R (Systemteil Basisstation) wurden Rahmenverträge mit einer Laufzeit bis 2024 geschlossen (Gesamtvolumen von 111 Mio. €).
- Für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.1 erfolgte die Vergabe des digitalen BOS-Funks (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben) für die Neubaustrecke Ebensfelde–Erfurt (Volumen 7 Mio. €).
- Für das Großprojekt Stuttgart–Ulm auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Planungsabschnitt 2.1c, Los 4, wurde ein Auftrag für eine Eisenbahnneubaustrecke (Gesamtlänge 3,8 km) erteilt (Gesamtvolumen 40 Mio. €).
- Im Bereich der Brückensanierungen konnten zahlreiche Erneuerungen von Eisenbahnüberführungen beauftragt werden (Gesamtvolumen 55 Mio. €).
- Für den Neubau eines Verkehrstunnels, tangierende Infrastrukturmaßnahmen für die Stadt Magdeburg und mehrere Eisenbahnüberführungen im Stadtgebiet erfolgte eine Gesamtvergabe für Bauleistungen (Volumen 69 Mio. €).
- Im Rahmen des ETCS-(European Train Control System-) Projekts wurden Rahmenverträge mit vier Firmen geschlossen, über eine Laufzeit von zwei Jahren (Volumen 115 Mio. €) und inklusive einer Verlängerungsoption.
- Für die Herstellung und Lieferung von Stahlschienen wurden Rahmenverträge vergeben (Volumen 187 Mio. €).
- Im Bereich der Oberbauinstandsetzung (Instandsetzung von Gleisen und Weichen, Bahnübergangsarbeiten und Schweißleistungen) wurden Rahmenvereinbarungen geschlossen (Volumen 80 Mio. €).
- Zur Herstellung und Lieferung von einbaufertigen Spannbetongleisschwellen wurden mehrere Rahmenvereinbarungen abgeschlossen (Volumen 85 Mio. €).
- Für Entsorgungsdienstleistungen wurden Rahmenverträge über die Annahme, den Zwischentransport und die Entsorgung der im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Tunnelausbruch- und Bodenmassen gezeichnet (Volumen 74 Mio. €).
- Im Bereich der Großmaschinenteknik wurden Gleisbauleistungen in mehreren Vergabepakten vergeben (Volumen 81 Mio. €).

CSR-BRANCHENINITIATIVE GEGRÜNDET

Gemeinsam mit anderen Unternehmen der Bahnindustrie (Alstom, Bombardier Transportation, Knorr Bremse, niederländische Staatsbahn NS und französische Staatsbahn SNCF) haben wir im März 2015 die Brancheninitiative »Railsponsible« gegründet. Ziel ist es, nachhaltige Einkaufsstrategien entlang der gesamten Lieferkette zu fördern. Railsponsible steht für eine Eisenbahnindustrie, deren Lieferanten sich hohen ethischen, sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Standards verpflichten.

WEITERE RECHTLICHE THEMEN

Kartellverfahren wegen Fahrkartenverkäufen

Das im Januar 2014 vom Bundeskartellamt wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung beim Vertrieb von Fahrkarten gegen die DB AG eingeleitete Verfahren dauert weiter an. Das Bundeskartellamt hatte der DB AG einen umfassenden Auskunftbeschluss übermittelt, in dem es vor allem um die Gestaltung der Vertriebsprovisionen sowie den Zugang zu Vertriebskanälen ging. Im April 2015 hat das Bundeskartellamt zu einzelnen Themen Rückfragen gestellt. Wir kooperieren mit dem Bundeskartellamt und haben die Fragen jeweils fristgerecht beantwortet. In der Sache hat die DB AG noch keine schriftliche Rückmeldung des Bundeskartellamts erhalten.

Ermittlungen bei DB International abgeschlossen

Im Frühjahr 2015 wurde das Ermittlungsverfahren gegen DB International mit einer Geldbuße in Höhe von 2,1 Mio. € abgeschlossen. Hintergrund waren unzulässige Zuwendungen durch ehemalige Mitarbeiter der DB International an Entscheidungsträger in Griechenland, Libyen und Thailand von 2003 bis 2008. Bei der Festsetzung der Geldbuße berücksichtigte das Amtsgericht Frankfurt am Main, dass sich die heutigen Verantwortlichen bereits vor Kenntnis des Ermittlungsverfahrens um eine umfassende Aufklärung bemüht, umfassend mit den Behörden kooperiert und zwischenzeitlich Maßnahmen zur Verhinderung neuer Korruptionsfälle getroffen hatten. Neben umfangreichen strukturellen Veränderungen hat DB International seit 2010 ein Compliance-Management-System mit einer eigenen Compliance-Abteilung geschaffen.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

*DB-Konzern gut aufgestellt für die Nutzung von Chancen
Risiken für EBIT-Entwicklung 2015 in dem Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb
Risikoportfolio unverändert 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 [INTEGRIERTER BERICHT 2014, SEITE 168 FF.] des DB-Konzerns ist im ersten Halbjahr 2015 nicht wesentlich verändert worden. Auch die WESENTLICHEN CHANCEN UND RISIKEN [INTEGRIERTER BERICHT 2014, SEITE 170 FF.] des DB-Konzerns sind im Wesentlichen unverändert.

BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Im Vergleich zur Einschätzung im Integrierten Bericht 2014 hat sich die Gesamtrisikoposition von 0,9 Mrd. € auf 0,2 Mrd. € deutlich reduziert. Die darin enthaltenen sehr wahrscheinlichen (sw) Risiken werden nur noch im Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb gesehen und liegen bei nahezu null.

Die Risikoeinschätzung erfolgt gegenüber der voraussichtlichen ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS IM GESAMTJAHR 2015 [SEITE 52], in der die erheblichen ungeplanten Ergebnisbelastungen unter anderem aus Streiks (rund 320 Mio. €), der schwächeren Fahrgeldentwicklung bei DB Bahn Regio (rund 110 Mio. €) sowie witterungsbedingten Einschränkungen

im ersten Halbjahr 2015 (rund 50 Mio. €) bereits berücksichtigt sind. Obwohl wir durch gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen sowie die Realisierung zusätzlicher Chancen den Belastungen im Verlauf des Gesamtjahres 2015 wirksam begegnen werden, war eine Absenkung der bisherigen Prognose für das bereinigte EBIT des Gesamtjahres 2015 ($\geq 2,2$ Mrd. €) um 0,2 Mrd. € auf $\geq 2,0$ Mrd. € nicht zu vermeiden.

Die gegenüber der aktualisierten Prognose verbleibenden Risiken ergeben sich im Wesentlichen in den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sw: 0,0 Mrd. €) sowie Recht und Verträge in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sw: 0,0 Mrd. €).

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 beiden RATING-AGENTUREN [SEITE 18] Moody's und S&P 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


Geplante Neuausrichtung des DB-Konzerns Beteiligung an flinc vereinbart

GEPLANTE NEUAUSRICHTUNG DES DB-KONZERNS

Der Aufsichtsrat der DB AG entscheidet Ende Juli 2015 in einer außerordentlichen Sitzung über strukturelle und personelle Veränderungen im DB-Konzern.

Im Zusammenhang mit diesem geplanten Konzernumbau und dem damit verbundenen Neuzuschnitt der Bereiche Technik und Umwelt hat Dr. Heike Hanagarth, Vorständin für Technik und Umwelt, ihr Mandat niedergelegt. Sie scheidet einvernehmlich Ende Juli 2015 aus dem Unternehmen aus.

BETEILIGUNG AN FLINC VEREINBART

Mitte Juli 2015 haben wir einen Vertrag zur Beteiligung an FLINC  [WWW.FLINC.ORG], einer digitalen Plattform für regionale Mobilitätslösungen, unterzeichnet. Neben dem DB-Konzern wird sich auch GM Ventures an flinc beteiligen. Der Beteiligungsvertrag lässt zudem limitiert Platz für weitere Investoren. Seit April 2015 haben wir bereits mit flinc eine KOOPERATION IM SCHWARZWALD [SEITE 14]. Das Closing der Transaktion wird in Kürze erwartet.

PROGNOSEBERICHT

*Erwartungen zum Wirtschaftswachstum abgeschwächt
Streikbedingt leicht rückläufige Ergebnisentwicklung erwartet
Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet*

KÜNFTIGE AUSRICHTUNG DES DB-KONZERNES

Die KÜNFTIGE AUSRICHTUNG DES DB-KONZERNES [INTEGRIERTER BERICHT 2014, SEITE 178] ist im Integrierten Bericht 2014 beschrieben. Daran hat es im ersten Halbjahr 2015 keine wesentlichen Änderungen gegeben.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Prognosen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2015 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Lage. Unsere Prognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2015 aus dem März 2015 halten wir im Wesentlichen aufrecht, allerdings erwarten wir auf Basis aktualisierter Einschätzungen eine schwächere Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG [IN %]	2014	2015 (Prognose März)	2015 (Prognose Juli)
BIP Welt	2,7	~+3,0	~+2,5
Welthandel ¹⁾	3,5	~+4,0	+2,5
BIP Euro-Raum	0,9	~+1,5	~+1,5
BIP Deutschland	1,6	~+2,0	~+2,0

¹⁾ Nur Warenhandel.

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2014 entsprechen den per Juli 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2015 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Im Jahr 2015 gehen wir nun von einem Wachstum der Weltwirtschaft im Rahmen der Vorjahre aus. Dies bedeutet gegenüber unserer früheren Prognose einen leichten Rückgang. Im weiteren Jahresverlauf werden sich die wesentlichen Entwicklungen aus der ersten Jahreshälfte 2015 fortsetzen. Insbesondere gehen wir von einem Fortschreiten der Erholung im Euro-Raum aus. Dagegen wird die US-amerikanische Wirtschaft den schwachen Jahresstart voraussichtlich nicht vollständig aufholen können und im Gesamtjahr etwas schwächer wachsen als im Vorjahr.

Die Wirtschaft mehrerer wirtschaftlich bedeutender Schwellenländer wie Argentinien, Brasilien und Russland wird 2015 nur geringfügig wachsen oder sogar schrumpfen. Dagegen beschleunigt sich das Wachstum etwa in Indien. Unter dem Strich hat für die Weltwirtschaft die Verlang-

samung des Wachstums in China die größten Auswirkungen. Die Entwicklung Chinas ist auch ein maßgeblicher Grund für das in langjähriger Betrachtung sehr schwache Wachstum des Welthandels in diesem Jahr. Ein Teil der schwachen Entwicklung des Handelswerts kann allerdings auch durch den Rückgang der Rohstoffpreise erklärt werden und wirkt sich nicht auf die transportierten Mengen aus.

In Europa werden voraussichtlich weiterhin einige Volkswirtschaften außerhalb des Euro-Raums am stärksten wachsen, insbesondere Großbritannien, Polen und Schweden. Innerhalb des Euro-Raums setzt sich die Erholung fort, das Wachstum bleibt in mehreren großen Ländern wie Frankreich und Italien jedoch schwach. Des Weiteren bestehen Unsicherheiten infolge der Gespräche bezüglich eines dritten Hilfspaketes für Griechenland.

Das relativ geringe BIP-Wachstum in Deutschland im ersten Quartal ist zumindest teilweise auf Veränderungen der Lagerbestände zurückzuführen und wird deshalb voraussichtlich durch ein höheres Wachstum während des restlichen Jahres kompensiert. Weiterhin stützt eine kräftige Konsumnachfrage, befeuert von einer hohen Beschäftigung, Tarifsteigerungen und niedriger Inflation, die Konjunktur. Daneben wirkt sich der schwache Euro positiv auf die Exporte aus, weil er deutsche Produkte außerhalb des Euro-Raums wettbewerbsfähiger macht.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Personenverkehr

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG [IN %]	2014	2015 (Prognose März)	2015 (Prognose Juli)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,4	+1,0	+0,5

Die Daten 2014 entsprechen den per Juli 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2015 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Als Haupttreiber für die Entwicklung des europäischen Personenverkehrs erwarten wir stabile Erwerbstätigenquoten, deutlich steigende verfügbare Realeinkommen und

ein niedriges Niveau der Kraftstoffpreise. Zugleich bleibt der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern absehbar intensiv.

Unsere Einschätzungen für den deutschen Personenverkehr haben sich insofern geändert, als wir für den Schienenpersonenverkehr nun aufgrund der kräftigen streikbedingten Leistungsverluste eine Entwicklung auf Vorjahresniveau erwarten. Der motorisierte Individualverkehr profitiert von den Streiks im Schienen- und Luftverkehr. Der innerdeutsche Luftverkehr erhält positive Impulse durch den Einstieg von Ryanair in Hubs in Berlin und Köln/Bonn.

Transport und Logistik

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG [IN %]	2014	2015	2015
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	~+1,9	~+2,0	> +2,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+ 0,8	~+ 0,5	~- 0,5
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+2,1	~+1,0	~+1,5
Globale Luftfracht (Basis t)	+ 4,0	~+ 3,0	~+3,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+ 4,0	~+ 4,0	~+ 4,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+5,4	~+ 6,0	~+5,5

Die Daten für 2014 entsprechen den per Juli 2015 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2015 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der Ausblick für den deutschen Güterverkehrsmarkt hat sich nach einem kräftigeren Jahresauftakt gegenüber den bisherigen Erwartungen leicht verbessert. Dennoch bleiben die Risiken aufgrund der anhaltenden Unsicherheiten im europäischen Raum unverändert hoch und stellen zusammen mit dem bestehenden Preis- und Wettbewerbsdruck für die Marktakteure eine große Herausforderung dar:

- Die Streikfolgen und der damit einhergegangene Vertrauensverlust werden die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland auch im zweiten Halbjahr 2015 belasten. Unter Berücksichtigung begrenzter Wachstumsperspektiven in den schienenaffinen Branchen sowie des harten intermodalen Wettbewerbs wird aktuell eine Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau erwartet.
- Für den Straßengüterverkehr zeichnet sich auch weiterhin ein überdurchschnittliches Wachstum ab. Nachlassende Impulse aus der Bauindustrie werden dabei durch Mehrmengen aus der steigenden Auslandsnachfrage und der positiven Konsumstimmung im Inland überkompensiert. Darüber hinaus profitiert die Straße weiter von der im Vorjahresvergleich günstigeren Kostentwicklung und preis-/streikbedingten Mehrmengen aus Verkehrsverlagerungen.

- Nach dem starken Auftaktquartal 2015 dürfte sich die Binnenschifffahrt, gestützt vor allem durch Mehrmengen infolge steigender Importe über die ARA-Häfen sowie Verkehrsverlagerungen, positiver als bisher erwartet und zumindest mit dem Gesamtmarkt entwickeln.

Für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt wird 2015 ein leichter Nachfragerückgang erwartet. Gründe sind das noch relativ geringe Wirtschaftswachstum in Europa, der teilweise deutliche Rückgang der Kohletransporte in einigen Ländern sowie negative Effekte infolge der Ukraine-Krise.

Insgesamt wird für das laufende Jahr im europäischen Landverkehr im Zuge der fortschreitenden Erholung ein leicht höheres Wachstum der Nachfrage erwartet. Aufgrund des harten Preiswettbewerbs schlägt sich dies aber voraussichtlich nur bedingt im Umsatzwachstum nieder.

Für den globalen Luftfrachtmarkt wird für 2015 ein unverändertes Volumenwachstum erwartet.

Auch die Prognose für die Seefracht bleibt unverändert. Als Wachstumstreiber wird Intra-Asien identifiziert. Als besonders problematisch wird die Auslieferung von noch größeren Containerschiffen gesehen, da immer weniger Häfen von den immer größeren Schiffen im Direktverkehr angelaufen werden können. Folglich werden mehr Umladungen der Container nötig sein, was zu Verzögerungen in der Logistikkette führen könnte. Durch Kapazitätsreduzierung, beispielsweise Abfahrtsstreichungen, haben Carrier bessere Chancen, ihre Ratenerhöhungen durchzusetzen und das Preisniveau zu halten.

Für den Kontraktlogistikmarkt wird weiterhin eine sehr dynamische Entwicklung erwartet, wenn auch in leicht abgeschwächter Form.

Infrastruktur

Aufgrund der starken Beeinträchtigungen im ersten Halbjahr 2015 gehen wir – trotz stabilen Marktumfelds im Personen- und Güterverkehr – auch für das Gesamtjahr von einem leichten Rückgang der Trassennachfrage aus.

Bei den Stationshalten ist von einer steigenden Entwicklung auszugehen.

Auch für die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) wird für 2015 eine verhalten positive Entwicklung prognostiziert. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden 2015 voraussichtlich geringfügig über dem Niveau des vergangenen Jahres liegen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE

Beschaffungsmärkte

Wir erwarten unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund der Überversorgung am Ölmarkt ist in der zweiten Jahreshälfte kein wesentlicher Ölpreisanstieg zu erwarten, jedoch sind aufgrund der geopolitischen Risiken negative Überraschungen möglich. In Deutschland wird weiter um die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) gerungen. Die Großhandelspreise dürften sich ohne politische Interventionen weiter nach unten bewegen. Insgesamt gehen wir unverändert von einer moderaten Energie- und Rohstoffpreisentwicklung aus.

Finanzmärkte

Aufgrund der auch durch das Programm zum direkten Ankauf von Wertpapieren (Quantitative Easing) der Europäischen Zentralbank (EZB) bedingten Anlageknappheit auf dem deutschen Anleihemarkt wie auch durch die weiterhin ungelöste Griechenland-Frage ist im Verlauf des Jahres von einer Rückkehr der Anleihekurse annähernd hin zu historischen Höchstständen auszugehen.

Das geringe Zinsniveau im Euro-Raum dürfte daher bis auf Weiteres Bestand haben, da mit einer Zinswende der EZB vorerst nicht zu rechnen ist.

Ein grundsätzliches Risiko ist die Ungewissheit über Leitzinsveränderungen der weltweit größten Notenbanken. Da die US-Notenbank nach derzeitiger Einschätzung die Leitzinsen früher als die EZB erhöhen wird, ist die Reallokation von Kapital auf den US-Finanzmarkt wahrscheinlich. Die dadurch gesunkene Nachfrage nach europäischen Finanzanlagen dürfte die Kurse temporär unter Druck setzen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds ist nicht auszuschließen, dass insbesondere die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum vierten Eisenbahnpaket sowie die Vorbereitungen für ein Eisenbahngesetz zukünftig spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben können. Im Hinblick auf die derzeitigen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass etwaige Umsetzungen noch keinen wesentlichen Einfluss auf den Verlauf des zweiten Halbjahres 2015 nehmen werden.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS

		2015 (Prognose März)	2015 (Prognose Juli)
VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DB-KONZERN			
	2014		
Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr (Deutschland) in Mrd. Pkm	79,6	~+0,5%	~-0,5%
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mrd. tkm	102,9	~+7%	-0,5%
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.044	~+1,0%	+0,5%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Mio.	98,9	+4 -5%	+4,0
Luftfrachtvolumen (Export) in Mio. t	1,1	+8 -10%	+3 -4%
Seefrachtvolumen (Export) in Mio. TEU	2,0	+7 -8%	+2 -3%
Kundenzufriedenheit B2C in Zi	76,1	~77	76 -77
Kundenzufriedenheit B2B in Zi	68,2	~69	68 -69
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,3	~94,5	~94,5
Umsatz in Mrd. €	39,7	>41,0	~41,0
EBIT bereinigt in Mrd. €	2,1	>2,2	≥2,0
ROCE in %	6,3	~6,3	<6,0
Tilgungsdeckung in %	20,9	>20	>19

Auf Basis der bisherigen Entwicklung im Geschäftsjahr 2015 und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2015 haben wir unsere Erwartungen für die Entwicklung im Gesamtjahr 2015 zurückgenommen. Dies resultierte im Wesentlichen aus den negativen Effekten der GDL-Streiks auf die Entwicklung im Schienenverkehr sowie die angespannte Markt- und Wettbewerbssituation im Personenfernverkehr in Deutschland sowie im Bereich Transport und Logistik. Insbesondere in der Luft- und Seefracht hatten wir zu Jahresbeginn eine deutlich dynamischere Entwicklung erwartet.

Geschäftsfelder

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG [IN MIO. €]	Umsatz bereinigt		EBIT bereinigt	
	2014	2015	2014	2015
DB Bahn Fernverkehr	4.034	↘	212	↘
DB Bahn Regio	8.831	↘	843	↘
DB Arriva	4.491	↗	265	↗
DB Schenker Rail	4.863	↗	46	→
DB Schenker Logistics	14.943	↗	332	↗
DB Dienstleistungen	3.172	→	82	↘
DB Netze Fahrweg	4.951	↗	562	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.172	↗	240	→
DB Netze Energie	2.797	↗	55	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Auf Ebene der Geschäftsfelder betreffen die wesentlichen Erwartungsänderungen die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail. Hier können die negativen Effekte aus den GDL-Streiks auf Basis der aktuellen Markt- und Wettbewerbssituation nicht vollständig kompensiert werden.

ERWARTETE INVESTITIONEN

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG [IN MRD. €]	2014	2015 (Prognose März)	2015 (Prognose Juli)
Brutto-Investitionen	9,1	~ 9,5	~ 9,0
Netto-Investitionen	4,4	~ 4,0	< 4,0

Unseren Modernisierungskurs werden wir im Geschäftsjahr 2015 mit hohen Investitionen weiter fortführen. Auf Basis aktueller Einschätzungen erwarten wir insgesamt etwas niedrigere Investitionen als zu Jahresbeginn 2015 prognostiziert. Dies resultiert aus Verschiebungen bei DB Bahn Regio und DB Arriva.

ERWARTETE FINANZLAGE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG [IN MRD. €]	2014	2015 (Prognose März)	2015 (Prognose Juli)
Fälligkeiten	1,6	1,1	1,1
Anleiheemissionen	1,9	> 1,5	≥ 1,6
Flüssige Mittel per 31.12.	4,0	< 3,0	< 3,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16,2	> 17,5	> 17,5

Unsere aktuellen Einschätzungen zur Finanzlage sind annähernd unverändert. Unsere Anleiheemissionen werden voraussichtlich leicht höher liegen als bisher erwartet. Zudem werden wir gegebenenfalls opportunistisch das niedrige Zinsniveau im Vorgriff auf Tilgungen im Jahr 2016 noch im Jahr 2015 nutzen.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

Der Vorstand der DB AG geht davon aus, dass sich der DB-Konzern im Gesamtjahr 2015 insgesamt stabil bis leicht negativ entwickeln wird. Der Umsatzanstieg wird sich voraussichtlich infolge von Kostenbelastungen ergebnisseitig nicht bemerkbar machen.

Wir erwarten, dass wir auch im Geschäftsjahr 2015 über einen sehr guten Kapitalmarktzugang verfügen.

Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im **CHANCEN- UND RISIKOBERICHT [SEITE 48]** dargestellt sind. Für das Geschäftsjahr 2015 sehen wir Risiken vor allem in den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb sowie Recht und Verträge.

Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands alle erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen und mögliche Chancen nutzen zu können. Wir wollen unsere Marktpositionen weiter stärken und unsere Strategie weiter 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		
	2015	2014	2014
Umsatzerlöse	19.960	19.741	39.728
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.311	1.244	2.694
Gesamtleistung	21.271	20.985	42.422
Sonstige betriebliche Erträge	1.216	1.056	2.824
Materialaufwand	-9.934	-9.919	-20.250
Personalaufwand	-7.707	-7.270	-14.919
Abschreibungen	-1.533	-1.513	-3.190
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.557	-2.326	-5.057
Operatives Ergebnis (EBIT)	756	1.013	1.830
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	15	6	8
Zinsergebnis	-410	-444	-898
Übriges Finanzergebnis	-3	-5	-3
Finanzergebnis	-398	-443	-893
Ergebnis vor Ertragsteuern	358	570	937
Ertragsteuern	33	72	51
Ergebnis	391	642	988
Ergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	382	627	966
anderen Gesellschaftern	9	15	22
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	0,89	1,46	2,25
verwässert	0,89	1,46	2,25

ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS

[IN MIO. €]	1. Halbjahr		
	2015	2014	2014
Ergebnis	391	642	988
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	718	-241	-1.107
Veränderung direkt im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	718	-241	-1.107
Änderung aus Währungsumrechnung	197	58	143
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	-4	-5	1
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	222	-44	-313
Veränderung direkt im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	415	9	-169
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	1.133	-232	-1.276
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-29	28	83
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-29	28	83
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere	0	0	0
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	-10	2	32
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-10	2	32
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	1.094	-202	-1.161
Gesamtergebnis	1.485	440	-173
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	1.473	424	-195
anderen Gesellschaftern	12	16	22

KONZERN-BILANZ

AKTIVA

[IN MIO. €]	30.06.2015	31.12.2014	30.06.2014
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	39.319	39.022	38.067
Immaterielle Vermögenswerte	4.330	4.195	4.124
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	532	478	514
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	19	10	11
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	201	126	110
Derivative Finanzinstrumente	500	95	82
Aktive latente Steuern	1.671	1.604	1.493
	46.572	45.530	44.401
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	1.026	959	1.001
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1	5	5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.553	4.146	4.505
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.348	1.121	1.039
Forderungen aus Ertragsteuern	72	84	81
Derivative Finanzinstrumente	6	7	8
Flüssige Mittel	2.814	4.031	3.557
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0
	9.820	10.353	10.196
Bilanzsumme	56.392	55.883	54.597

PASSIVA

[IN MIO. €]	30.06.2015	31.12.2014	30.06.2014
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	4.121	3.029	3.988
Erwirtschaftete Ergebnisse	8.895	9.203	8.872
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	15.166	14.382	15.010
Anteile anderer Gesellschafter	165	143	137
	15.331	14.525	15.147
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	18.941	19.173	18.931
Übrige Verbindlichkeiten	309	241	255
Derivative Finanzinstrumente	387	555	349
Pensionsverpflichtungen	3.807	4.357	3.433
Sonstige Rückstellungen	2.771	2.828	2.778
Passive Abgrenzungen	1.181	1.265	1.326
Passive latente Steuern	95	108	162
	27.491	28.527	27.234
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	1.963	1.161	1.290
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.494	4.949	4.454
Sonstige Verbindlichkeiten	3.648	3.412	3.387
Ertragsteuerschulden	158	170	163
Derivative Finanzinstrumente	148	125	55
Sonstige Rückstellungen	2.372	2.216	2.080
Passive Abgrenzungen	787	798	787
	13.570	12.831	12.216
Bilanzsumme	56.392	55.883	54.597

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG



[IN MIO. €]	1. Halbjahr		
	2015	2014	2014
Ergebnis vor Steuern	358	570	937
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.533	1.513	3.190
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	6
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-48	-16	-226
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	-2	0	-1
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	0	6	-37
Zins- und Dividendenerträge	-29	-42	-68
Zinsaufwendungen	438	485	965
Fremdwährungsergebnis	-3	3	-15
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-15	-6	-8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	617	341	999
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-1.233	-649	-479
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten	104	-43	-664
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	1.720	2.162	4.599
Erhaltene Zinsen	20	29	43
Erhaltene/gezahlte Dividenden und Ausschüttungen	1	1	-7
Gezahlte Zinsen	-330	-324	-653
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern	-73	-3	-86
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.338	1.865	3.896
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	146	104	460
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-3.640	-3.367	-8.492
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.733	1.567	4.687
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-149	-15	-30
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	5	0	2
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-9	0	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	0	1	65
Auszahlungen/Einzahlungen (+) für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel	4	-2	-2
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	1	36
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	0	-2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.910	-1.711	-3.276
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-700	-200	-200
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	-5	-5	-8
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-114	-49	-78
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	-	1.051	1.948
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-	-64	-430
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen	-220	-220	-220
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	356	25	22
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-13	-5	-520
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-696	533	514
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	-1.268	687	1.134
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	4.031	2.861	2.861
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	0	-1	-1
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	51	10	37
Flüssige Mittel am Ende der Periode	2.814	3.557	4.031

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

[IN MIO. €]	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungs-umrechnung	Marktbe-wertung Wert-papiere ¹⁾	Marktbe-wertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Neube-wertung Pensi-onen	sonstige Verände-rungen					
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 Währungs-änderungen	-	-	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

[IN MIO. €]	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungs-umrechnung	Marktbe-wertung Wert-papiere ¹⁾	Marktbe-wertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Neube-wertung Pensi-onen	sonstige Verände-rungen					
Stand am 01.01.2015	2.150	5.310	75	4	-462	-1.886	-12	3.029	9.203	14.382	143	14.525
+ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	12
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-700	-700	-5	-705
± Übrige Veränderungen	-	-	-1	-	-	2	-	1	10	11	3	14
± Gesamtergebnis	-	-	195	-4	212	688	-	1.091	382	1.473	12	1.485
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	382	382	9	391
davon Währungs-änderungen	-	-	195	-	-	-	-	195	-	195	2	197
davon latente Steuern	-	-	-	-	-10	-29	-	-39	-	-39	-	-39
davon Marktbewertung	-	-	-	-4	222	-	-	218	-	218	-	218
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	717	-	717	-	717	1	718
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand am 30.06.2015	2.150	5.310	269	0	-250	-1.196	-12	4.121	8.895	15.166	165	15.331

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	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Externe Umsatzerlöse	1.800	1.904	4.205	4.386	2.372	2.208	2.226	2.292	7.728	7.385
Interne Umsatzerlöse	75	75	49	52	3	2	165	160	28	22
Umsatzerlöse	1.875	1.979	4.254	4.438	2.375	2.210	2.391	2.452	7.756	7.407
Externe übrige Erträge	72	77	207	97	69	87	89	114	89	102
Interne übrige Erträge	24	18	56	56	2	0	18	17	4	2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3	3	35	33	3	0	13	10	4	3
Summe Erträge	1.974	2.077	4.552	4.624	2.449	2.297	2.511	2.593	7.853	7.514
Materialaufwand	-1.111	-1.139	-2.664	-2.656	-698	-738	-1.223	-1.282	-5.185	-5.039
Personalaufwand	-447	-435	-947	-926	-1.026	-932	-836	-797	-1.491	-1.375
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-219	-218	-275	-266	-501	-408	-378	-357	-919	-860
EBITDA	197	285	666	776	224	219	74	157	258	240
Planmäßige Abschreibungen ²⁾	-139	-162	-318	-288	-123	-115	-148	-149	-93	-91
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ²⁾	0	0	0	-3	0	0	0	1	0	-1
EBIT (operatives Ergebnis)	58	123	348	485	101	104	-74	9	165	148
Operativer Zinssaldo ³⁾	-1	0	-24	-23	-19	-17	-36	-45	-21	-21
Operatives Ergebnis nach Zinsen ³⁾	57	123	324	462	82	87	-110	-36	144	127
+ Sachanlagen	1.464	1.517	6.596	5.752	2.139	1.982	2.925	3.045	1.459	1.449
+ Immaterielle Vermögenswerte	0	0	17	11	2.028	1.969	514	511	1.479	1.320
davon Goodwill	0	0	6	6	1.585	1.457	470	461	1.199	1.075
+ Vorräte	68	68	146	140	73	77	107	99	68	48
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	225	183	551	470	290	284	619	597	2.648	2.682
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.658	1.681	146	316	591	852	289	81	750	664
- Forderungen aus Finanzierung	-1.648	-1.666	0	-219	-254	-578	-199	-7	-266	-426
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	-	17	7	1	0	22	24
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	-	-	-	0	0	0	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-261	-213	-743	-820	-371	-370	-514	-496	-1.836	-1.762
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-274	-280	-494	-372	-390	-335	-419	-416	-771	-666
- Ertragsteuerschulden	-	-	0	-	-92	-91	-8	-9	-58	-50
- Sonstige Rückstellungen	-60	-70	-1.187	-1.030	-193	-199	-159	-127	-381	-291
- Passive Abgrenzungen	-361	-371	-132	-134	-148	-133	-10	-10	-17	-14
Capital Employed ⁴⁾	811	849	4.900	4.114	3.690	3.465	3.146	3.268	3.097	2.978
Netto-Finanzschulden	-1.552	-1.545	2.434	1.585	677	926	1.289	1.731	637	469
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	5	5	129	133	24	22	14	15
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	-	7	-2	3	0	1	4
Brutto-Investitionen	141	116	339	707	96	75	91	78	82	88
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	0	-1	-1	0	-1	-2	-	-	-
Netto-Investitionen	141	116	338	706	96	74	89	78	82	88
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	-	-	-	-	2	2	-	-	10	-
Mitarbeiter ⁵⁾	16.368	16.844	36.629	36.842	45.336	45.814	30.907	31.219	65.560	64.441

¹⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge.

²⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

³⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

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

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

DB Dienstleistungen		DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		Beteiligungen/Sonstige		Summe Segmente		Konsolidierung		DB-Konzern bereinigt		Überleitung ¹⁾		DB-Konzern	
2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
124	120	614	534	248	238	683	667	20.000	19.734	-	-	20.000	19.734	-40	7	19.960	19.741
1.397	1.387	1.876	1.891	356	351	1.518	1.527	5.467	5.467	-5.467	-5.467	-	-	-	-	-	-
1.521	1.507	2.490	2.425	604	589	2.201	2.194	25.467	25.201	-5.467	-5.467	20.000	19.734	-40	7	19.960	19.741
37	34	359	286	55	43	229	215	1.206	1.055	7	-	1.213	1.055	3	1	1.216	1.056
24	12	90	89	9	9	672	589	899	792	-899	-792	-	-	-	-	-	-
325	316	385	336	12	11	10	8	790	720	521	514	1.311	1.234	-	10	1.311	1.244
1.907	1.869	3.324	3.136	680	652	3.112	3.006	28.362	27.768	-5.838	-5.745	22.524	22.023	-37	18	22.487	22.041
-902	-911	-841	-813	-237	-238	-1.589	-1.635	-14.450	-14.451	4.524	4.555	-9.926	-9.896	-8	-23	-9.934	-9.919
-691	-664	-1.227	-1.151	-134	-125	-910	-857	-7.709	-7.262	2	-3	-7.707	-7.265	0	-5	-7.707	-7.270
-196	-175	-475	-441	-90	-87	-773	-690	-3.826	-3.502	1.309	1.194	-2.517	-2.308	-40	-18	-2.557	-2.326
118	119	781	731	219	202	-160	-176	2.377	2.553	-3	1	2.374	2.554	-85	-28	2.289	2.526
-97	-91	-468	-464	-67	-66	-54	-58	-1.507	-1.484	23	21	-1.484	-1.463	-49	-47	-1.533	-1.510
0	0	0	0	0	0	0	0	0	-3	-	-	0	-3	-	-	0	-3
21	28	313	267	152	136	-214	-234	870	1.066	20	22	890	1.088	-134	-75	756	1.013
-5	-6	-142	-203	-21	-25	-118	-74	-387	-414	-	-	-387	-414	-	-	-	-
16	22	171	64	131	111	-332	-308	483	652	20	22	503	674	-	-	-	-
696	663	20.320	19.927	3.257	3.234	1.171	1.170	40.027	38.739	-708	-672	39.319	38.067	-	-	39.319	38.067
29	31	160	179	3	1	100	102	4.330	4.124	-	-	4.330	4.124	-	-	4.330	4.124
0	0	0	0	0	0	13	14	3.273	3.013	-	-	3.273	3.013	-	-	3.273	3.013
305	310	207	195	0	-	52	64	1.026	1.001	-	-	1.026	1.001	-	-	1.026	1.001
233	232	365	344	24	23	769	730	5.724	5.545	-1.171	-1.040	4.553	4.505	-	-	4.553	4.505
228	244	62	119	12	8	18.866	18.669	22.602	22.634	-21.053	-21.485	1.549	1.149	-	-	1.549	1.149
-159	-170	-1	0	-	-	-18.228	-17.953	-20.755	-21.019	20.661	20.926	-94	-93	-	-	-94	-93
0	0	0	0	-	-	32	50	72	81	-	-	72	81	-	-	72	81
-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0
-186	-184	-763	-699	-85	-94	-903	-851	-5.662	-5.489	1.168	1.035	-4.494	-4.454	-	-	-4.494	-4.454
-159	-155	-952	-940	-113	-91	-777	-948	-4.349	-4.203	392	561	-3.957	-3.642	-	-	-3.957	-3.642
0	-1	0	0	0	0	-34	-23	-192	-174	34	11	-158	-163	-	-	-158	-163
-92	-98	-297	-280	-55	-49	-2.691	-2.711	-5.115	-4.855	-28	-3	-5.143	-4.858	-	-	-5.143	-4.858
-28	-27	-1.019	-1.158	-144	-145	-111	-124	-1.970	-2.116	2	3	-1.968	-2.113	-	-	-1.968	-2.113
867	845	18.082	17.687	2.899	2.887	-1.754	-1.825	35.738	34.268	-703	-664	35.035	33.604	-	-	35.035	33.604
213	196	10.575	10.241	1.261	1.269	2.077	1.699	17.611	16.571	-	-	17.611	16.571	-	-	17.611	16.571
-	-	2	2	-	-	358	337	532	514	-	-	532	514	-	-	532	514
-	-	0	0	-	-	4	4	15	6	-	-	15	6	-	-	15	6
134	106	2.237	1.987	187	194	58	58	3.365	3.409	1	5	3.366	3.414	-	-	3.366	3.414
0	0	-1.589	-1.409	-115	-132	-26	-24	-1.733	-1.567	-	-	-1.733	-1.567	-	-	-1.733	-1.567
134	106	648	578	72	62	32	34	1.632	1.842	1	5	1.633	1.847	-	-	1.633	1.847
-	-	-	-	-	-	-	5	12	7	-	-	12	7	-	-	12	7
25.257	26.103	43.806	43.320	4.894	4.915	28.215	27.399	296.972	296.897	-	-	296.972	296.897	-	-	296.972	296.897

INFORMATIONEN NACH REGIONEN

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. [IN MIO. €]	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		Capital Employed ¹⁾		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeiter ¹⁾	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
	Inland	11.207	11.468	36.626	35.522	28.315	27.245	3.165	3.239	1.434	1.673	188.671
Übriges Europa	6.380	6.123	6.706	6.481	6.324	6.055	186	146	184	145	83.786	84.107
Asien/Pazifik	1.290	1.188	810	712	817	747	6	16	6	16	13.877	13.762
Nordamerika	862	704	221	185	276	200	7	6	7	6	8.118	7.269
Übrige Welt	261	251	27	28	39	35	1	2	1	2	2.520	2.557
Konsolidierung	-	-	-708	-642	-736	-678	1	5	1	5	-	-
DB-Konzern bereinigt	20.000	19.734	43.682	42.286	35.035	33.604	3.366	3.414	1.633	1.847	296.972	296.897
Überleitung	-40	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	19.960	19.741	43.682	42.286	35.035	33.604	3.366	3.414	1.633	1.847	296.972	296.897

¹⁾ Per 30.06.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2015 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzern-Abschluss 2014 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.

→ **Improvements to IFRS 2011–2013: »Improvements to IFRS«** (veröffentlicht Dezember 2013; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2015¹⁾)

»Improvements to IFRS 2011–2013« stellt einen sechsten Sammelstandard zu verschiedenen Änderungen an vier bestehenden IFRS dar. Diese Änderungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf den DB-Konzern-Abschluss.

→ **IFRIC 21: »Abgaben«** (veröffentlicht Mai 2013; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 17. Juni 2014²⁾)

Diese Interpretation stellt klar, zu welchem Zeitpunkt ein Unternehmen eine Verbindlichkeit zur Leistung einer öffentlichen Abgabe als Schuld anzusetzen hat. Die Änderung hat keine wesentlichen Auswirkungen auf den DB-Konzern-Abschluss.

Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2014

Die Vergleichbarkeit der für den Berichtszeitraum vorgelegten Finanzinformationen mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist unter Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

VERÄNDERUNG DER DARSTELLUNG DER NETTO-FINANZSCHULDEN

Die Darstellung der Netto-Finanzschulden enthält ab dem Geschäftsjahr 2015 auch die unter den aktiven und passiven derivativen Finanzinstrumenten ausgewiesenen Effekte aus Währungssicherungen auf Anleihen. Im Ergebnis werden die Netto-Finanzschulden seitdem zum Sicherungskurs ausgewiesen. Es erfolgte wegen Unwesentlichkeit keine Anpassung der Vorjahreszahl.

Veränderungen im Konzern

Der Vollkonsolidierungskreis des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) hat sich wie folgt entwickelt:

[ANZAHL]	Inland 30.06. 2015	Ausland 30.06. 2015	Insgesamt 30.06. 2015	Insgesamt	
				30.06. 2014	31.12. 2014
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand 01.01.	130	502	632	661	661
Zugänge	4	5	9	6	11
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
Abgänge	5	5	10	23	38
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	2	2
Insgesamt	128	502	630	642	632

ZUGÄNGE VON UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSTEILEN

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um vier im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften sowie den Erwerb von 69,0% der Anteile an der SPA SystemPartner GmbH & Co. KG (SPA).

Die Transaktion wird nachfolgend erläutert:

→ Mit Gesellschaftervereinbarung vom 27. Januar 2015 (Closing 20. Mai 2015) wurden 69,0% der Anteile an der SPA durch die Einbringung sämtlicher Anteile an der Intertec Beteiligungs-GmbH erworben. SPA ist als Großhandelsunternehmen im Bereich Autoteilezubehör sowie Autopflege tätig und führt ein Vollsortiment aus namhaften Markenprodukten und preisgünstigen Alternativen. Die Aktivitäten wurden in einem Unternehmen zusammengelegt, das jetzt unter dem Namen MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG firmiert. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. Juni 2015 im Segment DB Schenker Logistics.

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. Die Kaufpreisallokation für den Erwerb im Berichtszeitraum wurde gemäß IFRS 3 vorgenommen. Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach dem Erwerb

¹⁾ Im Dezember 2014 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Juli 2014 auf den 1. Januar 2015 verschoben.²⁾ Im Juni 2014 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Januar 2014 auf den 17. Juni 2014 verschoben.

erwarteten Synergieeffekte substanziiert. 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. €]	2015	davon SPA
KAUFPREIS		
Geleistete Zahlungen	0	0
+ Vom Käufer an den Verkäufer ausgegebene Anteile an einer Tochtergesellschaft	16	16
Gesamte übertragene Gegenleistung	16	16
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	8	8
Firmenwert	8	8

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

Kaufpreisallokation SPA

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

[IN MIO. €]	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0	-	0
Immaterielle Vermögenswerte	2	-	2
Vorräte	18	-	18
Forderungen aus Finanzierung	0	-	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	-	15
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2	-	2
Derivative Finanzinstrumente	0	-	0
Flüssige Mittel	4	-	4
Vermögenswerte	41	-	41
Finanzschulden	12	-	12
Verbindlichkeiten	12	-	12
Sonstige Rückstellungen	5	-	5
Passive Abgrenzungen	0	-	0
Schulden	29	-	29
Fremdanteil	4	-	4
Erworbenes Nettovermögen	8	-	8
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	0	-	0
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	4	-	4
Zahlungsmittelzufluss durch Transaktionen	4	-	4

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

Die Kaufpreiszahlung erfolgt durch die Ausgliederung der Geschäftsanteile der Intertec Beteiligungs-GmbH durch die DB Mobility Logistics AG (DBMLAG) auf die SPA gegen Gewährung eines Kommanditanteils.

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 15 Mio. €, darin sind Wertberichtigungen von 1 Mio. € enthalten.

Wäre SPA bereits zum 1. Januar 2015 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 34 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 2 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat SPA einen Umsatz von 6 Mio. € sowie ein Ergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

ABGÄNGE VON UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSTEILEN

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um vier Verschmelzungen sowie um vier Liquidationen, einen Verkauf sowie einen Abgang durch die Änderung der Einbeziehungsart des Mutterunternehmens. Aus dem Verkauf ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 0,3 Mio. €.

Der Abgang aus der Änderung der Einbeziehungsart betrifft eine Gesellschaft, die seit April 2015 at Equity bilanziert wird.

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

[IN MIO. €]	1. Halbjahr 2015	davon aus Konsolidierungskreis-zugängen	Beträge für Konsolidierungskreis-abgänge
Umsatzerlöse	19.960	9	-15
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.311	-	-
Gesamtleistung	21.271	9	-15
Sonstige betriebliche Erträge	1.216	0	0
Materialaufwand	-9.934	-7	2
Personalaufwand	-7.707	-1	7
Abschreibungen	-1.533	0	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.557	-1	6
Operatives Ergebnis (EBIT)	756	0	1
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	15	-	0
Zinsergebnis	-410	0	0
Übriges Finanzergebnis	-3	0	0
Finanzergebnis	-398	0	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	358	0	1
Ertragsteuern	33	0	0
Ergebnis	391	0	1

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 9 Mio. € betreffen mit 6 Mio. € die erworbene SPA und mit 3 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Bochimar (firmiert jetzt unter Schenker Angola Limitada). Von den Beträgen für Konsolidierungskreisabgänge entfallen bei den Umsatzerlösen 12 Mio. € auf die im Vorjahr unterjährig abgegangene The Original London Sightseeing Tour Ltd.

EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2015 in Höhe von 61 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 64 Mio. €, per 30. Juni 2014: 61 Mio. €), sie umfassen überwiegend 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:

	30.06.2015	31.12.2014	30.06.2014
[IN MIO. €]			
Sonstige Eventualschulden	109	128	328

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

Darüber hinaus bestanden per 30. Juni 2015 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 36 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 41 Mio. €, per 30. Juni 2014: 40 Mio. €). Weiterhin dienen Sachanlagen mit Buchwerten von 6 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 6 Mio. €, per 30. Juni 2014: 18 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva und DB Bahn Fernverkehr im Einsatz sind.

Seit Herbst 2007 haben Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche geführt. Die meisten Verfahren sind mittlerweile abgeschlossen. Zuletzt wurde das von der Kartellbehörde in Singapur geführte Verfahren eingestellt. Wir gehen davon aus, dass mit dem Abschluss der noch laufenden kartellbehördlichen Ermittlungen nicht vor Ende 2015 zu rechnen ist. Die Europäische Kommission hat im Jahr 2013 Nachprüfungen und Durchsuchungen bei zwei euro-

päischen Schenker-Gesellschaften durchgeführt. Den Gesellschaften werden wettbewerbswidrige Praktiken wie Preisabsprachen sowie die Aufteilung von Kunden bei ihren Transportaktivitäten vorgeworfen. In zeitlicher Hinsicht sollen die Jahre 2004 bis 2012 betroffen sein. Das Verfahren ist noch nicht vollständig abgeschlossen. Im dritten Quartal wird ein Bußgeldbescheid der EU-Kommission über 32 Mio. € erwartet.

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 (5.534 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 6.138 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. €]	30.06.2015			31.12.2014			30.06.2014		
	Bilanzwert	davon		Bilanzwert	davon		Bilanzwert	davon	
		finanziell	nicht finanziell		finanziell	nicht finanziell		finanziell	nicht finanziell
VERMÖGENSWERTE									
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	201	79	122	126	41	85	110	66	44
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.348	902	446	1.121	701	420	1.039	617	422
Insgesamt	1.549	981	568	1.247	742	505	1.149	683	466
VERBINDLICHKEITEN									
Übrige Verbindlichkeiten	309	196	113	241	106	135	255	114	141
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	8.142	5.942	2.200	8.361	6.436	1.925	7.841	5.944	1.897
Insgesamt	8.451	6.138	2.313	8.602	6.542	2.060	8.096	6.058	2.038

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden betrug per 30. Juni 2015 21.087 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 21.641 Mio. €, per 30. Juni 2014: 20.914 Mio. €).

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

[IN MIO. €]	30.06.2015				31.12.2014				30.06.2014			
	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt
VERMÖGENSWERTE												
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	2	-	-	2	6	-	-	6	6	-	-	6
Derivate - Non-Hedge	-	5	-	5	-	4	-	4	-	3	-	3
Derivate - Hedging	-	501	-	501	-	98	-	98	-	87	-	87
Insgesamt	2	506	-	508	6	102	-	108	6	90	-	96
VERBINDLICHKEITEN												
Derivate - Non-Hedge	-	8	-	8	-	6	-	6	-	1	-	1
Derivate - Hedging	-	527	-	527	-	674	-	674	-	403	-	403
Insgesamt	-	535	-	535	-	680	-	680	-	404	-	404

Bei den übrigen in der Bilanz ausgewiesenen zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte (insgesamt 18 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 Zins-Währungs-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 2015 20.874 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 20.866 Mio. €, per 30. Juni 2014: 22.293 Mio. €).

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

	30.06. 2015	31.12. 2014	30.06. 2014
[IN MIO. €]			
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	15.548	15.512	16.631
immateriellen Vermögenswerten	5	6	9
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	451	391	387
Insgesamt	16.004	15.909	17.027

Der leichte Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen ist insbesondere bedingt durch geplante Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen; wesentlicher gegenläufiger Effekt sind die erfolgten Anschaffungen neuer Fahrzeuge. 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.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betrifft mit 451 Mio. € (per 31. Dezember 2014: 391 Mio. €, per 30. Juni 2014: 387 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), 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: 1.306 Mio. €, per 31. Dezember 2014: 1.494 Mio. €, per 30. Juni 2014: 1.461 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 Deutschen Bahn AG (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

Dividendenzahlung

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 18. März 2015 hat der DB-Konzern eine Gewinnausschüttung von 700 Mio. € an den Bund gezahlt.

Anzahl ausgegebener Aktien

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

Anteilserwerb GOTFRI spol. s r.o.

Mit Vertrag vom 13. April 2015 (Closing 19. Juni 2015) hat ARRIVA Slovakia a.s. 100% der Anteile an der GOTFRI spol. s r.o., Bratislava/Slowakei, erworben. Über die Betriebsgesellschaft SAD Liorbus a.s. betreibt die Gesellschaft mit rund 230 Bussen regionale und städtische Buslinien im Norden der Slowakei. Wegen des kurzen Zeitraums zwischen dem Stichtag des Closings und dem Zeitpunkt der Aufstellung des Zwischenabschlusses ist die Kaufpreisallokation noch nicht abschließend durchgeführt. Der Kaufpreis beträgt 9 Mio. €.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ende Juli 2015 entscheidet der Aufsichtsrat der DBAG über die Umsetzung des geplanten Umbaus des DB-Konzerns.

In diesem Zusammenhang scheidet die Vorständin für Technik und Umwelt Dr. Heike Hanagarth Ende Juli 2015 einvernehmlich aus dem Unternehmen aus.

Berlin, den 17. Juli 2015

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 28. Juli 2015 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 17. Juli 2015) und ist auch im Internet unter www.db.de/zb abrufbar.

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

Die Zwischen- und Integrierten Berichte des Deutsche Bahn Konzerns und die Zwischen- und Geschäftsberichte 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 und den Wettbewerbsbericht 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

16. März 2016

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2015

27. Juli 2016

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts Januar – Juni 2016



Impressum

- Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations
- Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Wiesbaden
- Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- Druck: ColorDruck Solutions, Leimen
- Fotografie: Max Lautenschläger, Berlin

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

