

A high-speed train, likely a TGV, is shown from a low angle on a platform. The train is white with a blue stripe and a red DB logo on the front. The platform is paved with grey tiles and has a yellow tactile strip. In the background, the station's glass and steel roof is visible, along with some people and a sign that says '9' and 'B19'.

Deutsche Bahn
Integrierter Zwischenbericht
Januar – Juni 2019

Deutschland braucht eine starke Schiene

ROBUSTER, SCHLAGKRÄFTIGER, MODERNER



Mehr als jemals zuvor braucht Deutschland eine starke Schiene. Der DB-Konzern wird sich daher in Zukunft voll und ganz darauf konzentrieren, eine starke Schiene in Deutschland möglich zu machen.

Weitere Informationen [D 3 ff.](#)

Eine starke Schiene für das Klima

[1]



Eine starke Schiene für das Klima bedeutet: eine Reduktion des CO₂-Gesamtausstoßes um 10 Mio. t pro Jahr, was dem jährlichen CO₂-Fußabdruck von einer Million Menschen entspricht.

Eine starke Schiene für die Menschen

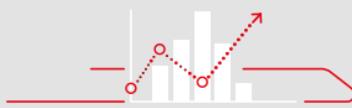
[2]



Eine starke Schiene für die Menschen bedeutet: eine Verdoppelung der Passagierzahlen im Schienenpersonenverkehr und täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten und 14.000 Flugreisen weniger in Deutschland.

Eine starke Schiene für die Wirtschaft

[3]



Eine starke Schiene für die Wirtschaft bedeutet: ein Wachstum des Marktanteils des Schienengüterverkehrs in Deutschland auf 25%. Das entspricht 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.

Eine starke Schiene für Europa

[4]



Eine starke Schiene für Europa bedeutet: eine gemeinsame Verwirklichung der europäischen Vernetzung durch die starke Schiene. Eine starke Schiene ist der entscheidende Faktor für das Erreichen der europäischen Ziele im Klimaschutz und für Wirtschaftswachstum.

Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	22.013	21.548	+ 465	+ 2,2
Umsatz vergleichbar	21.926	21.548	+ 378	+ 1,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	277	560	- 283	- 50,5
Ergebnis nach Ertragsteuern	205	562	- 357	- 63,5
EBITDA bereinigt ¹⁾	2.534	2.304	+ 230	+ 10,0
EBIT bereinigt	757	974	- 217	- 22,3
Eigenkapital per 30.06./31.12. ¹⁾	12.804	13.592	- 788	- 5,8
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12. ¹⁾	25.409	19.549	+ 5.860	+ 30,0
Bilanzsumme per 30.06./31.12. ¹⁾	63.790	58.527	+ 5.263	+ 9,0
Capital Employed per 30.06./31.12. ¹⁾	42.114	36.657	+ 5.457	+ 14,9
Return on Capital Employed (ROCE) in % ¹⁾	3,6	5,4	-	-
Tilgungsdeckung in % ¹⁾	13,8	16,9	-	-
Brutto-Investitionen ¹⁾	4.825	4.217	+ 608	+ 14,4
Netto-Investitionen ¹⁾	2.350	1.925	+ 425	+ 22,1
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.386	1.294	+ 92	+ 7,1
Free Cashflow	- 655	- 329	- 326	+ 99,1
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio. ²⁾	2.456	2.332	+ 124	+ 5,3
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	94,3	94,0	-	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	77,2	77,4	-	-
Reisende in Mio.	1.293	1.287	+ 6	+ 0,5
davon in Deutschland	1.049	1.031	+ 18	+ 1,7
davon DB Fernverkehr	71,8	70,9	+ 0,9	+ 1,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	47.250	47.575	- 325	- 0,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	381,4	388,6	- 7,2	- 1,9
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	122,4	129,4	- 7,0	- 5,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	43.738	44.534	- 796	- 1,8
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ³⁾ in %	93,6	93,3	-	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,2	93,9	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	543,0	540,0	+ 3,0	+ 0,6
davon konzernexterne Bahnen	179,9	172,2	+ 7,7	+ 4,5
Anteil konzernexterner Bahnen in %	33,1	31,9	-	-
Stationshalte in Mio.	77,7	76,7	+ 1,0	+ 1,3
davon konzernexterne Bahnen	19,5	18,3	+ 1,2	+ 6,6
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio. ²⁾	1.163	1.045	+ 118	+ 11,3
Verkehrsleistung ⁴⁾ in Mio. Pkm	3.368	3.516	- 148	- 4,2
Betriebsleistung in Mio. Buskm	795,5	802,8	- 7,3	- 0,9
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im Landverkehr in Tausend	53.860	52.522	+ 1.338	+ 2,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	578,9	649,4	- 70,5	- 10,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.115	1.087	+ 28	+ 2,6
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand im Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	90,5	91,0	- 0,5	- 0,5
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	321.765	316.919	+ 4.846	+ 1,5

¹⁾ Eingeschränkte Vergleichbarkeit zum Wert erstes Halbjahr 2018/31. Dezember 2018 durch **IFRS-16-Effekt**  15f.

²⁾ Wert erstes Halbjahr 2018 angepasst.

³⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

⁴⁾ Ohne DB Arriva.

Inhalt

- 1 Vorwort des
Vorstandsvorsitzenden**

- 3 Konzern-Zwischenlagebericht
(ungeprüft)**
 - 3 Grundlagen
 - 8 Kunde und Qualität
 - 10 Ökologie
 - 13 Soziales
 - 15 Geschäftsverlauf
 - 24 Entwicklung der Geschäftsfelder
 - 50 Chancen- und Risikobericht
 - 51 Prognosebericht

- 54 Konzern-Zwischenabschluss
(ungeprüft)**
 - 54 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
 - 55 Konzern-Bilanz
 - 56 Konzern-Kapitalflussrechnung
 - 57 Konzern-Eigenkapitalspiegel
 - 58 Segmentinformationen
nach Geschäftssegmenten
 - 60 Erläuterungen zum
Konzern-Zwischenabschluss

- U5 Kontaktinformationen/
Finanzkalender**

! TITELBILD: EINE STARKE SCHIENE FÜR DEUTSCHLAND

Den Verkehrsträger Schiene in Deutschland zum starken Rückgrat für Wirtschaft und Gesellschaft zu machen ist eine große Aufgabe. Als Deutsche Bahn identifizieren wir uns in besonderem Maße damit und nehmen die besondere Verantwortung dafür wahr. Um dem Anspruch für das Klima, die Menschen, die Wirtschaft und Europa gerecht zu werden und einen Beitrag zur starken Schiene leisten zu können, brauchen wir eine Ausbaustrategie.

Unser Botschafter für Europa im Fernverkehr ist ein ICE 3, der in Brüssel feierlich auf den Namen »Europa/Europe« getauft wurde und mit blauen Streifen auf der Verbindung Frankfurt am Main – Köln – Brüssel fährt.



DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

warum gibt es uns als Deutsche Bahn? Wo wollen wir hin? Wofür stehen wir? Mit diesen Fragen haben wir uns zuletzt intensiv beschäftigt.

Unsere Antwort ist klar und kräftig: Es ist unser inneres Anliegen, dass Deutschland eine starke Schiene bekommt. Davon lassen wir uns leiten, und darauf richten wir mit unserer neuen Dachstrategie Starke Schiene alles aus. Damit haben wir einen Kompass auf dem Weg in die Zukunft. Und wir bringen Deutschland voran.

Das wird gerade beim Thema Klima deutlich: Nur mit einer starken Schiene sind Deutschlands Klimaziele zu erreichen. Wir als Deutsche Bahn sind Deutschlands größter Klimaschützer. Deshalb geben wir uns neue, noch ambitioniertere Umweltziele: So wollen wir bis spätestens 2038 den Bahnstrom vollständig aus erneuerbaren Energien beziehen. Das war zuvor ab dem Jahr 2050 geplant.

Klar ist aber auch: Damit die Starke Schiene Realität wird, bedarf es eines gewaltigen Kraftakts aller Beteiligten. Wir haben dabei einen klaren Fokus: Wir setzen voll und ganz auf den Ausbau unseres Kerngeschäfts.

Das heißt zum Beispiel, dass wir die Fahrgastzahlen im Fernverkehr auf 260 Millionen verdoppeln, mit neuen, schnelleren und häufigeren Verbindungen auf zahlreichen Relationen. Im Netz wollen wir im Schulterschluss mit dem Bund die Kapazität um 30 Prozent erweitern, unter anderem mit der Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland, einem beschleunigten Neu- und Ausbau sowie einem besseren Kapazitätsmanagement. Denn ausreichende Kapazität auf der Infrastruktur ist der Schlüssel für Wachstum, Verkehrsverlagerung und gute Betriebsqualität. Mehr Verkehr auf der Schiene braucht auch mehr Mitarbeiter und ihren unermüdlichen täglichen Einsatz. Dazu stellen wir in den nächsten Jahren 100.000 neue Kollegen ein.

Mit diesen Vorhaben führen wir unter dem Dach der Starken Schiene vieles von dem fort, was wir mit der Agenda für eine bessere Bahn bereits angestoßen haben. Das erste Halbjahr 2019 hat gezeigt, dass wir hier auf einem guten Weg sind.

So hat sich der Trend zu mehr Verkehr auf der Schiene fortgesetzt. Wir sehen das unter anderem an der gestiegenen Zahl an Trassenkilometern. Gerade angesichts des regen Baugeschehens auf unserer Infrastruktur ist das eine beachtliche Leistung.

Unsere Fernverkehrsflotte werden wir weiter modernisieren und ausbauen. So kaufen wir beim spanischen Hersteller Talgo neue Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr. Und an Bord unserer Bestandsflotte bieten wir durch den erweiterten Komfort Check-in sowie die sukzessive Ausweitung von kostenfreiem WLAN auch in Intercity-Zügen besseren Service.

Schließlich arbeiten wir auch bei Güterverkehr und Logistik hart daran, unsere Angebote zukunftsfähig zu machen. Dazu zählt die Ausrüstung der kompletten Wagenflotte von DB Cargo in Deutschland mit modernster Telematik und Sensorik. Und DB Schenker hat mit dem T-Pod den weltweit ersten autonomen Elektro-Lkw auf die Straße gebracht, gemeinsam mit dem schwedischen Start-up Einride.

Dass unser Geschäft weiter wächst, ist sehr erfreulich. Deshalb investieren wir kraftvoll in das Wachstum und die Zukunft der Schiene. Diese erhöhten Zukunftsausgaben spiegeln sich in unseren Investitionslinien und den aktuellen Ergebnisentwicklungen wider.

Robuster, schlagkräftiger, moderner – das ist die Deutsche Bahn, auf die wir mit unserer neuen Dachstrategie Starke Schiene hinarbeiten. Das ist ein Mammutprojekt, und ja, wir fangen gerade erst an. Doch wir stehen voll und ganz hinter diesem Ziel, das uns bis in das Jahr 2030 und darüber hinaus leiten wird. Mit der Starken Schiene. Mit ihr leisten wir einen substanziellen Beitrag für eine gute Zukunft unseres Landes.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Deutschland braucht eine starke Schiene

Mehr Trassen, mehr Züge, mehr Mitarbeiter ...

... für mehr Verkehr auf der Schiene.

+100.000



Einstellung von 100.000 Mitarbeitern

+100 %



Ausbau der Flotte im Fernverkehr (+100% an Kapazität)

+30 %

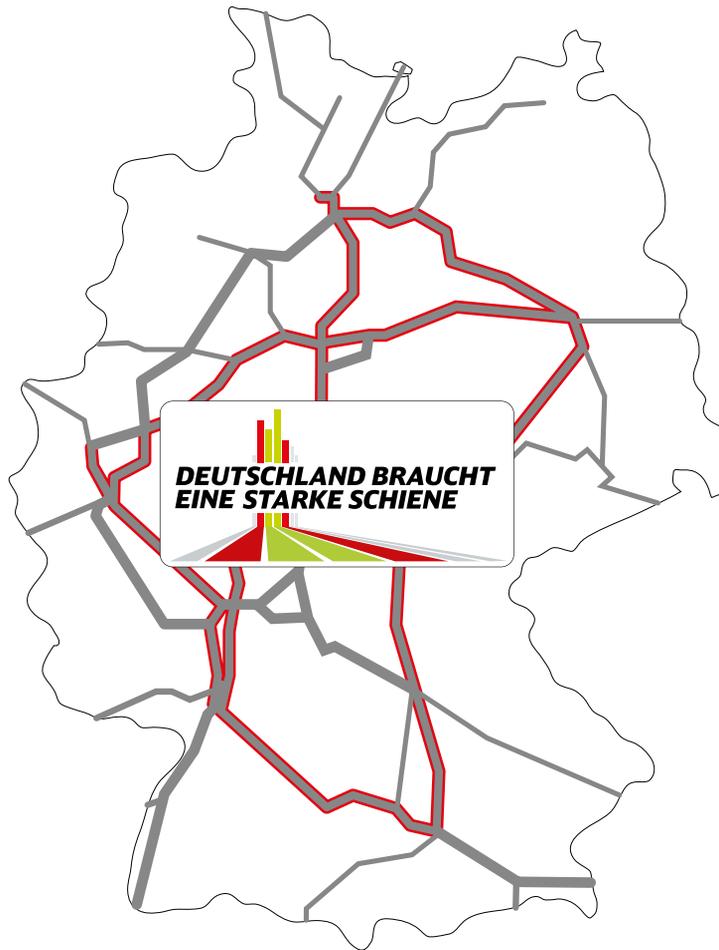


Ausbau und Digitalisierung der Infrastruktur (+30% Kapazität im Netz)

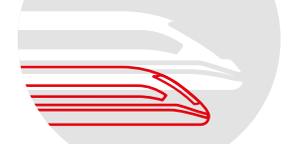
40 Mio.



BahnhofsKapazität wird verdoppelt für bis zu 40 Mio. Gäste am Tag



260 Mio.



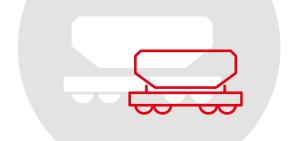
Verdopplung der Fahrgastzahl im Fernverkehr auf 260 Mio.

+1 Mrd.

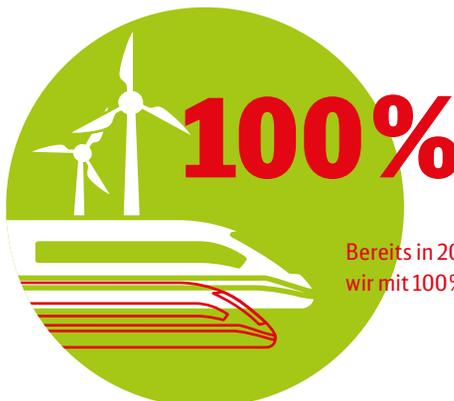


Plus von 1 Mrd. Fahrgästen im Nahverkehr

+70 %



Steigerung der Verkehrsleistung im Güterverkehr um 70%



Bahnfahren ist aktiver Klimaschutz

Bereits in 2038 fahren wir mit 100% Ökostrom

Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

Grundlagen

- ▶ Verkaufsoptionen für DB Arriva werden geprüft
- ▶ Masterplan Schienengüterverkehr in Umsetzung
- ▶ Neue Strategie Starke Schiene vorgestellt

Veränderungen in den Organen

Im Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG) gab es im ersten Halbjahr 2019 keine Veränderungen. Im Aufsichtsrat der DB AG haben sich im ersten Halbjahr 2019 die folgenden Änderungen ergeben:

- ▶ Herr Stefan Müller hat mit Wirkung zum 31. März 2019 sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG niedergelegt. Als Nachfolger wurde Herr Christian Schmidt in der ordentlichen Hauptversammlung am 27. März 2019 mit Wirkung zum 1. April 2019 zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB AG gewählt.

Veränderungen im DB-Konzern

Der Aufsichtsrat hat den Vorstand der DB AG beauftragt, verschiedene Optionen eines Arriva-Verkaufs voranzutreiben. Geprüft werden der Verkauf von bis zu 100% an einen oder mehrere Investoren sowie ein Börsengang. Damit soll der Schuldenanstieg des DB-Konzerns begrenzt und gleichzeitig DB Arriva in die Lage versetzt werden, weitere finanzielle Spielräume für Wachstum zu generieren.

Neue Strategie Starke Schiene

Deutschland wird die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Darüber hinaus wird Deutschland nur dann weiterhin ein wirtschaftlich erfolgreiches Land sein, wenn Menschen und Güter seltener im Stau stehen. Kurz gesagt: Deutschland braucht eine starke Schiene. Im Rahmen unserer neuen Dachstrategie Starke Schiene konzentrieren wir uns auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Mit der Agenda für eine bessere Bahn haben wir 2019 mit der Umsetzung von Maßnahmen begonnen, durch die wir zusätzliche Kapazitäten schaffen, die Produktqualität

erhöhen und die Kundenzufriedenheit verbessern. Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2019 zeigt, dass diese Maßnahmen wirken und wir auf einem guten Weg sind: Stellvertretend ist die **Anzahl der Reisenden im Fernverkehr** **□27** weiter gestiegen. Zudem zeigen die höheren Nutzer- und Kundenzahlen des DB Navigators, dass wir durch digitale Innovationen, wie beispielsweise die Integration von Verbundtickets, das Reiseerlebnis für unsere Kunden verbessern.

Die Erneuerung von Schnellfahrstrecken ist eine entscheidende Maßnahme, um unseren Kunden ein besseres Produkt zu liefern. Wir erwarten auf den internationalen und touristischen Linien überdurchschnittliche Pünktlichkeitswerte, vor allem durch den Einsatz von **neuen Fahrzeugen** **□26**.

Mit unserer neuen Strategie planen wir, den positiven Trend langfristig fortzuführen. Drei Ausbaufelder wurden identifiziert: robuster, schlagkräftiger und moderner.

- ▶ Wir wollen robuster werden und setzen im Rahmen der neuen Strategie auf Wachstum im Personen- und Güterverkehr. Der dafür notwendige umfassende Ausbau unserer Kapazitäten ist ein zentrales Feld dieser Strategie. Wir investieren daher unter anderem Milliardenbeträge in die Infrastruktur und neue Züge und stellen in den nächsten Jahren 100.000 neue Mitarbeiter ein. Mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeiter werden uns in die Lage versetzen, deutlich mehr Menschen und Güter bei höherer Qualität zu transportieren.
- ▶ Um gerade langfristig ein hohes und nachhaltiges Leistungsniveau erreichen zu können, werden wir auch strukturelle Veränderungen durchführen. Wir werden schlagkräftiger, indem wir die Organisation vereinfachen. Dadurch sind wir nah am Kunden und schnell bei den Mitarbeitern. Darüber hinaus vereinfachen wir Prozesse und schaffen klare Zuständigkeiten.

- Nicht zuletzt werden wir moderner, indem wir das Innovationstempo für unsere Kunden erhöhen – so unter anderem mit der Einführung des Deutschland-Takts, einer stärkeren Vernetzung und smarteren Services. Bis 2030 werden wir rund 30 deutsche Metropolen zweimal stündlich direkt miteinander verbinden. Durch den Einsatz digitaler Technologien werden wir den mühelosen Wechsel zwischen Verkehrsmodi ermöglichen und die Attraktivität der Produkte erhöhen. Mit dem Ausbau unserer Aktivitäten im Bereich New Mobility (zum Beispiel ioki, CleverShuttle, Mobimeo) bieten wir ein Angebot, das die Schiene quasi bis zur Haustür verlängert und den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ergänzt.

Wir haben für jedes der drei Ausbaufelder fünf zentrale Themen ausgemacht. Dies sind die sogenannten Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für unser Ziel der Starken Schiene. In Summe ergeben sich daraus 15 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

NEUE STRATEGIE STARKE SCHIENE: AUSBAUSTEINE



Alles, was wir als DB-Konzern tun, werden wir am Beitrag zu einer Starken Schiene messen. Das hat auch Auswirkungen auf unsere Beteiligungen. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene, wie zum Beispiel DB Schenker, werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Neues Zielsystem

Drei Ziele stehen für den Sektor in Deutschland im Vordergrund:

- Die Verdopplung der Reisenden im Schienenpersonenverkehr (SPV),
- ein Marktanteil der Schiene von 25% am Güterverkehr und
- bis 2038 den Bahnstrom zu 100% aus erneuerbaren Energien zu gewinnen.

Für uns ergeben sich daraus folgende Ziele in Deutschland:

- Verdopplung der Reisenden im Personenverkehr. Das entspricht: 260 Millionen Reisenden im Fernverkehr und einer Milliarde mehr Reisenden im Nahverkehr.
- Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr um 70%.
- Erhöhung der Kapazität im Schienennetz um 30%.
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit: > 80 ZI bei DB Fernverkehr, > 75 ZI bei DB Regio und > 70 ZI bei DB Cargo.
- Verbesserung der Pünktlichkeit: > 85% bei DB Fernverkehr, > 95% bei DB Regio und > 77% bei DB Cargo.
- Ausbau der Mitarbeiterzufriedenheit: > 3,8 ZI.
- Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix: 100% bis 2038.
- Erwirtschaften einer angemessenen Rendite oberhalb der Kapitalkosten (ROCE von ≥ 7%). Gleichzeitig gilt es, die notwendige finanzielle Stabilität zu gewährleisten (Tilgungsdeckung ≥ 20%).

Verankerung der Strategie

Eine unserer Hauptaufgaben besteht in der Strategieumsetzung. Dafür sind vor allem zwei Themen von zentraler Bedeutung:

- ▶ Fokussierung auf die Harmonisierung der Geschäftsfeldstrategien und -portfolios.
- ▶ Verankerung der **Ausbausteine D4** in der Mittelfristplanung mit der entsprechenden Anpassung des Zielsystems.

Im Zuge der Strategieumsetzung passen wir unser Portfolio an. Wir überführen die Programme der Agenda für eine bessere Bahn in die Ausbausteine der neuen Strategie. Gemäß der strategischen Ausbausteine erfolgt künftig die Steuerung des Konzerns. Damit wird der DB-Konzern auf die oben genannten Top-Ziele ausgerichtet.

Mobilisierung der Mitarbeiter

Die Mobilisierung der Mitarbeiter ist für uns entscheidend für das Gelingen der neuen Strategie. Nur mit motivierten Mitarbeitern und Führungskräften werden wir unsere Ziele erreichen. Damit die Mobilisierung gelingt, gilt es vor allem, durch den Ausbaustein »15 Ausbausteine der Mitarbeiter« die erfolgreiche Umsetzung der strategischen Ausbausteine zu realisieren. Es handelt sich dabei um ein partizipatives Konzept, mit dem wir das Wissen und die Erfahrung der Mitarbeiter nutzen. In Mitarbeiterforen und -formaten erarbeiten die DB-Mitarbeiter 15 eigene Ausbausteine, die dabei helfen sollen, die neue Strategie erfolgreich umzusetzen. Zusätzlich setzen wir auf die interne und externe Kommunikation als Verstärker der Mobilisierung.

Rechtliche und politische Themen

Rechtliche Themen

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Wir haben zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Nachdem die Partner umfangreich die Klage erwidert haben, hat der DB-Konzern zum 21. Juni 2019 zu den Klageerwidierungen der Projektpartner Stellung genommen.

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zivilgerichtlich am Maßstab des §315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn die BNetzA den Entgelten nicht widersprochen hatte und diese regulierungsrechtlich wirksam waren. Auf Basis der alten Rechtslage ist allerdings noch eine Reihe von Rechtsstreitigkeiten zwischen der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beziehungsweise Aufgabenträgern oder Bundesländern anhängig.

Mit Urteil vom 9. November 2017 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschieden, dass eine Billigkeitskontrolle von Weegeentgelten durch Zivilgerichte gemäß §315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Nach dem Urteil des EuGH ist eine nachträgliche Billigkeitskontrolle der Eisenbahninfrastrukturentgelte auch nach der alten Rechtslage ausgeschlossen. Mehrere Instanzgerichte haben nun in diesem Sinne, zum Teil rechtskräftig, entschieden. Ein Urteil des BGH steht noch aus. Der BGH hat ein Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung der Regulierungsbehörde über nachträglich eingereichte Anträge auf eine rückwirkende Überprüfung der Entgelte einstweilen ausgesetzt.

Weitere Informationen im **Integrierter Bericht 2018 D61 und D174**.

Klage des Landes Sachsen-Anhalt

Das Land Sachsen-Anhalt hat gegen die DB Netz AG, die DB Regio AG und die DBAG Klage auf Kartellschadenersatz wegen einer vermeintlich rechtswidrigen Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG durch die Erhebung von Regionalfaktoren in den Jahren 2005 bis 2011 erhoben. Die DB Regio AG hat ihrerseits das Land Sachsen-Anhalt auf Erstattung noch offener verkehrsvertraglicher Forderungen wegen gestiegener Infrastrukturkosten für die Jahre 2008 bis 2014 verklagt. Mit Urteil vom 8. November 2018 hat das LG Frankfurt am Main die Klage des Landes Sachsen-Anhalt vollständig abgewiesen. Das Land hat dagegen Berufung eingelegt. Wann eine Entscheidung in dem von DB Regio angestregten Verfahren getroffen wird, ist noch offen.

Politisches Umfeld

Regulatorische und verkehrspolitische Themen

Zukunftsbündnis Schiene (SchienePakt)

Am 5. Juni 2018 hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die Einrichtung des Zukunftsbündnisses Schiene bekannt gegeben, um die Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich der Bahnpolitik zügig anzugehen. Das Zukunftsbündnis unter Leitung des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann nahm am 9. Oktober 2018 seine Arbeiten auf. Die Inhalte des Zukunftsbündnisses werden in sechs Arbeitsgruppen entwickelt und diskutiert: Deutschland-Takt einführen; Kapazitäten ausbauen; Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken; Lärmmissionen senken; Digitalisierung, Automatisierung, Innovationen; Fachkräftebedarf Schiene. Der DB-Konzern ist in allen Arbeitsgruppen und im Lenkungskreis beteiligt. Beim Schienengipfel am 7. Mai 2019 wurde ein Zwischenbericht vorgelegt, die Arbeitsgruppen sind aufgefordert, bis Herbst 2019 Top-Maßnahmen für ein Sofortprogramm vorzulegen. Ende 2020 beziehungsweise spätestens im Frühjahr 2021 soll ein Endbericht (Masterplan Schiene 2020) vorliegen. Die intensive Arbeit aller Arbeitsgruppen wird fortgesetzt.

Masterplan Schienengüterverkehr wird weiter umgesetzt

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr hat am 8. April 2019 erneut mit Spitzenvertretern aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Branche getagt. Die Umsetzung und das zugehörige Monitoring für alle zehn Handlungsfelder mit den 66 Maßnahmen sollen mit hoher Priorität kontinuierlich fortgesetzt werden. Die Sofortmaßnahme Trassenpreisförderung konnte ab 1. Juli 2018 mit einer Laufzeit von fünf Jahren umgesetzt werden. Für die Förderung standen 2018 Mittel in Höhe von 175 Mio. € zur Verfügung, 2019 sind im Bundeshaushalt 350 Mio. € verankert. Zu den Sofortmaßnahmen zählt auch das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, mit dem die Innovationskraft des Sektors gestärkt werden soll. Die finanzielle Hinterlegung ist ab 2020 mit 20 Mio. € pro Jahr geplant, steht jedoch unter dem Vorbehalt der Haushaltsberatungen. Auch die Notifizierung der Förderrichtlinie durch die EU-Kommission steht noch aus.

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

Die vom Bund eingerichtete Nationale Plattform Zukunft der Mobilität hat mit der konstituierenden Sitzung des Lenkungskreises am 26. September 2018 ihre Arbeit aufgenommen. Ziel der verkehrsträgerübergreifend ausgerichteten Plattform ist die Entwicklung von Handlungsempfehlungen. Die Arbeitsgruppe 1 Klimaschutz im Verkehr (AG1) hat in einem Zwischenbericht »Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor« erarbeitet. Der Lenkungskreis hat dem Bericht am 29. März 2019 zugestimmt. Die AG 1 steht als Expertengremium für die vertiefte Analyse von Fragestellungen, die sich beispielsweise im Kontext der nun beginnenden Arbeiten des Klimakabinetts ergeben, der Bundesregierung auch weiterhin zur Verfügung. Auch die Arbeit in den anderen Arbeitsgruppen und die Zusammenarbeit zwischen diesen wird kontinuierlich fortgeführt. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr und Digitalisierung vertreten.

Novelle des Eisenbahnregulierungsrahmens in Deutschland

Zur Umsetzung des ordnungspolitischen Teils des Vierten EU-Eisenbahnpakets hat die Bundesregierung am 27. März 2019 eine Novelle des Eisenbahnregulierungsrahmens initiiert. Da das Eisenbahnregulierungsgesetz parallel zum Vierten Eisenbahnpaket verhandelt wurde, wurden die entsprechenden europäischen Vorgaben und Wertungen bereits bei Inkrafttreten des ERegG in seiner Ursprungsform weitgehend berücksichtigt. Der Anpassungsbedarf ist in Deutschland daher vergleichsweise gering.

5G-Frequenzauktion beendet

Am 12. Juni 2019 wurde die 5G-Auktion beendet. Unmittelbar nach der Auktion gerät nun die konkrete Umsetzung der von der Bundesnetzagentur (BNetzA) beschlossenen Versorgungsaufgaben in den Fokus. Die Auflagen lassen eine Verbesserung der Versorgungssituation der Bahnreisenden mit Mobilfunk erwarten. Die Mobilfunknetzbetreiber kritisieren die Vergabebedingungen und haben Klage gegen die Entscheidung eingereicht. Im zuvor ebenfalls angestregten Eilrechtsschutzverfahren sind die Mobilfunkunternehmen allerdings gescheitert. Noch offen ist, welchen Einfluss der am 14. Juni gefasste Beschluss der Koalitionsfraktionen zur Gründung einer Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft (MIG) zur Schließung von weißen Flecken bei der Mobilfunkversorgung auf die Erfüllung der Versorgungsaufgaben haben wird.

Europaweite Neudefinition des Bahnfunksystems bis Ende 2020

Neben der für die Konnektivität der Bahnkunden wesentlichen Ausleuchtung der Schienenwege durch die Mobilfunknetzbetreiber ist auch die ausreichende Frequenzausstattung für den Bahnfunk ein zentrales Thema, da Ende 2033 die derzeitigen Frequenzuteilungen für den Bahnfunk europaweit auslaufen. Die Europäische Kommission erarbeitet derzeit über eine Mandatierung der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post und Telekommunikation (CEPT) in Arbeitsgruppen die technischen und regulierungspolitischen Parameter für die Neuvergabe der Bahnfunkfrequenzen in Europa. Für die geplante Digitalisierung des Bahnbetriebs ist eine ausreichende Frequenzausstattung essenziell, um zukünftig Anwendungen wie die Automated Train Operation (ATO) überhaupt durchführen zu können. Die Eisenbahnunternehmen haben über die im CEPT vertretenen Mitgliedsstaaten noch bis Ende 2019 die Möglichkeit, eigene Studien zur geplanten zukünftigen Frequenznutzung anzufertigen, um ihren konkreten Frequenzbedarf sowie die Anwendung zu plausibilisieren.

Mobilitätspaket I: fortlaufende politische Verhandlungen über Wettbewerb und soziale Standards im europäischen Straßengüterverkehr

Das am 17. Mai 2018 vorgestellte Mobilitätspaket I enthält neben weiteren legislativen Vorschlägen eine Initiative für eine umfassende Revision der wettbewerblichen und sozialpolitischen Standards des europäischen Straßengüterverkehrs. Im Hinblick auf die diesbezüglichen politischen Verhandlungen in den europäischen Institutionen führen insbesondere die Fragen zu den Arbeits- und Sozialstandards sowie zum Marktzugang zu Konfliktlinien zwischen west- und osteuropäischen Mitgliedsstaaten. Gleichwohl einigte sich der Rat, die Vertretung der europäischen Mitgliedsstaaten, am 3. Dezember 2018 auf einen Standpunkt. Am 4. April 2019 verständigten sich die Mitglieder des Europäischen Parlaments ebenfalls auf eine gemeinsame Position: Die Parlamentarier fordern unter anderem die Ausweitung der Regulierung auf leichte Nutzfahrzeuge.

Ferner möchte das Europäische Parlament die bestehende Beschränkung der Anzahl der Kabotagefahrten durch eine Frist von drei Tagen ersetzen und eine unbegrenzte Anzahl von Fahrten zulassen. Auch die Abgeordneten einigten sich auf die Rückkehrpflicht des Fahrers in den Niederlassungsmitgliedsstaat mindestens alle vier Wochen. Übernachtungen im Führerhaus sollen untersagt werden.

Mit der Festlegung der Positionen von Rat und Parlament sind die Weichen für die abschließenden Verhandlungen zusammen mit der Europäischen Kommission gestellt.

Vorschlag zum mehrjährigen EU-Finanzrahmen

Die Kommission hat am 2. Mai 2018 ein Budget in Höhe von 1.279 Mrd. € für den neuen EU-Haushalt (MFF) für die Jahre 2021 bis 2027 vorgeschlagen. Für Investitionen in die transeuropäischen Verkehrs-, Digital- und Energienetze sollen die Mittel der Fazilität Connecting Europe (CEF) auf 42,3 Mrd. € aufgestockt werden, davon rund 31 Mrd. € für Investitionen in die Verkehrsnetze. Im aktuellen Finanzrahmen beläuft sich das Budget für Verkehrsnetze auf rund 24 Mrd. €. Die Aufstockung geht auf ein gesondertes Budget von 6,5 Mrd. € für Verkehrsnetze mit ziviler und militärischer Doppelnutzung zurück.

Das Europäische Parlament hat sich im November 2018 für zusätzliche Mittel für die Verkehrsnetze von 7 Mrd. € ausgesprochen. Der Rat der Europäischen Union hat hierzu bisher keine Stellung bezogen. Da die Diskussionen zum CEF-Budget in die Verhandlungen zum Finanzrahmen der EU insgesamt eingebettet sind, ist vor Anfang 2020 mit keinem Ergebnis zu rechnen.

Kunde und Qualität

- ▶ Leichte Verbesserung der Pünktlichkeit
- ▶ Umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit in Umsetzung
- ▶ Innovative Lösungen weiter vorangetrieben
- ▶ Ausbau von Sicherheitsmaßnahmen

Pünktlichkeit im Fokus

Leicht verbesserte Entwicklung

Pünktlichkeit in %	1. Halbjahr 2019	2018	1. Halbjahr 2018
Schiene in Deutschland ¹⁾	93,6	92,9	93,3
Schiene DB-Konzern in Deutschland	94,2	93,4	93,9
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	94,3	93,5	94,0
DB Fernverkehr	77,2	74,9	77,4
DB Regio	94,7	94,0	94,4
DB Cargo (Deutschland)	73,1	72,9	73,6
DB Arriva (Schiene: Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen)	92,3	89,8	91,2
DB Regio (Bus)	91,5	91,0	91,6
DB Cargo (Europa)	73,8	72,8	73,5

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Pünktlichkeit der konzernexternen und -internen EVU in Deutschland entwickelte sich im ersten Halbjahr 2019 insgesamt leicht positiv. Der Anstieg ist auf die gestiegene Pünktlichkeit des Personenverkehrs zurückzuführen und wäre ohne die witterungsbedingten Erschwernisse im Juni 2019 noch deutlicher ausgefallen.

Im Fernverkehr konnte der Wert aus dem ersten Halbjahr 2018 aufgrund der heftigen Unwetterserie und der Hitzerekorde im Juni 2019 nicht ganz erreicht werden. Die Unwetterserie Anfang Juni 2019 führte zu massiven Streckensperrungen aufgrund von Blitzeinschlägen, Unterspülungen und umgefallenen Bäumen. Ab der zweiten Junihälfte mussten aufgrund der hochsommerlichen Temperaturen und Hitzerekorde viele Baumaßnahmen umgeplant werden, was die Streckenverfügbarkeit einschränkte. Dies führte zusammen mit über 50 Böschungsbränden zu einem Pünktlichkeitseinbruch.

Zu Pünktlichkeitsverbesserungen trugen eine Vielzahl von Maßnahmen aus der Agenda für eine bessere Bahn bei. Diese umfassen unter anderem das Akutprogramm Leit- und Sicherungstechnik/Bahnübergänge, die ICE-1-Modernisierung und das ICE-3-Redesign, den Ausbau der

Fahrzeuginstandhaltungskapazitäten und die Berücksichtigung größerer Zeitpuffer für Fahrten in Engpassknoten durch die Kürzung eingeplanter Zeiten für Halt und Fahrtrichtungswechsel in Köln, Frankfurt am Main und Stuttgart.

Schwerpunkte PlanStart-Aktivitäten

Die PlanStart-Teams sorgen für eine planmäßige Abfahrt der Züge. Die PlanStart-Aktivitäten wurden deutschlandweit ausgeweitet und fokussieren sich neben der Beginnplanmäßigkeit auch auf Knotenausfahrten und Haltezeit-einhaltungen an ausgewählten Bahnhöfen.

Im ersten Halbjahr 2019 lag ein Schwerpunkt der Aktivitäten in Frankfurt und Berlin in der nachhaltigen Optimierung des Bereitstellungsprozesses, um eine Verbesserung in der Beginnplanmäßigkeit zu erzielen.

Neben dem Pilotkorridor West (Dortmund–Köln) wurde im ersten Halbjahr 2019 der zweite Korridor Mitte (Fulda–Mannheim) umgesetzt. Zusätzlich wurde mit der Konzeption der Aufnahme der Korridore Süd (Würzburg–Nürnberg) und Nord (Hamburg und Zulauf) begonnen, deren Inbetriebnahme für das zweite Halbjahr 2019 geplant ist.

Um die Haltezeitüberschreitungen aufgrund von einer erhöhten Fahrradmitnahme in den Sommermonaten zu reduzieren, werden in Berlin Fahrrad Helfer eingesetzt, die Reisende an die Position der Fahrradwagen führen, Fahrräder gemäß den Stellplatznummern im Zug bereits am Bahnsteig vorsortieren und die Fahrradfahrer beim Einladeprozess aktiv unterstützen.

Lagezentrum Pünktlichkeit setzt Arbeit fort

Das im Jahr 2018 im Vorstandsressort Infrastruktur gegründete Lagezentrum Pünktlichkeit setzte im ersten Halbjahr 2019 seine geschäftsfeldübergreifende Arbeit erfolgreich fort. Das Lagezentrum agiert als aktive Steuerungseinheit zur Sicherstellung der Pünktlichkeitsziele. Die Arbeitsschwerpunkte des Lagezentrums lagen auf der Entwicklung von PlanRadar, einem geschäftsfeldübergreifenden Frühwarnsystem für Pünktlichkeitsabweichungen sowie auf der Analyse der wiederkehrenden Pünktlichkeitseinbrüche im Herbst.

Fortführung der Arbeit des Lagezentrums Bau

Die Bedeutung der Arbeit des Lagezentrums Bau nahm im ersten Halbjahr 2019, bedingt durch den Anstieg des Baugeschehens, weiter zu. Ziel ist es, Baustellen so kapazitätschonend und kundenfreundlich wie möglich abzuwickeln. Um den Sperrpausenbedarf zu reduzieren, werden die Baumaßnahmen zeitlich und örtlich gebündelt, die Bauablaufplanung und -logistik optimiert und der Einsatz von Hochleistungsbaumaschinen forciert. Als weitere Maßnahme wurde das Frühwarnsystem PlanRadar um eine Funktion ergänzt, mit der risikobehaftete Baumaßnahmen frühzeitig identifiziert werden können.

Vegetationsmanagement weiterentwickelt

In den vergangenen Jahren haben Extremwetterlagen mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Das Konzept umfasst neben dem bewährten Freihalten der 6-m-Zone links und rechts der Gleise auch die gezielte Entnahme sturmgefährdeter Bäume in den nachgelagerten Bereichen. Im ersten Halbjahr 2019 wurde der Ansatz weiterentwickelt. Konkret ist vorgesehen, in fünf Jahren das gesamte Schienennetz durch die gezielte Entnahme oder Förderung von Bäumen zu stabilisieren. Für einen nachhaltigen, sturmsicheren Waldbestand investieren wir in dem Zeitraum 2019 bis 2024 rund 160 Mio. € zusätzlich.

Innovative Lösungen vorantreiben

Neue Produkte und Servicekonzepte

- ▶ Wir rüsten die Intercity-Flotte mit einem kostenfreien Internetzugang aus. Erste testweise mit WLAN ausgerüstete Intercity-Wagen sind seit Mitte März 2019 unterwegs.
- ▶ Neuer Service in der Reiseauskunft auf bahn.de und im DB Navigator: Eine digitale Anzeige gibt die voraussichtliche Auslastung für jeden Fernverkehrszug in den nächsten 28 Tagen wieder. Das soll Kunden die Entscheidung erleichtern, eventuell auf einen weniger nachgefragten Zug auszuweichen oder rechtzeitig einen Sitzplatz zu reservieren.
- ▶ Die S-Bahn Stuttgart entwickelt in Kooperation mit dem Start-up AIPARK die neue App Park+Ride. Die App zeigt durch eine Vorhersage über die Auslastung der Parkplätze an, ob es sich lohnt, das Auto stehen zu lassen, und übernimmt die Navigation zu freien Parkplätzen mit nahtloser Anbindung zum ÖPNV.

- ▶ Die S-Bahn Stuttgart startet gemeinsam mit naturtrip den Ausflugs- und Veranstaltungsservice Freizeit ohne Auto. Mit der Kooperation will die S-Bahn das attraktive Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel in den Nebenverkehrszeiten sichtbar machen.

Digitalisierung im Bahnbetrieb

- ▶ Erstmals haben wir die künftige **5G-Mobilfunktechnologie 5G** für den Bahnbetrieb getestet – mit dem neuen Advanced TrainLab.
- ▶ In Warnemünde entsteht derzeit das zweite digitale Stellwerk Deutschlands, dessen Inbetriebnahme für den Herbst 2019 vorgesehen ist.
- ▶ Durch die App Click & Ride können künftig EVU Trassen per Mausclick beantragen. Dank automatischer Fahrplankonstruktion dauert es von der Anfrage bis zu einem Angebot maximal drei Minuten statt mehrerer Stunden. Das bedeutet weniger Aufwand für alle Beteiligten und eine bessere Auslastung des Schienennetzes. Die erste Phase von Click & Ride ist Ende Juni 2019 mit fünf Kunden im Schienengüterverkehr auf einem Teilnetz erfolgreich gestartet – am 26. Juni 2019 wurde die erste Trasse voll automatisiert konstruiert und gebucht. Für die Zukunft ist geplant, dass alle Schienengüterverkehrskunden Click & Ride für das gesamte Netz nutzen können.

Digitalisierung im Bahnhofsmanagement

- ▶ Im Januar 2019 startete der Test des innovativen Soundsystems der Holoplot GmbH, die im Start-up-Förderprogramm des DB-Konzerns eine neuartige Bahnhofsdurchsage in Top-Akustikqualität entwickelt hat. Kunden am unterirdisch gelegenen S-Bahnsteig in Frankfurt am Main Hauptbahnhof erhalten nur die für sie relevanten Informationen und profitieren von deutlich verständlicheren Ansagen. Das sorgt für eine leichtere Orientierung und eine insgesamt geringere Geräuschkulisse.
- ▶ Test des eigens entwickelten künstlich-intelligenten sprechenden Roboterkopfes SEMMI – zunächst am Frankfurter Flughafen, dann in der Tokyo Station (Japan) und seit Juni 2019 im Reisezentrum des Berliner Hauptbahnhofs.

Ausbau von Sicherheitsmaßnahmen

Weitere Bodycams im Einsatz

- ▶ Sicherheitskräfte des DB-Konzerns sind seit Anfang 2019 auch in zehn Städten beziehungsweise 13 Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen mit Bodycams im Einsatz. Damit gehören Bodycams zur Ausrüstung von Sicherheitskräften des DB-Konzerns.

Weiterentwicklung der Videotechnik

- ▶ Der DB-Konzern baut die Videoüberwachung an Bahnhöfen weiter aus. Moderne Videotechnik sichert wichtiges Beweismaterial, unterstützt die Bundespolizei bei ihren Ermittlungen und erhöht das Sicherheitsgefühl der Reisenden. Seit 2012 hat der DB-Konzern die Zahl der Videokameras in Regional- und S-Bahn-Zügen auf mehr als 32.000 erhöht und damit fast verdreifacht. Aktuell betreibt der DB-Konzern 7.400 Videokameras an 1.100 Bahnhöfen. Einzig die Bundespolizei zeichnet die Bilder auf und nutzt die Aufzeichnungen zur Ermittlung bei Straftaten. Dabei werden die Vorgaben der Datenschutzaufsichtsbehörden eingehalten.
- ▶ Innovative Videotechnologie soll Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Bahnbetriebs verbessern und Beeinträchtigungen zulasten der Kunden reduzieren. Die tech-

nischen Möglichkeiten dazu testet der DB-Konzern unter Beteiligung der Bundespolizei von Mitte Juni bis Ende 2019 im Bahnhof Berlin Südkreuz. Dabei wird geprüft, ob Software zur Bildanalyse in der Lage ist, zweifelsfrei Situationen zu erkennen, die Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebs beeinträchtigen könnten. Der Test findet unter Vorgaben der Datenschutzaufsichtsbehörden statt.

Differenzierte Entwicklung der Kriminalitätszahlen in 2018

Die Kriminalitätszahlen in Zügen und Bahnhöfen waren 2018 nahezu konstant – trotz weiter steigender Reisendenzahlen – und liegen deutlich unter denen des übrigen öffentlichen Raums. Wir verzeichneten insgesamt einen Rückgang beim Taschen- und Handgepäckdiebstahl um rund 25%; die Zahl hat sich damit gegenüber 2015 nahezu halbiert. Deutlich zugenommen haben 2018 Graffiti-Straftaten mit 20.660 Straftaten (+14%) und einer Schadenssumme von rund 13,1 Mio. € (+30%). Die Zunahme von Hausfriedensbrüchen mit 11.140 (+20%) Fällen beziehungsweise Anzeigen resultierte aus einer verstärkten Präsenz und konsequentem Vorgehen gegen Störer an großen Bahnhöfen.

Ökologie

- ▶ Für eine klimafreundliche Schiene
- ▶ Hochfrequentierte Bahnhöfe mit Ökostrom versorgt
- ▶ Gesamtkonzept des Lärmsanierungsprogramms veröffentlicht
- ▶ Bewertung Alternativverfahren zu Glyphosat

Für eine starke und klimafreundliche Schiene

Als ein weltweit agierendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen stellt sich der DB-Konzern seiner besonderen Verantwortung für den Klimaschutz:

- ▶ Bis 2050 werden wir konzernweit CO₂-frei sein. Wichtige Etappenziele auf diesem Weg sind:
 - ▶ Bis 2038 wird der Bahnstrom vollständig auf 100% Ökostrom umgestellt sein.
 - ▶ Bis 2030 werden wir den spezifischen CO₂-Ausstoß gegenüber 2006 mindestens halbiert und gleichzeitig den Anteil an erneuerbaren Energien auf 80% gesteigert haben.

Der DB-Konzern erlebt die Folgen des Klimawandels bereits jetzt: Wärmere Sommer sowie stärkere Stürme sind einige der neuen Herausforderungen für Netzinfrastruktur und Fahrzeuge. Deshalb gehen wir die Auswirkungen des Klimawandels gesamthaft an: Den ersten Pfeiler bildet unsere klare und ambitionierte Klimaschutzstrategie. Indem wir Lebensräume für bedrohte Tierarten schaffen, uns für die Artenvielfalt engagieren und Ressourcen schonend einsetzen, leisten wir in dem zweiten Pfeiler einen weiteren aktiven Beitrag für den Umweltschutz. Ein gesundes Ökosystem ist die Voraussetzung für ein nachhaltiges Wirtschaften im Sinne des Klimaschutzes.

Mehr Fahrgäste und mehr Güterverkehr für eine starke und klimafreundliche Schiene heißt aber auch, die Akzeptanz bei den Anwohnern zu erhöhen. Zu der Umweltbilanz tragen deshalb auch Lärmschutzmaßnahmen bei. Aus diesem Grund bildet unsere Strategie für mehr Lärmschutz neben Klima- und Naturschutz den dritten Pfeiler der Umweltstrategie des DB-Konzerns.

23. Umweltforum mit Verbands- und Unternehmensvertretern durchgeführt

Auf dem jährlich stattfindenden Umweltforum diskutiert das DB-Management mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Umweltverbänden. Das diesjährige Leitthema war »Mobilität in Zeiten des Klimawandels«. Der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz betonte im Gespräch mit Prof. Dr. Kai Niebert (Präsident Deutscher Naturschutzring), dass der DB-Konzern seiner Verantwortung für den Umwelt- und insbesondere Klimaschutz bei der Erreichung der nationalen Klimaziele wahrnehme. Die DB-Vorständin für Digitalisierung und Technik, Prof. Dr. Sabina Jeschke, diskutierte mit der Bundesumweltministerin Svenja Schulze zur Frage, welchen Beitrag Politik und Wirtschaft zum Klimaschutz leisten müssen. Zu den rund 200 Teilnehmern sprachen auch der Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG Michael Odenwald, der Erste Bürgermeister von Hamburg Peter Tschentscher sowie der Präsident des Städtetages Markus Lewe.

Fortschritte im Klimaschutz

Ökostrom in den 15 größten Bahnhöfen

Seit dem 1. Januar 2019 werden die 15 größten Bahnhöfe Deutschlands mit 100% Ökostrom versorgt. Rund 70 GWh werden so durch »grünen« Strom ersetzt. Das entspricht etwa 20% des jährlichen Gesamtstromverbrauchs aller Bahnhöfe in Deutschland. Durch den Einsatz erneuerbarer Energien bei der Versorgung der Bahnhöfe sparen wir jährlich rund 35.000 t CO₂ ein. Insgesamt zählen sechs Stationen in Berlin, die Hauptbahnhöfe von Hamburg, Hannover, Düsseldorf, Köln, Frankfurt am Main, Nürnberg und Stuttgart sowie zwei Stationen in München dazu.

Zeichen für mehr Klimaschutz im Güterverkehr

In Katowice, der Gastgeberstadt der Weltklimakonferenz 2018, startete am 14. Dezember 2018 das längste mobile Kunstwerk der Welt, Noah's Train, auf seine Reise durch Europa. Mit diesem Zug unterstreichen die europäischen Güterbahnen ihr Klimaschutzengagement und wollen Unterstützer für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene gewinnen. Ziel der gemeinsamen Initiative Rail Freight Forward der europäischen Güterbahnen ist es, den Anteil der Schiene am Güterverkehr in Europa bis 2030 von 18% auf 30% zu erhöhen. Der DB-Konzern arbeitet daher mit seinen europäischen Partnern daran, den Transportmix der Zukunft in Richtung Klimaschutz zu verändern.

Durch den Schienengüterverkehr von DB Cargo sparen wir heute schon jährlich rund 5 Mio. t CO₂ ein. Auf langen Strecken ist der elektrische Schienengüterverkehr die bessere, ökonomisch und ökologisch tragfähige Alternative zum Lkw. Der Marktanteil der Schiene muss deshalb gerade dort stärker wachsen, wenn wir die Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen erfüllt werden sollen.

Maßnahmen zur Lärmreduktion

Fortschritte bei der Güterwagenumrüstung

Ende Juni 2019 rollten bereits über 54.000 der insgesamt rund 63.000 Wagen der aktiven Flotte von DB Cargo Deutschland auf leisen Sohlen. Bis Ende 2020 wird der aktive Wagenpark in Deutschland komplett leise sein. Damit sorgen wir dafür, dass es an der Quelle leise wird.

Weiterentwicklung des Lärmsanierungsprogramms

Im Januar 2019 wurde das neue Gesamtkonzept des Lärmsanierungsprogramms veröffentlicht und die angepasste Förderrichtlinie ist in Kraft getreten. Im Ergebnis heißt das besserer Lärmschutz für mehr Anwohner. Die Anzahl der zu sanierenden Strecken erhöht sich von 3.700 auf rund 6.500 Streckenkilometer. In Zukunft können Lärmschutzwände in besonderen Bereichen aufwendiger gestaltet werden. Gleichzeitig werden ab dem 1. Januar 2019 Wohnbebauungen bis zum 1. Januar 2015 mitbetrachtet. Die bisherige Stichtagsregelung, nur Wohnbebauung vor 1974 beziehungsweise 1990 zu berücksichtigen, wurde aufgehoben.

Innovative Güterwagen erfolgreich getestet

Im April 2019 hat die Arbeitsgemeinschaft DB Cargo/VTG dem BMVI die Ergebnisse des Forschungsprojekts Aufbau und Erprobung von innovativen Güterwagen vorgestellt. Alle Projektziele wurden erreicht – das Projekt ist abgeschlossen. Es konnte gezeigt werden, dass durch Innovationen bei Güterwagen und deren Komponenten die Wirtschaftlichkeit gesteigert und die Umweltbilanz verbessert werden kann. Für den operativen Einsatz wurden vier Fahrzeugtypen entwickelt und diverse Technologien (unter anderem die digitale automatische Kupplung) bei DB Cargo erprobt. DB Cargo hat seither bereits in zwei Fahrzeugtypen investiert. Auf Basis der erfolgreichen Pilotierung werden wir bis Ende 2020 mehr als 300 dieser Güterwagen beschaffen. Die ersten Wagen sind bereits ausgeliefert und werden in Kundenverkehren eingesetzt.

Messstationen im Mittelrheintal sorgen für Transparenz

Bereits seit Dezember 2014 betreibt der DB-Konzern zwei Messstationen im Mittelrheintal, eine davon in Osterspai, die andere in Bad Salzig. Im April 2019 waren rund 30% der im Mittelrheintal verkehrenden Züge mit leisen Wagen unterwegs. Der Anteil der leisen Züge hat sich im Mittelrheintal seit 2015 nahezu verdoppelt.

Recyclingquote auf hohem Niveau

Ausweitung des 3-D-Drucks

Viele Bauteile in unseren Zügen sind einzigartig. Das bedeutet, dass Ersatzteile auch in kleiner Anzahl bei Bedarf verfügbar sein müssen. Hierfür setzen wir verstärkt auf 3-D-Druck in der Instandhaltung. Über 7.000 (Ersatz-)Teile wurden bis Ende 2018 bereits gedruckt. Ende 2019 soll die Zahl bei rund 11.000 Teilen liegen. Der 3-D-Druck bietet sehr viele Vorteile, angefangen bei deutlich verringertem Materialeinsatz und eingesparten Transportwegen über reduzierte Lagerhaltung bis hin zu verringerten Standzeiten unserer Züge in der Werkstatt. All diese Effekte tragen neben dem Ressourcen- auch zum Klimaschutz bei.

Mikroplastikfreie Seifen in unseren Zügen

Mikroplastikpartikel in Pflegeprodukten stellen ein großes ökologisches Problem dar. Über die Abwässer reichern sich die mikroskopischen Kunststoffbestandteile in Flüssen, Seen und Meeren an. Fische und andere Lebewesen nehmen sie mit ihrer Nahrung auf, wodurch sie bis in die Nahrungskette gelangen. Seit Anfang 2019 werden daher Handseifen in unseren Fernverkehrszügen sukzessive durch mikroplastikfreie Alternativen ersetzt. Auch in anderen Bereichen sollen zukünftig mikroplastikfreie Produkte eingesetzt werden.

Naturschutz

Forschungsprojekt zu Glyphosat-Alternative

Perspektivisch wollen wir auf den Einsatz von Glyphosat verzichten. Zusammen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) wollen wir ein Forschungsprojekt aufsetzen, um wirksame Möglichkeiten zu finden, die 33.000 km Streckennetz ohne Glyphosat und damit ebenso umweltfreundlich wie sicher zu betreiben.

Bisher existiert noch keine einsatzfähige und flächendeckend sinnvolle Alternative zum Glyphosat-Einsatz. Deshalb intensivieren wir die Suche nach und die Prüfung von alternativen chemischen und chemiefreien Verfahren. Im chemischen Bereich stehen sogenannte Bioherbizide im Fokus. Bei den chemiefreien Verfahren werden aktuell drei Alternativverfahren in den Bereichen Heißwasser, elektrische Unkrautbrenner und UV-C-Licht bewertet.

Alle Verfahren sollen in Zusammenarbeit mit Zulassungsbehörden und Hochschulen in ihrer Wirkung auf die Pflanzen und die Gleisinfrastruktur geprüft werden.

Soziales

- ▶ Zahl der Mitarbeiter steigt weiter an
- ▶ Tarifrunde 2018/2019 beendet
- ▶ Einstellungsoffensive fortgesetzt
- ▶ Strategische Nachfolgeplanung eingeführt

Zahl der Mitarbeiter weiter gestiegen

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern	Vollzeitpersonen (VZP)					Natürliche Personen (NP)				
	30.06. 2019	30.06. 2018	Veränderung		31.12. 2018	30.06. 2019	30.06. 2018	Veränderung		31.12. 2018
			absolut	%				absolut	%	
DB Fernverkehr	16.938	16.432	+506	+3,1	16.548	18.018	17.518	+500	+2,9	17.626
DB Regio	36.362	35.876	+486	+1,4	35.881	38.450	37.855	+595	+1,6	37.879
DB Arriva	52.590	54.658	-2.068	-3,8	53.056	55.584	56.889	-1.305	-2,3	55.327
DB Cargo	29.198	28.709	+489	+1,7	28.842	29.660	29.228	+432	+1,5	29.311
DB Schenker	75.981	74.104	+1.877	+2,5	75.817	78.993	76.929	+2.064	+2,7	78.780
DB Netze Fahrweg	48.021	46.371	+1.650	+3,6	46.969	49.275	47.516	+1.759	+3,7	48.143
DB Netze Personenbahnhöfe	6.002	5.649	+353	+6,2	5.804	6.351	5.964	+387	+6,5	6.187
DB Netze Energie	1.747	1.734	+13	+0,7	1.734	1.802	1.785	+17	+1,0	1.789
Sonstige	54.926	53.386	+1.540	+2,9	53.877	57.550	55.925	+1.625	+2,9	56.526
DB-Konzern	321.765	316.919	+4.846	+1,5	318.528	335.683	329.609	+6.074	+1,8	331.568
* Konsolidierungskreisänderungen	-1.283	-	-1.283	-	-	-1.359	-1	-1.358	-	-
DB-Konzern - vergleichbar	320.482	316.919	+3.563	+1,1	-	334.324	329.608	+4.716	+1,4	-

Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeiterzahlen in Vollzeitpersonen umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern ist per 30. Juni 2019 angestiegen. Damit setzt sich die Rekrutierungsoffensive fort. Die Gründe hierfür sind der Mitarbeiteraufbau vor allem im Instandhaltungs- und Bauprojektbereich sowie im Betrieb bei DB Netze Fahrweg und Zuwächse bei DB Schenker, insbesondere in der Sparte Kontraktlogistik. Im Bereich Sonstige konnte insbesondere DB Systel einen deutlichen Mitarbeiteraufbau verzeichnen, unter anderem für den Aufbau innovativer Themenfelder.

Mitarbeiter nach Regionen in VZP	30.06. 2019	30.06. 2018	Veränderung		31.12. 2018
			absolut	%	
Deutschland	199.830	194.057	+5.773	+3,0	193.334
Europa (ohne Deutschland)	92.413	94.118	-1.705	-1,8	92.336
Asien/Pazifik	16.737	16.651	+86	+0,5	16.751
Nordamerika	9.396	8.970	+426	+4,7	9.736
Übrige Welt	3.389	3.123	+266	+8,5	3.371
DB-Konzern	321.765	316.919	+4.846	+1,5	318.528

Mitarbeiter nach Regionen in NP	30.06. 2019	30.06. 2018	Veränderung		31.12. 2018
			absolut	%	
Deutschland	208.718	202.528	+6.190	+3,1	205.041
Europa (ohne Deutschland)	97.257	98.144	-887	-0,9	96.465
Asien/Pazifik	16.847	16.754	+93	+0,6	16.885
Nordamerika	9.470	9.049	+421	+4,7	9.798
Übrige Welt	3.391	3.134	+257	+8,2	3.379
DB-Konzern	335.683	329.609	+6.074	+1,8	331.568

Sowohl in Deutschland als auch weltweit ist die Zahl der Mitarbeiter gestiegen. Die Verringerung in Europa (ohne Deutschland) resultiert im Wesentlichen aus der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise im Oktober 2018. Neben dem Mitarbeiterzuwachs in Europa legte DB Schenker besonders in Nordamerika zu. Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands lag per 30. Juni 2019 bei rund 38% (per 30. Juni 2018: rund 39%).

Beschäftigungsbedingungen weiterentwickelt

- ▶ Mit dem Tarifabschluss mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) Anfang Januar 2019 wurde die Tarifrunde 2018/2019 beendet. Ergebnis waren unter anderem Lohnerhöhungen von insgesamt 6,1% über eine Laufzeit von 29 Monaten, Verbesserungen bei den Arbeitszeiten und höhere Zulagen. Zu den Vereinbarungen aus der Tarifrunde gehören eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 €, die im Februar 2019 ausgezahlt wurde, die Ausweitung des besonderen Rechtsschutzes für Mitarbeiter im Kundenkontakt sowie Verbesserungen für Nachwuchskräfte.
- ▶ Der DB-Konzern drückt sein Bekenntnis zu einem respektvollen und toleranten Miteinander unter anderem mit der Unterzeichnung einer Deklaration gegen die Diskriminierung von Menschen mit HIV im Arbeitsleben aus. Wir gehören mit 50 anderen Unternehmen und Organisationen zu den Erstunterzeichnern der von der Deutschen Aidshilfe initiierten Erklärung.
- ▶ Im ersten Halbjahr 2019 wurden, im Nachgang zur konzernweiten Mitarbeiterbefragung 2018, mehr als 6.000 Teamworkshops durchgeführt.
- ▶ Wir haben mithilfe eines neuen webbasierten IT-Systems das Ideenmanagement modernisiert. Dadurch können Verbesserungsinitiativen aus der Belegschaft schneller bewertet und umgesetzt werden. Beispielsweise können Ideen von jedem Endgerät aus eingegeben werden, und der Mitarbeiter hat Transparenz darüber, wo und in welcher Phase sich seine Idee gerade befindet und wann sie umgesetzt wird.

Einstellungsoffensive fortgesetzt: mehr Mitarbeiter für eine starke Schiene

Für eine starke Schiene stellt der DB-Konzern in diesem Jahr rund 22.000 neue Mitarbeiter, sowohl Auszubildende als auch Quereinsteiger und Berufserfahrene, allein in Deutschland ein. Dazu zählen über 2.000 Lokführer und rund 1.500 Fahrdienstleiter sowie rund 3.300 Instandhalter und rund 1.300 Servicekräfte in den Zügen. Im September beginnen insgesamt rund 4.000 junge Menschen ihre Ausbildung im DB-Konzern, 200 mehr als im letzten Jahr. Mit mehr Mitarbeitern wollen wir **robuster werden**  und die Qualität für die Kunden verbessern.

Um neue Mitarbeiter auch aus dem Ausland zu gewinnen, bauen wir eine Abteilung für grenzüberschreitende Rekrutierung (Cross-Border-Recruiting) auf. Wir haben das Ziel, bis zu 500 neue Mitarbeiter jährlich aus dem Ausland zu gewinnen. Besonders gefragt sind Lokführer, Busfahrer, Elektriker und Ingenieure.

Zur Ergänzung der berufsfachlichen Qualifizierungsprogramme des DB-Konzerns für Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund ist Anfang Juni 2019 ein Projekt unter dem Namen Soziale und kulturelle Integration (SUKI) gestartet. Den Neuaufsatz des Projekts hat der DB-Konzern gemeinsam mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), der Stiftungsfamilie BSW & EWH und dem Fonds soziale Sicherung initiiert. Die integrationsbegleitenden Angebote im Rahmen von SUKI werden von der Stiftungsfamilie BSW & EWH umgesetzt und von dem Fonds soziale Sicherung gefördert. Das Projektteam von SUKI berät und unterstützt bei der Überwindung sozialer und kultureller Hürden und fördert den Zusammenhalt und die Integration innerhalb des DB-Konzerns. Das Angebot umfasst kulturelle Schulungen und Workshops, die Koordination von Lotsennetzwerken, Einzelfallberatungen sowie die Vermittlung von Leistungen und Hilfsangeboten.

Mitarbeiterbindung im Fokus

Wir arbeiten intensiv daran, die Integration und die Mitarbeiterentwicklung voranzutreiben. Um zur Unterstützung der Führungskräfte eine schnelle Einsatzfähigkeit und emotionale Integration neuer Mitarbeiter sicherzustellen, haben wir ein Onboarding-Kit entwickelt. Das Kit bietet einen Überblick über alle Instrumente, mit denen die Einarbeitung von Neueinsteigern unterstützt werden kann. Im Rahmen der Teamintegration der neuen Mitarbeiter wurden sogenannte Willkommenskarten entwickelt.

Um die Organisation robuster zu machen und das Risiko von langen Personalvakanzen zu reduzieren, haben wir eine strategische Nachfolgeplanung eingeführt. Zukünftig sollen nahtlose Übergänge bei personellen Veränderungen sichergestellt werden. Ebenso sollen Nachfolgerisiken transparent gemacht und soll eine frühzeitige Gegensteuerung ermöglicht und Führungskräften und Mitarbeitern mehr Orientierung für die individuelle berufliche Entwicklung gegeben werden.

Geschäftsverlauf

- ▶ Geschäftsentwicklung anhaltend weiter positiv
- ▶ Investitionen deutlich gestiegen
- ▶ Ergebnisentwicklung unter Druck
- ▶ Rating-Einstufungen stabil
- ▶ Finanzlage stabil

Gemischtes Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte

Politische Unsicherheiten belasten den Welthandel

Nach hohen Wachstumsraten in den vergangenen zwei Jahren verliert der Welthandel derzeit merklich an Schwung. Neben der allgemeinen Entschleunigung des Wirtschaftswachstums sind insbesondere politische Risiken für den Rückgang des Handelswachstums verantwortlich. Unter anderem die protektionistische Handelspolitik der USA sowie die Brexit-Unsicherheiten veranlassen Unternehmen dazu, ihre Investitionen zurückzustellen, und belasten damit die Nachfrage nach Warentransporten.

Dem stehen weiter positive Bedingungen im Personenverkehr gegenüber. Die Nachfrage bleibt unter anderem aufgrund steigender Einkommen in Deutschland und Europa hoch. Der gesetzliche Rahmen für die im Personenverkehr tätigen Unternehmen ist in Europa trotz voranschreitender Liberalisierung nach wie vor sehr unterschiedlich.

Globales Wirtschaftswachstum schwächt sich ab – in Europa wirkt Binnennachfrage stabilisierend

In der ersten Jahreshälfte 2019 hat sich das globale Wirtschaftswachstum weiter abgeschwächt. Dabei entwickelt sich die Wirtschaft sowohl in Asien als auch in Nordamerika weniger dynamisch als zuvor, aber dennoch solide. In beiden Regionen machen sich unter anderem die von den USA und China eingeführten Zölle bemerkbar, die nicht nur die direkten Kosten für den Warenhandel steigen lassen, sondern auch die Unsicherheit der Unternehmen erhöhen.

Die gegenwärtige Unsicherheit hat zudem den Aufwertungsdruck auf den US-Dollar verstärkt und so die Finanzierungsprobleme mehrerer Schwellen- und Entwicklungsländer verschärft. Deren Kosten für das Bedienen der Schulden sind gestiegen, wodurch weniger Ressourcen für Investitionen zur Verfügung stehen. Auch diese Entwicklung hat zur Abkühlung des Wirtschaftswachstums sowie des Welthandels beigetragen.

Von der schwachen Nachfrage nach Investitionsgütern ist derzeit besonders die europäische Industrie betroffen, die ein deutlich geringeres Exportwachstum als in den Vorjahren verzeichnet. Die Binnennachfrage ist hingegen weiterhin hoch. Ein anhaltendes Beschäftigungswachstum und steigende Löhne stützen den kräftigen privaten Konsum. Auch die Investitionen europäischer Firmen bleiben solide.

Eine ähnliche Entwicklung ist in Deutschland zu beobachten: Die robuste Inlandsnachfrage sowie ein anhaltendes Wachstum in den Bereichen Bau und Dienstleistung stützen die Wirtschaft. Die Industrieproduktion ist dagegen in der ersten Jahreshälfte 2019 zurückgegangen. Hierfür ist einerseits die geringe Nachfrage aus dem außereuropäischen Ausland verantwortlich, andererseits wird die deutsche Automobilindustrie nach wie vor durch die Zertifizierungsprobleme des Vorjahres belastet. Insgesamt ergibt sich daher ein im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 leicht abgeschwächtes Wirtschaftswachstum.

Ertragslage weiter angespannt

- ▶ Umsatzanstieg unter anderem infolge von Leistungszuwächsen.
- ▶ Umfangreiche Aktivitäten zum Ausbau der Kapazität, zur Verbesserung der Qualität und zur weiteren Digitalisierung.
- ▶ Steigende Faktorkosten insbesondere bei Personal.
- ▶ Operative Ergebnisentwicklung unter Druck.

Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2018

IFRS-16-Effekte in Mio. €	1. Halbjahr 2019 (ohne IFRS 16)	IFRS-16- Effekte	1. Halbjahr 2019
EBITDA	2.075	+ 459	2.534
EBIT	737	+20	757
Netto-Investitionen	1.906	+ 444	2.350
Netto-Finanzschulden per 30.06.2019	21.137	+ 4.272	25.409
Capital Employed per 30.06.2019	37.842	+ 4.272	42.114
ROCE in %	3,9	- 0,3 ¹⁾	3,6

¹⁾ Prozentpunkte.

Seit dem Geschäftsjahr 2019 bilanziert der DB-Konzern unter Anwendung des neuen Rechnungslegungsstandards **IFRS 16** **D 62f.** Durch den geänderten Ausweis der Verpflichtungen aus Leasingverträgen wurde die Ertrags- und Finanzlage des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder im ersten Halbjahr 2019 beeinflusst (IFRS-16-Effekt):

- ▶ Durch den Wegfall der Leasingaufwendungen als operative Aufwendungen wird ein höheres operatives Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) ausgewiesen.
- ▶ Das EBIT wird infolge der zusätzlichen Abschreibungen auf die Leasinggegenstände nur in geringerem Maß positiv beeinflusst.
- ▶ Die Investitionen steigen dadurch, dass neue Leases nun unter den Investitionen ausgewiesen werden.
- ▶ Der ROCE ist auf ein niedrigeres Niveau zurückgegangen, da sich das Capital Employed überproportional zum EBIT erhöht hat. Gleichzeitig gingen auch die Kapitalkosten zurück.
- ▶ Die Finanzschulden stiegen per 30. Juni 2019 durch die Einbeziehung der Leasingverbindlichkeiten.
- ▶ Im Rahmen der ersten Anwendung des IFRS 16 haben wir unsere Zielwerte für den ROCE ($\geq 7,0\%$) und die Tilgungsdeckung ($\geq 20,0\%$) angepasst.

Veränderungen im Konsolidierungskreis **D 60f.** haben die Aufwands- und Ertragsentwicklung im ersten Halbjahr 2019 hingegen nicht wesentlich beeinflusst.

Umsatz weiter gestiegen

Umsatz in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Umsatz	22.014	21.555	+459	+2,1
⊕ Sondereffekte	-1	-7	+6	-85,7
Umsatz bereinigt	22.013	21.548	+465	+2,2
⊕ Konsolidierungskreisänderungen	-43	-	-43	-
⊕ Währungskursänderungen	-44	-	-44	-
Umsatz vergleichbar	21.926	21.548	+378	+1,8

Der Umsatz entwickelte sich weiter positiv. Die im Wesentlichen preis- und leistungsbedingten Zuwächse wurden breit über die Geschäftsfelder getragen.

Auf vergleichbarer Basis (bereinigt um Sondereffekte sowie Konsolidierungskreis- und Währungskursänderungen) ist der Umsatz etwas weniger stark gestiegen:

- ▶ Die Sondereffekte im ersten Halbjahr 2019 waren unerheblich. Der Rückgang ergab sich vor allem aus niedrigeren Erlösschmälerungen im Zusammenhang mit laufenden Verfahren in der Infrastruktur.
- ▶ Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen DB Arriva (40 Mio. €) und DB Cargo (3 Mio. €).
- ▶ Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen auf DB Schenker (41 Mio. €) und DB Arriva (3 Mio. €).

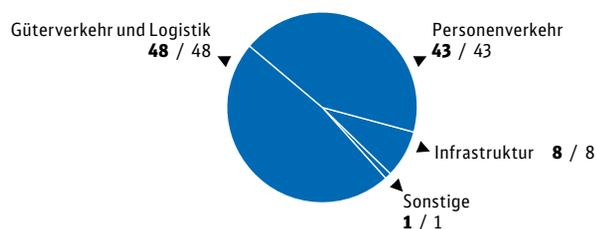
Überwiegend positive Umsatzentwicklung der Geschäftsfelder

Außenumsatz nach Geschäftsfeldern in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
DB Fernverkehr	2.310	2.177	+133	+6,1
DB Regio	4.361	4.325	+36	+0,8
DB Arriva	2.687	2.702	-15	-0,6
DB Cargo	2.141	2.112	+29	+1,4
DB Schenker	8.491	8.301	+190	+2,3
DB Netze Fahrweg	812	754	+58	+7,7
DB Netze Personenbahnhöfe	303	297	+6	+2,0
DB Netze Energie	640	628	+12	+1,9
Sonstige	280	252	+28	+11,1
Konsolidierung	-12	-	-12	-
DB-Konzern bereinigt	22.013	21.548	+465	+2,2

Die **Umsatzentwicklung der Geschäftsfelder** **D 24ff.** war mit Ausnahme von DB Arriva positiv. DB Schenker, DB Fernverkehr und DB Netze Fahrweg hatten den größten Anteil am Wachstum.

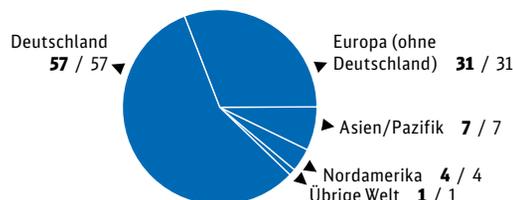
Umsatzstruktur unverändert

Außenumsatzstruktur nach Bereichen in % **1. Halbjahr 2019 / 1. Halbjahr 2018**



Auf der Ebene der Geschäftsfelder gab es in der Umsatzstruktur keine wesentlichen Änderungen.

Außenumsatz nach Regionen in % **1. Halbjahr 2019 / 1. Halbjahr 2018**



Außenumsatz nach Regionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Deutschland	12.457	12.204	+253	+2,1
Europa (ohne Deutschland)	6.836	6.745	+91	+1,3
Asien/Pazifik	1.504	1.447	+57	+3,9
Nordamerika	947	885	+62	+7,0
Übrige Welt	269	267	+2	+0,7
DB-Konzern bereinigt	22.013	21.548	+465	+2,2

Die Umsatzentwicklung in den einzelnen Regionen war positiv:

- ▶ In Deutschland stieg der Umsatz spürbar. Dies war insbesondere die Folge von Zuwächsen bei DB Fernverkehr, und in der Infrastruktur. Auch DB Regio und DB Cargo konnten zulegen.
- ▶ Die Umsatzentwicklung in Europa (ohne Deutschland) profitierte von positiven Effekten unter anderem aus Volumenzuwächsen bei DB Schenker sowie dem Wegfall

von Betriebseinschränkungen aus dem ersten Halbjahr 2018 bei DB Arriva. Dämpfend wirkte unter anderem die Entwicklung im Schienenverkehr in Großbritannien.

- ▶ In den Regionen Asien/Pazifik und Nordamerika stieg der Umsatz währungskursbedingt sowie infolge der Geschäftsentwicklung bei DB Schenker.

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	1. Halbjahr						Veränderung					
	2019	Umgliederungen			Bereinigung Sonder- effekte	2019 bereinigt	2018 bereinigt	absolut	davon			%
		Auf-/Ab- zinsung IFRS	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- Amorti- sation					Konsoli- dierungs- kreis- effekte	Währungs- kurs- effekte	davon IFRS-16- Effekte	
Umsatz	22.014	-	-	-	-1	22.013	21.548	+465	+43	+44	-	+2,2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.490	-	-	-	-	1.490	1.446	+44	-	+0	-	+3,0
Sonstige betriebliche Erträge	1.118	-	-	-	-2	1.116	1.204	-88	+1	+0	-	-7,3
Materialaufwand	-10.877	-	-	-	1	-10.876	-10.743	-133	-13	-18	-	+1,2
Personalaufwand	-8.998	-	-	-	96	-8.902	-8.423	-479	-12	-18	-	+5,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.309	-	-	-	2	-2.307	-2.728	+421	-2	-6	+459	-15,4
EBITDA/EBITDA bereinigt	2.438	-	-	-	96	2.534	2.304	+230	+17	+2	+459	+10,0
Abschreibungen	-1.809	-	-	32	-	-1.777	-1.330	-447	-13	-1	-439	+33,6
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	629	-	-	32	96	757	974	-217	+4	+1	+20	-22,3
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-345	11	-	-	1	-333	-315	-18	-1	-0	-33	+5,7
Operatives Ergebnis nach Zinsen	284	11	-	32	97	424	659	-235	+3	+1	-14	-35,7
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	-4	-	4	-	-	-	8	-8	-	-	-	-100
Übriges Finanzergebnis	-3	-11	-4	-	-	-18	-13	-5	-3	-3	-	+38,5
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-32	-	-32	-30	-2	-	-0	-	+6,7
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-97	-97	-64	-33	-	-0	-	+51,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	277	-	-	-	-	277	560	-283	+0	-2	-14	-50,5

Ergebnisentwicklung unter Druck

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten. Das Vorgehen bei den Umgliederungen und Bereinigungen (**Integrierter Bericht 2018** □ 97 ff.) ist unverändert.

Operative Ergebnisgrößen entwickelten sich rückläufig

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Auswirkungen der Veränderungen im Konsolidierungskreis und aus Währungskurseffekten sind in der vorstehenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert.

Im ersten Halbjahr 2019 wirkten Währungskurseffekte insgesamt unwesentlich ertrags- und aufwandserhöhend. Effekte aus Veränderungen im Konsolidierungskreis waren ebenfalls nicht wesentlich.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt herausfordernd. Das bereinigte EBIT entwickelte sich deutlich schwächer. Die Belastungen aus zusätzlichen Aufwendungen für Maßnahmen zum Ausbau der Kapazität (insbesondere Personal), zur Verbesserung der Qualität und für die Digitalisierung sowie Faktorkostensteigerungen (insbesondere in Deutschland) konnten nur teilweise durch Umsatzsteigerungen ausgeglichen werden. Die positive Entwicklung des bereinigten EBITDA wurde geprägt durch Effekte aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16.

- ▶ Die **Umsatzentwicklung** □ 16 f. war weiter positiv.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen vor allem infolge geringerer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, des Wegfalls von Erträgen aus dem Verkauf einer Immobilie und abrechnungsbedingt rückläufiger Ausgleichszahlungen des Bundes für höhengleiche Kreuzungen zurück. Positiv wirkten im Wesentlichen die Effekte aus der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (gegenläufige Effekte in den Umsatzerlösen).

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen, vor allem beim Personalaufwand:

- ▶ Der Materialaufwand stieg leicht an. Hierbei wirkten sich höhere eingekaufte Transportleistungen bei DB Schenker und DB Cargo unter anderem infolge von Volumenzuwächsen aus. Darüber hinaus belasteten höhere Infrastrukturnutzungsentgelte sowie Instandhaltungsaufwendungen die Entwicklung.
- ▶ Der Personalaufwand legte deutlich zu. Neben Tarifeffekten vor allem in Deutschland wirkte sich auch die höhere Mitarbeiterzahl aus.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen gegenläufig deutlich zurück. Hier wirkte vor allem der Wegfall der Leasingaufwendungen als operative Aufwendungen durch die erstmalige Anwendung des **IFRS 16** **Q15f.** (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- ▶ Die Abschreibungen stiegen insbesondere wegen des IFRS-16-Effekts. Zudem wirkten sich höhere Abschreibungen auf Fahrzeuge aus.

Das operative Ergebnis nach Zinsen ging infolge des schwächeren operativen Zinssaldos noch etwas stärker zurück. Hier wirkten im Wesentlichen Effekte aus höheren Zinsen für Leasing infolge der Aktivierung von vormals als Operate Lease behandelten Mietverträgen (**IFRS 16** **Q15f.**). Zins-effekte aus der Bewertung von Pensionen sowie Effekte aus Sicherungsgeschäften wirkten teilweise kompensierend.

Das Beteiligungsergebnis entwickelte sich deutlich schwächer. Wesentlich dafür ist die seit 2019 als At-Equity-Gesellschaft in den Konzernabschluss einbezogene GHT Mobility GmbH.

Die Entwicklung im übrigen Finanzergebnis ergab sich im Wesentlichen aus Effekten aus Sicherungsgeschäften.

Die außerordentlichen Belastungen stiegen auf niedrigem Niveau deutlich.

Außerordentliches Ergebnis in Mio. €	1. Halbjahr			
	2019	davon EBIT- wirksam	2018	davon EBIT- wirksam
DB Fernverkehr	-	-	-	-
DB Regio	0	0	0	0
DB Arriva	-26	-26	1	1
DB Cargo	-2	-2	-3	-3
DB Schenker	-1	-1	0	0
DB Netze Fahrweg	-2	-1	-1	0
DB Netze Personenbahnhöfe	3	3	7	7
DB Netze Energie	-	-	-	-
Sonstige/Konsolidierung	-69	-69	-68	-67
DB-Konzern	-97	-96	-64	-62

Das außerordentliche Ergebnis setzte sich im ersten Halbjahr 2019 unter anderem aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- ▶ Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen aus personalvertraglichen Verpflichtungen (Sonstige),
- ▶ Effekte aus der Anpassung von Pensionsrückstellungen infolge der pflichtmäßigen Aufhebung geschlechtsspezifischer Ungleichbehandlungen bei garantierten Mindestrenten in Großbritannien (DB Arriva) und
- ▶ Effekte im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen (DB Cargo, DB Arriva und DB Schenker).

Die Zusammensetzung des außerordentlichen Ergebnisses im ersten Halbjahr 2018 ist im **Integrierten Zwischenbericht 2018** **Q17** dargestellt.

Ergebnis nach Steuern deutlich angespannt

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	277	560	-283	-50,5
Ertragsteuern	-72	2	-74	-
tatsächliche Ertragsteuern	-90	-99	+9	-9,1
latenter Steuerertrag	18	101	-83	-82,2
Ergebnis nach Ertragsteuern	205	562	-357	-63,5
Aktionäre der DB AG	198	554	-356	-64,3
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	7	8	-1	-12,5

Der deutliche Rückgang des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde durch die Entwicklung der Ertragsteuerposition verstärkt. Treiber war die Entwicklung der latenten Steuern. Im ersten Halbjahr 2018 wurde für die DB AG noch eine bessere Nutzung steuerlicher Verlustvorträge erwartet. Das Ergebnis nach Ertragsteuern sank daher noch deutlicher.

Entwicklung der Geschäftsfelder überwiegend angespannt

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
DB Fernverkehr	224	206	+18	+8,7
DB Regio	186	214	-28	-13,1
DB Arriva	101	106	-5	-4,7
DB Cargo	-132	-127	-5	+3,9
DB Schenker	238	216	+22	+10,2
DB Netze Fahrweg	379	483	-104	-21,5
DB Netze Personenbahnhöfe	123	158	-35	-22,2
DB Netze Energie	23	12	+11	+91,7
Sonstige/Konsolidierung	-385	-294	-91	+31,0
DB-Konzern	757	974	-217	-22,3

Die Entwicklung der **bereinigten Ergebnisgrößen der Geschäftsfelder** **Q24ff.** war differenziert, aber überwiegend herausfordernd. Die Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn entwickelten sich getrieben durch Kostenbelastungen aus zusätzlichen Aufwendungen für Kapazitäts- und Qualitätsmaßnahmen sowie Faktorkostensteigerungen insgesamt deutlich rückläufig. Auch der Bereich Sonstige verzeichnete

einen spürbaren Rückgang insbesondere infolge von höheren Aufwendungen für Konzernprojekte zur Verbesserung der Qualität, Leistungsfähigkeit und Sicherheit sowie höheren Personalaufwendungen. Die Ergebnisentwicklung von DB Schenker, DB Fernverkehr und DB Netze Energie wirkte gegenläufig positiv.

Finanzlage stabil

- ▶ Sieben Anleihetransaktionen (Gesamtvolumen rund 2 Mrd. €).
- ▶ Rating-Einstufungen stabil.

Zinsniveau leicht gesunken

Rendite zehnjähriger Bundesanleihen in %	1. Halbjahr 2019	2018	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	+ 0,01	+ 0,46	- 0,45
Höchstrendite	+ 0,28	+ 0,76	- 0,48
Tiefstrendite	- 0,34	+ 0,23	- 0,57
Rendite per 30.06./31.12.	- 0,33	+ 0,25	- 0,58

Quelle: Thomson Reuters

Im ersten Halbjahr 2019 sanken die Renditen im Euro-Raum und setzten den Abwärtstrend fort. Die zehnjährigen Bundesanleihen wurden erstmalig seit Oktober 2016 negativ verzinst. Bis Ende des ersten Halbjahres 2019 erreichte die Rendite einen absoluten Minusrekord.

Finanzmanagement stabil

in Mrd. €	Volumen 30.06.2019	davon in Anspruch genommen	Volumen 31.12.2018	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	25,0	20,8	25,0	20,1
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,1	0,8	3,1	0,7
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	2,0	1,3	2,0	-
Garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten	2,0	-	2,0	-

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt neben einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur. Die dafür verwendeten Kennzahlen Tilgungsdeckung und Netto-Schulden/EBITDA werden im Abschnitt **Steuerungskennzahlen** 20 f. erläutert.

- ▶ Für die langfristige Fremdfinanzierung steht ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung. Über die DB Finance wurden unter dem EDIP in den ersten sechs Monaten 2019 sechs Anleihen in Euro, britischen

Pfund, norwegischen Kronen, Schweizer Franken und schwedischen Kronen über insgesamt 1.934 Mio. € mit Laufzeiten zwischen 7 und 20 Jahren emittiert. Gegenläufig wurden drei Anleihen in Euro, US-Dollar und Singapur-Dollar in Höhe von insgesamt 1.259 Mio. € getilgt. Der Auslastungsgrad des EDIP hat sich daher per 30. Juni 2019 leicht auf 83% erhöht (per 31. Dezember 2018: 80%).

- ▶ Darüber hinaus steht uns ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter diesem Programm wurde eine Anleihe über 115 Mio. AUD (71 Mio. €) begeben (Laufzeit: zehn Jahre).
- ▶ Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das per 30. Juni 2019 mit 1.278 Mio. € in Anspruch genommen wurde (per 31. Dezember 2018: keine Inanspruchnahme).
- ▶ Zudem verfügten wir per 30. Juni 2019 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von 1,0 bis 2,0 Jahren sowie über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität über 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2018: 0,1 Mrd. €).
- ▶ Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,5 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2018: 2,5 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Sieben Anleihetransaktionen durchgeführt

Anleiheemissionen 1. Halbjahr 2019/ISIN	Emit-tent	Wäh-rung	Volu-men in Mio.	Volu-men in Mio. €	Kupon in %	Fällig-keit	Lauf-zeit in Jahren
XS1936139770	DB Finance	EUR	1.000	1.000	1,125	Dez. 2028	9,9
XS1950499712	DB Finance	GBP	300	341	1,875	Feb. 2026	7,0
XS1951373585 ¹⁾	DB Finance	NOK	1.000	103	2,705	Feb. 2034	15,0
CH0479514272	DB Finance	CHF	350	310	0,100	Jun. 2029	10,0
CH0479514280	DB Finance	CHF	150	133	0,500	Jun. 2034	15,0
XS2007208577 ¹⁾	DB Finance	SEK	500	47	2,005	Jun. 2039	20,0
AU3CB0264026 ¹⁾	DB Finance	AUD	115	71	2,518	Jun. 2029	10,0

¹⁾ Privatplatzierung.

Über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance haben wir im ersten Halbjahr 2019 sieben neue Anleihen begeben. Der Gegenwert der Transaktionen betrug rund 2,0 Mrd. €. Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Alle Erlöse von nicht in Euro begebenen Anleihen wurden in Euro gewappt.

Rating-Einstufungen stabil

Rating-Einstufungen DB AG	Erst-erteilung	Letzte Veröffentlichung	Aktuelle Einstufungen		
			kurz-fristig	lang-fristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05.2000	21.08.2018	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05.2000	18.03.2019	P-1	Aa1	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Moody's hat im ersten Halbjahr 2019 ein Update zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht und die Rating-Einstufungen und den Ausblick unverändert gelassen.

Weitere Informationen zum Thema [Rating \(db.de/rating\)](#) und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Interseite verfügbar.

Steuerungskennzahlen unter Druck

- ▶ Operative Ergebnisentwicklung verschlechtert ROCE, Free Cashflow und Tilgungsdeckung.
- ▶ Verschuldung treibt die Entwicklung von Netto-Schulden/EBITDA.

ROCE schwächer

ROCE in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekte	%
EBIT bereinigt ¹⁾	757	974	-217	+20	-22,3
Capital Employed per 30.06.	42.114	36.201	+5.913	+4.272	+16,3
ROCE in %	3,6	5,4	-	-0,3	-
Zielwert in %	≥ 7,0	≥ 8,0	-	-	-

¹⁾ Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte hochgerechnet.

Der ROCE verschlechterte sich um 1,8 Prozentpunkte infolge des deutlichen Rückgangs des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen Anstieg des Capital Employed. Der deutliche Zuwachs des Capital Employed resultierte ganz überwiegend aus der erstmaligen Anwendung des **IFRS 16 D 15f**. Dadurch verschiebt sich der ROCE grundsätzlich auf ein niedrigeres Niveau. Gleichzeitig gingen allerdings auch die Kapitalkosten zurück.

Free Cashflow rückläufig

in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekte	%
Free Cashflow	-655	-329	-326	-50	+99,1

Der Free Cashflow ging deutlich zurück. Dies resultierte aus der rückläufigen operativen Ergebnisentwicklung und der Verschlechterung des außerordentlichen Ergebnisses.

Tilgungsdeckung gesunken

Tilgungsdeckung in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekte	%
EBITDA bereinigt ¹⁾	2.534	2.304	+230	+459	+10,0
+ Operativer Zinssaldo ¹⁾	-333	-315	-18	-33	+5,7
+ Abschreibungsanteil Leaserate ¹⁾	-	553	-553	-553	-100
+ Originärer Steueraufwand ¹⁾	-90	-99	+9	-	-9,1
Operativer Cashflow nach Steuern	2.111	2.443	-332	-127	-13,6
Netto-Finanzschulden per 30.06.	25.409	19.704	+5.705	+4.272	+29,0
+ Barwert Operate Leases per 30.06.	-	4.875	-4.875	-4.875	-100
Adjustierte Netto-Finanzschulden per 30.06.	25.409	24.579	+830	-603	+3,4
+ Pensionsverpflichtungen per 30.06.	5.270	4.269	+1.001	-	+23,4
Adjustierte Netto-Schulden per 30.06.	30.679	28.848	+1.831	-603	+6,3
Tilgungsdeckung in %	13,8	16,9	-	-	-
Zielwert in %	≥ 20,0	≥ 25,0	-	-	-

¹⁾ Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte hochgerechnet.

Die Tilgungsdeckung ist per 30. Juni 2019 gesunken. Die adjustierten Netto-Schulden sind infolge einer Zunahme der Pensionsverpflichtungen sowie der adjustierten Netto-Finanzschulden gestiegen. Gleichzeitig ging der adjustierte operative Cashflow nach Steuern ergebnisbedingt zurück.

Netto-Schulden/EBITDA verschlechtert

Netto-Schulden/EBITDA in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekte	%
Netto-Finanzschulden per 30.06.	25.409	19.704	+5.705	+4.272	+29,0
+ Barwert Operate Leases per 30.06.	-	4.875	-4.875	-4.875	-100
Adjustierte Netto-Finanzschulden per 30.06.	25.409	24.579	+830	-603	+3,4
+ Pensionsverpflichtungen per 30.06.	5.270	4.269	+1.001	-	+23,4
Adjustierte Netto-Schulden per 30.06.	30.679	28.848	+1.831	-603	+6,3
EBITDA ¹⁾	2.534	2.304	+230	+459	+10,0
+ Leaserate ¹⁾	-	625	-625	-625	-100
EBITDA (IFRS 16)^{1),2)}	2.534	2.929	-395	-166	-13,5
Netto-Schulden/EBITDA (Multiplikator)	6,1	4,9	-	-	-
Zielwert (Multiplikator)	≤ 3,0	≤ 2,5	-	-	-

¹⁾ Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte hochgerechnet.

²⁾ Adjustiert um anteiligen Leasingaufwand des Operate-Lease-Barwerts.

Die Kennzahl Netto-Schulden/EBITDA hat sich infolge der operativen Ergebnisentwicklung verschlechtert. Der Anstieg der adjustierten Netto-Finanzschulden sowie der Pensionsverpflichtungen wirkte zusätzlich negativ.

Flüssige Mittel leicht gestiegen

Kurzfassung Kapitalflussrechnung in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.386	1.294	+92	+7,1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.857	-1.863	+6	-0,3
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	584	850	-266	-31,3
Veränderung des Finanzmittelbestands	119	276	-157	-56,9
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	3.663	3.544	+119	+3,4

Aus der erstmaligen Anwendung des **IFRS 16** **□ 15f.** ergeben sich auch Ausweisänderungen in der Kapitalflussrechnung. Aus dem IFRS-16-bedingten Anstieg der Abschreibungen resultierte ein positiver Einmaleffekt auf den Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit. Gegenläufig stieg der Ausweis für Auszahlungen für Leasingverträge, woraus ein negativer Einmaleffekt auf den Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit resultierte.

- ▶ Bereinigt um den IFRS-16-Effekt war der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit infolge der Ergebnisentwicklung rückläufig.
- ▶ Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2018, primär getrieben durch die Entwicklung der **Netto-Investitionen** **□ 22.**
- ▶ Bereinigt um den IFRS-16-Effekt stieg der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit, getrieben durch einen höheren Nettomittelzufluss aus der Begebung und Tilgung von **Anleihen** **□ 19** (+672 Mio. €). Dies resultierte aus geringeren Tilgungen im ersten Halbjahr 2019.

Gegenläufig wirkten die gestiegene Dividendenzahlung (-200 Mio. €), die höhere Rückzahlung Zinsloser Darlehen (-178 Mio. €) sowie der vor allem tilgungsbedingt höhere Nettomittelabfluss aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (-109 Mio. €).

- ▶ Per 30. Juni 2019 verfügte der DB-Konzern über einen im Vergleich zum Vorjahresende leicht höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

Vermögenslage stabil

- ▶ Netto-Finanzschulden vor allem infolge von Bilanzierungseffekten sowie investitionsbedingt angestiegen.
- ▶ Insbesondere Bilanzierungseffekte und Infrastrukturinvestitionen treiben Anstieg der Investitionen.
- ▶ Eigenkapitalquote zurückgegangen.

Netto-Finanzschulden angestiegen

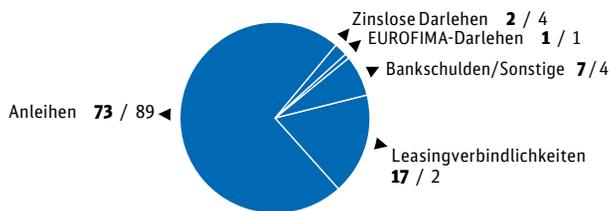
Netto-Finanzschulden in Mio. €	30.06. 2019	31.12. 2018	Veränderung		
			absolut	davon IFRS-16-Effekte	%
Zinslose Darlehen	691	851	-160	-	-18,8
Leasingverbindlichkeiten	4.808	562	+4.246	+4.272	-
Sonstige Finanzschulden	23.821	21.831	+1.990	-	+9,1
davon Anleihen	21.463	20.712	+751	-	+3,6
Finanzschulden	29.320	23.244	+6.076	+4.272	+26,1
– Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-3.915	-3.718	-197	-	+5,3
– Effekte aus Währungssicherungen	4	23	-19	-	-82,6
Netto-Finanzschulden	25.409	19.549	+5.860	+4.272	+30,0

Die Netto-Finanzschulden sind per 30. Juni 2019 deutlich angestiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Einbeziehung der Leasingverbindlichkeiten von vormals als Operate Lease behandelten Mietverträgen (**IFRS 16** **□ 15f.**) sowie einem Netto-Finanzmittelbedarf, da der Mittelbedarf für Investitionen, Working Capital und Kapitalkosten nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden konnte.

- ▶ Die Finanzschulden nahmen spürbar zu:
 - ▶ Die Zinslosen Darlehen sanken infolge von Tilgungen.
 - ▶ Die Leasingverbindlichkeiten stiegen vor allem bedingt durch die erstmalige Anwendung des IFRS 16. Dämpfende Effekte unter anderem infolge kontinuierlicher Tilgungen waren nicht wesentlich.
 - ▶ Innerhalb der sonstigen Finanzschulden stiegen die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper emissionsbedingt deutlich (+1.263 Mio. €).
 - ▶ Der Euro-Wert der **ausstehenden Anleihen** **□ 19** war emissionsbedingt deutlich höher. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle bei der Entwicklung.
- ▶ Unsere Fremdwährungsanleihen werden überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungsschwankungen abgesichert, sodass die Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.
- ▶ Die flüssigen Mittel stiegen leicht. Die Zuwächse der Finanzschulden wurden nicht wesentlich ausgeglichen.

Zusammensetzung Finanzschulden in %

per 30.06.2019 / per 31.12.2018



Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich vor allem infolge der Anwendung des **IFRS 16** **15 f.** in Richtung der Leasingverbindlichkeiten verschoben. Infolge der Emission von Commercial Paper ergab sich zudem strukturell eine Erhöhung der Position Bankschulden/Sonstige. Der Anteil der Anleihen sowie der Zinslosen Darlehen an den Finanzschulden nahm gegenläufig ab.

Investitionen deutlich gestiegen

Investitionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekte	%
Brutto-Investitionen	4.825	4.217	+608	+444	+14,4
- Investitionszuschüsse	2.475	2.292	+183	-	+8,0
Netto-Investitionen	2.350	1.925	+425	+444	+22,1

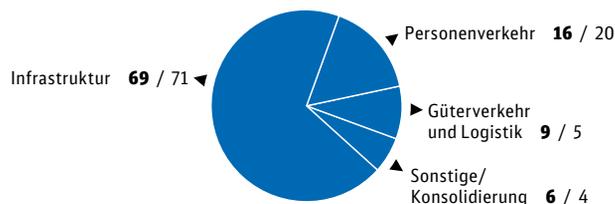
Der Anstieg der Brutto-Investitionen resultierte vor allem aus der Einbeziehung des Finanzierungsleasings infolge der geänderten Bilanzierung der Verpflichtungen aus Leasingverträgen (**IFRS 16** **15 f.**). Zudem wirkten gestiegene Investitionen in die Schieneninfrastruktur investitionserhöhend.

Auch die Investitionszuschüsse stiegen deutlich. Sie machten rund 51% der Brutto-Investitionen (im ersten Halbjahr 2018: rund 54%) aus.

Die Netto-Investitionen stiegen durch die IFRS-16-Effekte. Dämpfend wirkte der Rückgang von Investitionen in Schienenfahrzeuge vor allem infolge eines temporären Abnahmestopps **26** von ICE-4-Zügen.

Brutto-Investitionen nach Bereichen in %

1. Halbjahr 2019 / 1. Halbjahr 2018



Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit liegt unverändert in den Geschäftsfeldern des Systemverbunds Bahn, insbesondere in Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur und der Fahrzeuge. Die Struktur der Brutto-Investitionen hat sich im Wesentlichen infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 leicht verändert. Die Anteile der Bereiche Güterverkehr und Logistik sowie Sonstige an den Brutto-Investitionen stiegen in der Folge. Investitionen in die Fahrzeuge waren insgesamt rückläufig, vor allem infolge eines temporären Abnahmestopps **26** von ICE-4-Zügen.

Investitionsschwerpunkt unverändert in Deutschland

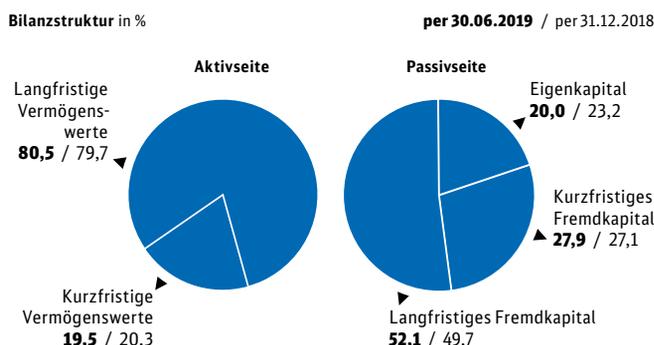
Brutto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Deutschland	4.299	4.008	+291	+7,3
Europa (ohne Deutschland)	457	209	+248	+119
Asien/Pazifik	53	16	+37	-
Nordamerika	28	5	+23	-
Übrige Welt	9	2	+7	-
Konsolidierung	-21	-23	+2	-8,7
DB-Konzern	4.825	4.217	+608	+14,4

Netto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Deutschland	1.831	1.716	+115	+6,7
Europa (ohne Deutschland)	450	209	+241	+115
Asien/Pazifik	53	16	+37	-
Nordamerika	28	5	+23	-
Übrige Welt	9	2	+7	-
Konsolidierung	-21	-23	+2	-8,7
DB-Konzern	2.350	1.925	+425	+22,1

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Der Anstieg ist neben den **IFRS-16-Effekten** **15 f.** auf Infrastrukturinvestitionen bei DB Netze Fahrweg und DB Netze Personbahnhöfe zurückzuführen.

Eigenkapitalquote zurückgegangen

Bilanz in Mio. €	30.06.2019 / 31.12.2018		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Bilanzsumme	63.790	58.527	+5.263	+9,0
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	51.367	46.646	+4.721	+10,1
Kurzfristige Vermögenswerte	12.423	11.881	+542	+4,6
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	12.804	13.592	-788	-5,8
Langfristiges Fremdkapital	33.217	29.104	+4.113	+14,1
Kurzfristiges Fremdkapital	17.769	15.831	+1.938	+12,2



Auch auf die bilanzielle Entwicklung hatte die erstmalige Anwendung des **IFRS 16 D15f.** einen erheblichen Einfluss.

Die Bilanzsumme ist deutlich gestiegen:

- ▶ Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich. Maßgeblich war insbesondere das Sachanlagevermögen (+4.569 Mio. €). Hier wirkten vor allem die Aktivierung von vormals als Operate Lease behandelten Mietverträgen insbesondere bei DB Arriva, DB Cargo, DB Schenker und im Bereich Sonstige sowie Fahrzeugzugänge bei DB Fernverkehr. Auch die aktiven latenten Steuern (+113 Mio. €) nahmen infolge höherer temporärer Differenzen im Ausland zu.
- ▶ Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen ebenfalls. Maßgeblich waren höhere sonstige Forderungen und Vermögenswerte (+165 Mio. €), vorwiegend aufgrund von Stichtagseffekten. Auch die Vorräte (+133 Mio. €), vorwiegend für die Instandhaltung, die flüssigen Mittel (+119 Mio. €) und die derivativen Finanzinstrumente (+73 Mio. €) stiegen.

Strukturell ergab sich auf der Aktivseite eine leichte Verschiebung zugunsten der langfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital deutlich zurück. Maßgeblich waren die Dividendenzahlung an den Bund (-650 Mio. €) sowie der Rückgang der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (-335 Mio. €) infolge deutlich niedrigerer Zinsen in Großbritannien. Gegenläufig wirkte vor allem das erwirtschaftete Ergebnis (+205 Mio. €).

Das geringere Eigenkapital führte bei einer gestiegenen Bilanzsumme zu einem Rückgang der Eigenkapitalquote.

- ▶ Das langfristige Fremdkapital stieg deutlich. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - ▶ höhere langfristige **Finanzschulden D21f.** (+3.823 Mio. €) und
 - ▶ einen Anstieg der Pensionsverpflichtungen (+447 Mio. €) vor allem infolge eines rückläufigen Zinssatzes bei der Neubewertung.

- ▶ Der Rückgang der passiven Abgrenzungen (-92 Mio. €) unter anderem infolge von Stichtagseffekten sowie der Tilgung zinsloser Darlehen wirkte gegenläufig.

- ▶ Auch das kurzfristige Fremdkapital stieg an. Dies resultierte im Wesentlichen aus:

- ▶ höheren kurzfristigen Finanzschulden (+2.253 Mio. €). Treiber waren der Anstieg der kurzfristig fällig werdenden Leasingverbindlichkeiten (+1.159 Mio. €) vor allem infolge der erstmaligen Anwendung des **IFRS 16 D15f.** sowie emissionsbedingt höhere Verbindlichkeiten aus Commercial Paper (+1.263 Mio. €). Gegenläufig gingen unter anderem die Verbindlichkeiten aus kurzfristig fällig werdenden Anleihen (-133 Mio. €) zurück.
- ▶ Der Rückgang unter anderem der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (-346 Mio. €) aufgrund von Stichtagseffekten unter anderem bei DB Cargo wirkte teilweise kompensierend.

In der Struktur der Passivseite ist der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme dementsprechend leicht gestiegen – der Anteil des langfristigen Fremdkapitals legte noch etwas stärker zu.

Einkaufsvolumen gestiegen

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug im ersten Halbjahr 2019 18,1 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2018: 16,7 Mrd. €).

- ▶ Fracht- und Speditionsleistungen stiegen leicht auf 5,4 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2018: 5,2 Mrd. €).
- ▶ Industrielle Produkte stiegen ebenfalls leicht auf 4,2 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2018: 4,0 Mrd. €). Maßgeblich dafür war die Beschaffung von Triebzügen für die S-Bahn Stuttgart sowie von Zügen für die Eurocity-Flotte von DB Fernverkehr.
- ▶ Bau- und Ingenieurleistungen stiegen insbesondere preisbedingt deutlich auf 3,9 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2018: 3,2 Mrd. €).
- ▶ Dienstleistungen Dritter wuchsen deutlich auf 3,2 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2018: 2,8 Mrd. €). Infolge der Digitalisierungsinitiativen erhöhte sich unter anderem der Bedarf an IT-Dienstleistungen.
- ▶ Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe gingen leicht auf 1,4 Mrd. € zurück (im ersten Halbjahr 2018: 1,5 Mrd. €).

Entwicklung der Geschäftsfelder

- ▶ DB Fernverkehr mit anhaltend positiver Entwicklung
- ▶ Entwicklung bei DB Cargo weiter unter Druck
- ▶ DB Schenker mit positiver Entwicklung
- ▶ DB Regio eingetrübt durch Busgeschäft
- ▶ Infrastrukturgeschäftsfelder mit Zusatzausgaben für Qualitätsmaßnahmen

GESCHÄFTSFELDER IM ÜBERBLICK

Umsatz bereinigt in Mio. €	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%	2019	2018	absolut	%
DB Fernverkehr	2.392	2.255	+137	+6,1	2.310	2.177	+133	+6,1
DB Regio	4.412	4.376	+36	+0,8	4.361	4.325	+36	+0,8
DB Arriva	2.690	2.706	-16	-0,6	2.687	2.702	-15	-0,6
DB Cargo	2.270	2.255	+15	+0,7	2.141	2.112	+29	+1,4
DB Schenker	8.525	8.333	+192	+2,3	8.491	8.301	+190	+2,3
DB Netze Fahrweg	2.803	2.720	+83	+3,1	812	754	+58	+7,7
DB Netze Personenbahnhöfe	680	668	+12	+1,8	303	297	+6	+2,0
DB Netze Energie	1.410	1.383	+27	+2,0	640	628	+12	+1,9
Sonstige	2.398	2.274	+124	+5,5	280	252	+28	+11,1
Konsolidierung	-5.567	-5.422	-145	+2,7	-12	-	-12	-
DB-Konzern	22.013	21.548	+465	+2,2	22.013	21.548	+465	+2,2

Operative Ergebnisgrößen in Mio. €	EBITDA bereinigt					EBIT bereinigt				
	1. Halbjahr		Veränderung			1. Halbjahr		Veränderung		
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekte	%	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekte	%
DB Fernverkehr	367	328	+39	+1	+11,9	224	206	+18	+0	+8,7
DB Regio	512	530	-18	+4	-3,4	186	214	-28	+0	-13,1
DB Arriva	326	243	+83	+87	+34,2	101	106	-5	+3	-4,7
DB Cargo	20	-1	+21	+42	-	-132	-127	-5	+3	+3,9
DB Schenker	499	314	+185	+188	+58,9	238	216	+22	+8	+10,2
DB Netze Fahrweg	708	815	-107	+2	-13,1	379	483	-104	+0	-21,5
DB Netze Personenbahnhöfe	201	228	-27	+7	-11,8	123	158	-35	-1	-22,2
DB Netze Energie	65	47	+18	+10	+38,3	23	12	+11	+1	+91,7
Sonstige/Konsolidierung	-164	-200	+36	+118	-18,0	-385	-294	-91	+6	+31,0
DB-Konzern	2.534	2.304	+230	+459	+10,0	757	974	-217	+20	-22,3
Marge in %	11,5	10,7	-	-	-	3,4	4,5	-	-	-

Investitionen in Mio. €	Brutto-Investitionen					Netto-Investitionen				
	1. Halbjahr		Veränderung			1. Halbjahr		Veränderung		
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekte	%	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekte	%
DB Fernverkehr	169	380	-211	+1	-55,5	169	380	-211	+1	-55,5
DB Regio	273	299	-26	+0	-8,7	269	294	-25	+0	-8,5
DB Arriva	323	153	+170	+159	+111	316	153	+163	+159	+107
DB Cargo	163	140	+23	+15	+16,4	163	139	+24	+15	+17,3
DB Schenker	261	78	+183	+154	-	261	78	+183	+154	-
DB Netze Fahrweg	2.875	2.634	+241	+1	+9,1	636	545	+91	+1	+16,7
DB Netze Personenbahnhöfe	397	291	+106	+1	+36,4	216	138	+78	+1	+56,5
DB Netze Energie	67	81	-14	-	-17,3	23	40	-17	-	-42,5
Sonstige/Konsolidierung	297	161	+136	+113	+84,5	297	158	+139	+113	+88,0
DB-Konzern	4.825	4.217	+608	+444	+14,4	2.350	1.925	+425	+444	+22,1
davon Investitionszuschüsse	2.475	2.292	+183	-	+8,0	-	-	-	-	-

Personenverkehr

Marktentwicklungen

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen basieren auf vorläufigen Daten und Daten mit teilweise unterschiedlichem Zeithorizont, da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keine vollständigen Erkenntnisse über die Entwicklung im ersten Halbjahr 2019 vorlagen.

Deutscher Markt mit kontinuierlichem Wachstum

- ▶ Der Gesamtmarkt zeigte zu Jahresbeginn 2019 – nach einem leichten Rückgang im entsprechenden Vorjahreszeitraum – einen Verkehrsleistungsanstieg. Dieser ist gestützt auf steigende Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Einkommen. Wesentliche Entwicklungen waren:
 - ▶ Zunehmende Verkehrsleistung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei moderat steigenden Kraftstoffpreisen.
 - ▶ Sichtbar über Vorjahr liegende Entwicklung des innerdeutschen Luftverkehrs (LV) aufgrund von deutlich günstigeren Tarifen von easyJet im Vergleich zu denen der Lufthansa-Gruppe und zuvor von Air Berlin.
 - ▶ Deutlicher Rückgang beim Buslinienfernverkehr (BLFV) durch im Vergleich zum Vorjahr späte Lage der Osterfeiertage und anteilig durch Nachfrageverlagerung von FlixBus zu FlixTrain.
 - ▶ Moderat steigende Preise im MIV, relativ stabile Preisentwicklung im BLFV, im Flugsegment Preisrückgang, getrieben durch intensiven Wettbewerb im Billigticketsegment bei gleichzeitig steigenden Bahnpreisen.

Schienenpersonenverkehr

- ▶ Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs (SPV) mit moderatem Zuwachs (+1,1%) im ersten Quartal gegenüber Vorjahresquartal.
- ▶ Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit robustem Wachstum im ersten Quartal (+1,2%) bei nach wie vor hoher Wettbewerbsintensität, DB Regio annähernd stabil (–0,3%).
- ▶ Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit ähnlichem Zuwachs im ersten Quartal (+1,0%), getragen von Angebotserweiterungen bei FlixTrain.

- ▶ Nachfrageentwicklung im DB-Fernverkehr auf Vorjahresniveau (+0,1%).
- ▶ Betriebsaufnahme FlixTrain von Berlin nach Köln Ende Mai.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- ▶ Zurückgehende Verkehrsleistung des Linienverkehrs im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) im ersten Quartal (–1,0%);
- ▶ BLFV schrumpft deutlich stärker (–8,0%) als Buslinienverkehr (–0,3%).
- ▶ FlixBus bleibt im siebten Jahr der Fernbusmarktliberalisierung mit Marktanteil von über 95% und bei stagnierendem Angebot dominierender Anbieter.
- ▶ Verkehrsleistungsentwicklung im ersten Quartal wurde im Vorjahresvergleich maßgeblich durch Angebotsoptimierung bei FlixBus, späte Lage der Osterferien und Angebotserweiterungen bei FlixTrain gedämpft.
- ▶ Das französische Unternehmen BlaBlaCar startete im Juni mit einem eigenen Fernbusangebot und verdrängt IC Bus von Platz drei.
- ▶ DB-Busverkehre mit kräftigem Rückgang (–1,8%) durch nachlassende Nachfrage im ländlichen Liniennahverkehr und Bereinigung des Angebotsportfolios.

Europaweite Zugewinne für Bahnen und Busse

Der europäische Gesamtmarkt entwickelt sich robust. Die Entwicklung ist gestützt auf positive Umfeldbedingungen mit wachsender Beschäftigung und steigenden Einkommen, wenngleich Italien und insbesondere Großbritannien aufgrund der Brexit-Verunsicherung schwächeln. Europäische Bahnen verzeichnen im ersten Quartal sichtbare Zuwächse, angeführt von osteuropäischen Bahnen mit überdurchschnittlich starker Entwicklung, gefolgt von Italien, Schweden und Norwegen.

Neue Wachstumsimpulse im europäischen SPV ergeben sich aus folgenden Initiativen:

- ▶ Schweden plant Wiedereinführung von Nachtzügen auf dem Weg zum weltweit ersten »fossilfreien Wohlfahrtsstaat«.
- ▶ Der französische Bahnmarkt erholt sich nach Wegfall der im Vorjahr einschneidenden Streiks zur Bahnreform (39 Streiktage).
- ▶ Grenzüberschreitende Aktivitäten der EVU in Eigenregie nehmen sichtbar zu:
 - ▶ SNCF bereitet sich auf Eintritt in den spanischen SPV-Markt vor,

- ▶ Trenitalias Tochter Thello beantragt Trassen für Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) für Open Access nach Paris beim französischen Netzbetreiber SNCF Réseau,
- ▶ FlixTrain beantragt Trassen in Frankreich und Schweden,
- ▶ tschechische Leo Express plant Expansion nach Polen bis hin zur ukrainischen und zur weißrussischen Grenze.
- ▶ Norwegische Bahn (NSB) verschmilzt Bahn- und Busgesellschaften in Norwegen und Schweden unter neuer Marke Vy mit dem Ziel einer stärkeren Positionierung als Mobility-as-a-Service-Anbieter; Trenitalia führt mit free now (ehemals MyTaxi) neue intermodale Tür-zu-Tür-Lösung ein.
- ▶ Europäischer BLFV bleibt dank FlixBus-Aktivitäten weiterhin in Bewegung:
 - ▶ FlixBus übernimmt kleineren Konkurrenten Eurolines vom französischen Transdev-Konzern, einschließlich der in Frankreich fahrenden Isilines-Busse, expandiert in Bulgarien und bereitet Einstieg in Russland vor.

Auftragsbestand 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.

Auftragsbestand im Personenverkehr in Mrd. €	30.06. 2019	31.12. 2018	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio	70,9	70,9	-	-
gesichert	53,5	52,7	+0,8	+1,5
ungesichert	17,4	18,2	-0,8	-4,4
DB Arriva	19,6	20,1	-0,5	-2,5
gesichert	9,4	9,5	-0,1	-1,1
ungesichert	10,2	10,6	-0,4	-3,8
Insgesamt	90,5	91,0	-0,5	-0,5
gesichert	62,9	62,2	+0,7	+1,1
ungesichert	27,6	28,8	-1,2	-4,2

Im ersten Halbjahr 2019 ist der Auftragsbestand insgesamt leicht gesunken. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 5,9 Mrd.€ stehen dabei Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 6,4 Mrd.€ gegenüber.

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

Ereignisse im ersten Halbjahr 2019

Fahrzeugverfügbarkeit angespannt

Die Fahrzeugverfügbarkeit war im ersten Halbjahr 2019 stark angespannt. Unter anderem Einzelereignisse (Personen- und Wildunfälle), schwierige Wetterlagen und die umfassende Modernisierung der Bestandsflotte haben zu einer starken Verknappung der Kapazitäten und einem verschlechterten Fahrzeugzustand geführt, der sich auch negativ auf die Pünktlichkeit auswirkte.

Der Intercity (IC) 2 ist ein stabiler Teil der Flotte und wurde zum Fahrplanwechsel zusätzlich auf den Linien 61 (Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig) und 28 (Nürnberg–München) in Betrieb genommen.

Die Umrüstung der Radsätze der ICE-T-Flotte wird in 2019 abgeschlossen werden und ist Voraussetzung für die erfolgte Wiederaufnahme des bogenschnellen Betriebs (Neigetechnik).

Die in der Vergangenheit kritische Performance der Türen und Antriebe des ICE4 konnte im Vergleich zu Bestandsbaureihen durch die Umsetzung einer Vielzahl technischer Maßnahmen deutlich verbessert werden. Aufgrund von Fertigungsmängeln im Bereich der Wagenkästen durch den Hersteller der Triebzüge wurde die Abnahme weiterer Triebzüge bis Mitte Juli 2019 ausgesetzt. Dies führte zu einer Fahrzeugunterdeckung gegenüber der Planung und unmittelbaren Auswirkungen auf den Betrieb. Anschließend konnte die Abnahme der Züge wieder aufgenommen werden.

Fahrzeugprojekte im Fernverkehr

- ▶ Nachdem das Redesign des ICE3 Anfang 2019 aufgrund von Qualitätsmängeln ausgesetzt wurde, erfolgte im Juni 2019 die Wiederaufnahme. Parallel zu dieser Maßnahme sollen bis Oktober 2019 die Qualitätsmängel an den bereits ausgelieferten Triebzügen behoben werden. Die Modernisierung führt zu einer deutlichen Reduktion von Material- und Energieverbrauch und ist gegenüber einer Neubeschaffung deutlich wirtschaftlicher.
- ▶ Im ersten Halbjahr hat die Modernisierung der ICE-1-Flotte begonnen. Die Züge sollen unter anderem mit neuen Sitzbezügen, Teppichböden, einem modernen Fahrgastinformationssystem und einer verbesserten Antriebstechnik ausgestattet werden.

Digitalisierung und Innovation

Ausweitung Komfort Check-in

Der Komfort Check-in ist unser Service für alle, die mit einem Flexpreis, Sparpreis und Super Sparpreis als Handy- oder Online-Ticket in Deutschland im ICE unterwegs sind. Mit dem Komfort Check-in führen unsere Fahrgäste eigenständig ihre Ticketkontrolle durch. Der Komfort Check-in ermöglicht den Reisenden, sich selbst einzuchecken und damit ohne Unterbrechungen durch eine Ticketkontrolle zu reisen. Bislang war dies nur in Kombination mit einer Sitzplatzreservierung möglich.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

- ▶ Positive Impulse aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie aus Fahrplanmaßnahmen und Angebotsausweitungen.
- ▶ Pünktlichkeit auf Niveau des ersten Halbjahres 2018.
- ▶ Umsatz und operatives Ergebnis mit weiteren Verbesserungen.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
DB Fernverkehr				
Pünktlichkeit Schiene in %	77,2	77,4	-	-
Reisende Schiene in Mio.	71,8	70,9	+0,9	+1,3
Reisende Fernbus in Mio.	0,3	0,3	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	20.894	20.615	+279	+1,4
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	83,0	82,7	+0,3	+0,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	73,0	71,0	+2,0	+2,8
Auslastung in %	53,3	54,6	-	-
Gesamtumsatz in Mio. €	2.392	2.255	+137	+6,1
Außenumsatz in Mio. €	2.310	2.177	+133	+6,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	367	328	+39	+11,9
EBIT bereinigt in Mio. €	224	206	+18	+8,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	169	380	-211	-55,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	16.938	16.432	+506	+3,1

Bis Ende Mai konnte die Pünktlichkeit aufgrund der Umsetzung der Maßnahmen aus der Agenda für eine bessere Bahn gegenüber dem ersten Halbjahr 2018 gesteigert werden. Aufgrund der **witterungsbedingten Erschwernisse** **□ 8** im Juni lag die Pünktlichkeit allerdings insgesamt nur auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2018.

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war überwiegend positiv:

- ▶ Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung erhöhten sich, vorrangig infolge von Fahrplanmaßnahmen und Angebotserweiterungen. Konjunkturelle Impulse sowie der Wegfall von Sturmeffekten aus dem ersten Halbjahr 2018 wirkten ebenfalls positiv. Gegenläufig dämpfte die starke Bautätigkeit im Netz die Entwicklung.

- ▶ Der Anstieg der Betriebsleistung resultierte ebenfalls im Wesentlichen aus der Ausweitung. Hier sind insbesondere die Relation Berlin—München, die Sylt-Verkehre sowie die Relation Essen—Stuttgart zu nennen.

- ▶ Die Auslastung der Züge blieb trotz Kapazitätserhöhung infolge der Angebotsausweitungen annähernd stabil. Im Busverkehr führten Angebotsanpassungen sowie Zuwächse auf einzelnen Linien zu einer insgesamt leicht positiven Leistungsentwicklung.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich infolge des deutlichen Umsatzanstiegs.

- ▶ Der Umsatz entwickelte sich preis- und leistungsbedingt besser. Unterstützende Effekte resultierten dabei auch aus dem positiven konjunkturellen Umfeld.

- ▶ Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+12,4%/+11 Mio. €) ist im Wesentlichen auf den Verkauf von Fahrzeugen sowie Schadenersatzleistungen zurückzuführen. Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen:

- ▶ Der Anstieg des Materialaufwands (+5,4%/+69 Mio. €) wurde im Wesentlichen durch preis- und leistungsbedingt höhere Infrastrukturaufwendungen (vor allem Trassen und Energie) sowie Instandhaltungsleistungen getrieben.

- ▶ Der gestiegene Personalaufwand (+8,0%/+38 Mio. €) resultierte aus Tarifsteigerungen sowie einer höheren Mitarbeiterzahl.

- ▶ Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+1,5%/+4 Mio. €) erhöhten sich. Hier wirkten vor allem höhere Aufwendungen für Fahrzeugmieten und IT-Dienstleistungen.

- ▶ Der deutliche Anstieg der Abschreibungen (+17,2%/+21 Mio. €) ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr beschafften ICE-4- und IC-2-Züge zurückzuführen.

Die Investitionstätigkeit ging deutlich zurück. Hier wirkten insbesondere der **temporäre Abnahmestopp von ICE-4-Zügen** **□ 26** sowie die zwischenzeitliche **Unterbrechung beim Redesign von ICE-3-Zügen** **□ 26**.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2019 leistungsbedingt sowie aufgrund der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung von Service, Komfort und Qualität gestiegen.

Geschäftsfeld DB Regio

Verkehrsverträge in Deutschland

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 1. Halbjahr 2019	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
		p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
Netz Elbe Spree (NES) Los 2 und 3	12/2022-12/2034	14,5	171,3
S-Bahn Stuttgart	07/2028-06/2032	13,5	54,0
E-Netz Ost SH	12/2022-12/2035	4,2	54,6
Nürnberger S-Bahn S6	12/2021-12/2030	0,6	5,4
Vorortverkehr München–Buchloe	12/2021-12/2026	0,7	3,3
Linienverlängerung FTX Jena–Leipzig	12/2018-12/2023	0,5	2,7
Übergangsvertrag RE1 Göttingen–Landesgrenze	12/2018-12/2021	0,1	0,4
Insgesamt¹⁾		34,1	291,6

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im SPNV-Markt in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im ersten Halbjahr 2019 zwölf Vergabeverfahren abgeschlossen (im ersten Halbjahr 2018: neun). Insgesamt wurden rund 59 Mio. Zugkilometer (Zugkm) vergeben (im ersten Halbjahr 2018: 35 Mio. Zugkm). Von den im ersten Halbjahr 2019 vergebenen Zugkilometern wurden etwa 54% vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht. DB Regio konnte sieben Vergaben (inklusive veröffentlichter Vertragsänderungen) (im ersten Halbjahr 2018: sechs Verfahren) beziehungsweise 58% (im ersten Halbjahr 2018: 88%) der vergebenen Zugkilometer gewinnen.

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 1. Halbjahr 2019	Laufzeit	Umfang in Mio. Nkm	
		p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
Schleswig–Flensburg Süd	01/2020-12/2029	2,5	24,9
Nordfriesland Süd	08/2019-07/2029	2,0	20,2
Nordfriesland Nord	08/2019-07/2029	1,6	16,4
OD Stormarn Los 1	12/2019-12/2029	1,5	14,7
WTV - Waldshut West	12/2019-12/2029	1,4	14,0
Kleve II	12/2019-11/2029	0,8	8,1
MVV 231, 236	12/2019-12/2027	0,9	7,1
KVV - Hardt-West/Nord	12/2019-12/2027	0,7	5,7
Sonstige (8 Verträge)	8-10 Jahre	14,6	142,6
Insgesamt¹⁾		26,0	253,7

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im ersten Halbjahr 2019 Leistungen mit einem Volumen von 70 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im ersten Halbjahr 2018: 66 Mio. Nkm) in 83 Verfahren (im ersten Halbjahr 2018: 102 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 36% (im ersten Halbjahr 2018: 48%) vorher von DB Regio Bus erbracht.

Im ersten Halbjahr 2019 haben wir an 44 Verfahren (im ersten Halbjahr 2018: 68 Verfahren) mit einem Volumen von 48 Mio. Nkm (im ersten Halbjahr 2018: 49 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 31% (im ersten Halbjahr 2018: 75%) erzielen.

Ereignisse im ersten Halbjahr 2019

Fahrzeugmaßnahmen umgesetzt

Zu den Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte gehören: Umgestaltung des Interieurs, Einbau Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssysteme sowie Erneuerung der Lackierung.

- ▶ Für die S-Bahn Hamburg wurden seit 2016 49 Fahrzeuge von insgesamt 111 Fahrzeugen der Baureihe (BR) 474 umgebaut.
- ▶ Für den Übergangsvertrag S-Bahn München sollen insgesamt 36 Fahrzeuge der BR 420 und 238 Fahrzeuge der BR 423 umgebaut werden. Im ersten Halbjahr 2019 wurden zwei Elektrotriebzüge (ET) der BR 420 und 34 ET der BR 423 modernisiert.
- ▶ Für die Fahrzeugbereitstellung der S-Bahn Rhein-Ruhr wurden 29 von 48 zu modernisierenden ET der BR 422 umgebaut. Hiervon wurden im ersten Halbjahr 2019 weitere zehn Fahrzeuge modernisiert.

Neue Fahrzeugbeschaffungen

- ▶ Für die Ausschreibung E-Netz Ost Schleswig-Holstein, das wir erneut gewinnen konnten, haben wir für die Inbetriebnahme im Dezember 2022 18 Doppelstocktriebwagen von Stadler bestellt.

Verzögerungen bei Fahrzeugauslieferungen

Im ersten Halbjahr 2019 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit verbessert werden. Es kam aber auch weiterhin zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge:

- ▶ Die im Dezember 2015 durch Bombardier verspätet begonnene Auslieferung der Doppelstockwagen 2010 für das Netz Schleswig-Holstein Mitte wurde im ersten Halbjahr 2019 abgeschlossen.
- ▶ Für den Einsatz im Verkehrsvertrag Schleswig-Holstein Netz West haben wir von Paribus im Dezember 2016 insgesamt 15 Lokomotiven und drei Dieseltriebwagen angemietet. Die Anmietung der 90 Reisezugwagen von Paribus konnte noch nicht erfolgen, da bislang 88 Reisezugwagen mangelbehaftet von Paribus bereitgestellt wurden. Weiterhin bestehen noch offene Fragen zur Instandhaltungsdokumentation. Bis zur Klärung kommen

weiterhin Bestandsfahrzeuge zum Einsatz. Die Zeichnung des Mietvertrags soll im zweiten Halbjahr 2019 erfolgen.

- Für den im Dezember 2018 gestarteten Verkehrsvertrag S-Bahn Hamburg wurden bisher acht Vorserienfahrzeuge der BR 490 (insgesamt 72 Fahrzeuge) ausgeliefert. Da nicht alle vereinbarten Anforderungen erfüllt sind, müssen sukzessive Fahrzeuge von Bombardier gemietet werden. Die vertragliche Abnahme für die Fahrzeuge der BR 490 ist ab Mitte 2019 geplant.
- Die Abnahme der Dieseltriebzüge Link von PESA der BR 632/633 ist im ersten Halbjahr 2019 erfolgt.
- Die Auslieferung der bestellten Fahrzeuge von Škoda für den Nürnberg-Ingolstadt-München-Express verzögert sich voraussichtlich bis 2020.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

- Leistungsverluste dämpfen Entwicklung, mehr Reisende auf der Schiene.
- Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.
- Aufwandssteigerungen belasten die Entwicklung.

DB Regio	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Reisende in Mio.	1.259	1.258	+1	+0,1
davon Schiene	977,7	960,6	+17,1	+1,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	23.661	24.011	-350	-1,5
davon Schiene	20.382	20.582	-200	-1,0
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	226,9	229,6	-2,7	-1,2
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	249,2	260,3	-11,1	-4,3
Gesamtumsatz in Mio. €	4.412	4.376	+36	+0,8
Außenumsatz in Mio. €	4.361	4.325	+36	+0,8
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	2.803	2.009	+794	+39,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	512	530	-18	-3,4
EBIT bereinigt in Mio. €	186	214	-28	-13,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	273	299	-26	-8,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	36.362	35.876	+486	+1,4

Die Leistungsentwicklung war differenziert:

- Im Schienenverkehr prägten Leistungsverluste die Entwicklung der Verkehrs- und Betriebsleistung. Die Zahl der Reisenden entwickelte sich besser.
- Der Busverkehr zeigte eine durchgängig rückläufige Leistungsentwicklung.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio ist insbesondere durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene (Umsatzanteil: 87%) geprägt. Das bereinigte EBIT wurde ausschließlich in der Sparte Schiene generiert. Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2019 war insgesamt herausfordernd. Trotz eines leichten Um-

satzzuwachses gingen die operativen Ergebnisgrößen zurück. Hier wirkte sich vor allem die Entwicklung im Busverkehr aus.

- Der Umsatz erhöhte sich infolge eines preis- und leistungsbedingten Anstiegs im Schienenverkehr. Gegenläufig wirkte die rückläufige Entwicklung im Busverkehr.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+26,2%/+32 Mio. €) wuchsen im Wesentlichen infolge gestiegener Erträge aus Fahrzeugverkäufen sowie höherer Schadenersatzzahlungen deutlich.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen:

- Der Materialaufwand (+1,2%/+34 Mio. €) wurde insbesondere durch höhere Aufwendungen für Instandhaltung, Infrastruktur und Schienenersatzverkehr getrieben.
- Der Personalaufwand (+4,7%/+47 Mio. €) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl spürbar an.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,5%/+10 Mio. €) nahmen unter anderem infolge höherer bezogener IT-Dienstleistungen zu.
- Die Abschreibungen (+3,2%/+10 Mio. €) stiegen im Wesentlichen investitionsbedingt an.

Die Investitionen gingen spartenübergreifend zurück.

76% der Mitarbeiter sind in der Sparte Schiene beschäftigt, 24% in der Sparte Bus. Die Zahl der Mitarbeiter stieg in beiden Sparten leicht an.

Sparte Schiene

- Leistungsentwicklung insgesamt stabil.
- Personalaufwand tarifbedingt und durch Personalaufbau angestiegen.
- Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.

Sparte Schiene	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene in %	94,7	94,4	-	-
Reisende in Mio.	998,3	984,0	+14,3	+1,5
davon Schiene	977,7	960,6	+17,1	+1,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	20.691	20.933	-242	-1,2
davon Schiene	20.382	20.582	-200	-1,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	226,9	229,6	-2,7	-1,2
Gesamtumsatz in Mio. €	3.853	3.879	-26	-0,7
Außenumsatz in Mio. €	3.805	3.760	+45	+1,2
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	2.803	2.009	+794	+39,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	490	491	-1	-0,2
EBIT bereinigt in Mio. €	196	203	-7	-3,4
Brutto-Investitionen in Mio. €	249	274	-25	-9,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	27.721	27.472	+249	+0,9

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr konnte trotz gesunkener Pünktlichkeit der S-Bahn München aufgrund von Fahrzeugproblemen durch die gestiegenen Werte im Regionalverkehr und bei der S-Bahn Berlin verbessert werden.

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene wurde durch Ausschreibungsverluste gedämpft. Positiv wirkten eine stabilere Produktion und damit verbundene geringere Zugausfälle, Leistungsausweitungen sowie eine höhere Auslastung, sodass die Zahl der Reisenden leicht gesteigert werden konnte.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insgesamt nahezu stabil. Der Anstieg der Erträge wurde durch Aufwandssteigerungen kompensiert.

- ▶ Die Umsatzentwicklung wurde maßgeblich durch den Anstieg der Bestellerentgelte aufgrund der Dynamisierung geprägt. Dämpfend wirkten Leistungsverluste. Infolge der geänderten Fahrgeldanrechnungen in Bruttoverträgen kam es zu signifikanten ergebnisneutralen Verschiebungen zwischen Bestellerentgelten und Fahrgelderlösen.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen spürbar, im Wesentlichen aufgrund höherer Schadenersatzzahlungen sowie gesteigener Erträge aus Fahrzeugverkäufen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen, vor allem im Personalaufwand und durch höhere Instandhaltungsaufwendungen:

- ▶ Der Materialaufwand erhöhte sich vor allem durch höhere Kosten für die Nutzung der Infrastruktur und gestiegene Instandhaltungsaufwendungen.
- ▶ Der Personalaufwand stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl spürbar an.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen durch höhere bezogene IT-Dienstleistungen leicht zu.
- ▶ Infolge von Fahrzeugzugängen sowie Redesignmaßnahmen stiegen die Abschreibungen leicht.

Die Investitionstätigkeit ging aufgrund geringerer Fahrzeugzugänge für gewonnene Verkehrsverträge zurück.

Die Mitarbeiterzahl stieg leicht, unter anderem infolge von Neueinstellungen und der Durchführung von Funktionsausbildungen.

Sparte Bus

- ▶ Intensivierung des Wettbewerbsumfelds.
- ▶ Verbesserung operative Exzellenz.
- ▶ Verzögerte Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen.

Sparte Bus	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Pünktlichkeit Bus in %	91,5	91,6	-	-
Reisende in Mio.	260,5	274,5	-14,0	-5,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	2.970	3.078	-108	-3,5
Betriebsleistung in Mio. Buskm	236,0	247,2	-11,2	-4,5
Gesamtumsatz in Mio. €	580	611	-31	-5,1
Außenumsatz in Mio. €	556	565	-9	-1,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	23	38	-15	-39,5
EBIT bereinigt in Mio. €	-9	11	-20	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	25	25	-	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	8.641	8.403	+238	+2,8

Im Busverkehr lag die Pünktlichkeit annähernd auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2018.

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr war infolge von ausschreibungsbedingten Leistungsverlusten rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt unter Druck. Ein Rückgang der Erträge verbunden mit einem leichten Anstieg der Aufwendungen führte dazu, dass die operativen Ergebnisgrößen deutlich zurückgingen.

- ▶ Die Umsatzentwicklung wurde durch Leistungsverluste und geringere Schienenersatzverkehre geprägt.
 - ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge kompensierten teilweise die Umsatzentwicklung, unter anderem infolge höherer Erträge aus Schadenersatz und Erstattungen.
- Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen vor allem im Personalaufwand:
- ▶ Der Materialaufwand stieg leicht an, getrieben unter anderem durch höhere Dieselpreise und Auftragnehmerleistungen.
 - ▶ Der Personalaufwand nahm aufgrund der höheren Mitarbeiterzahl sowie tarifbedingt zu.
 - ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich leicht. Reduzierend wirkende IFRS-16-Effekte wurden dabei unter anderem durch höhere IT-Aufwendungen und Aufwendungen für Schadenersatz kompensiert.
 - ▶ Die gestiegenen Abschreibungen (+18,5%/+5 Mio. €) resultierten unter anderem aus Investitionen im Vorjahr.
- Die Investitionstätigkeit stieg unter anderem aufgrund von IT-Investitionen und IFRS-16-Effekten.

Die Mitarbeiterzahl stieg per 30. Juni 2019 unter anderem infolge der Einstellung von Busfahrern.

Geschäftsfeld DB Arriva

Rahmenbedingungen

DB Arriva ist in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren vertreten. Dies stellt eine mögliche Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar. DB Arriva beobachtet die Entwicklung in den europäischen Verkehrsmärkten, um unter anderem an Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können oder sich frühzeitig auf sich ändernde Marktbedingungen einzustellen. Im ersten Halbjahr 2019 gab es die im Folgenden dargestellten für DB Arriva relevanten Entwicklungen in Europa.

Weitere Fortschritte bei der Liberalisierung des französischen Verkehrsmarktes

DB Arriva verfolgt weiterhin die Entwicklungen in der französischen Verkehrspolitik, von denen erwartet wird, dass sie einen Rahmen für Verkehrsunternehmen schaffen, um zukünftig Angebote entwickeln zu können. Die französischen Regionen werden zunehmend aktiver, um ihre Märkte für den Wettbewerb zu öffnen. Die französische Regierung und einige Regionen haben ihre Absicht verkündet, 2020 mit der Vergabe von Schienenverkehrsangeboten zu beginnen. Die Region Île-de-France (Großraum Paris) zieht es ebenfalls in Betracht, ihren Busmarkt und verschiedene Transportprojekte für den Wettbewerb in Übereinstimmung mit der EU Regulierung zu öffnen. DB Arriva beobachtet diese regionalen Marktentwicklungen, trifft aber aktuell noch keine finalen Entscheidungen, da sich der Prozess noch entwickelt und dadurch mehr Informationen über Geschäftsoportunitäten verfügbar werden sollten.

Niedrigemissionsstrategie in Dänemark

Die Stadtverwaltung von Kopenhagen plant, dass bis 2025 alle Busse emissionsfrei sein sollen. DB Arriva arbeitet eng mit dem öffentlichen Aufgabenträger zusammen, um einen reibungslosen Übergang von Diesel- auf Niedrigemissionsfahrzeuge zu ermöglichen. Es wird erwartet, dass andere Städte dem Beispiel Kopenhagens folgen.

Ereignisse im ersten Halbjahr 2019

Gewinn von Verkehrsverträgen

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 1. Halbjahr 2019		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
			p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
Plzen Region Süd	Tschechien	06/2020-06/2030	10,0	100,1
Plzen Region Nord	Tschechien	03/2020-03/2030	8,2	81,9
London (6 Teilstrecken)	Großbritannien	jeweils 5 Jahre	7,4	37,0
City of Warsaw II	Polen	09/2019-12/2026	4,0	29,0
Jesenicko - Region Olomucky (Nordmähren)	Tschechien	01/2020-01/2030	2,2	21,9
Stansted Airport - London and Regional Coach connections (Los 2)	Großbritannien	02/2020-02/2025	3,3	16,7
NT25	Dänemark	08/2019-08/2029	1,4	13,9
London (5 Teilstrecken)	Großbritannien ²⁾	jeweils 2 Jahre	5,5	11,0
City Transport Pribram	Tschechien	12/2019-12/2029	0,8	7,8
City of Piran	Slowenien	03/2019-03/2029	0,5	5,2
Lelystad airportshuttle	Niederlande	04/2020-04/2030	0,3	2,6
Sonstige ³⁾		5-6 Jahre	1,6	3,1
Insgesamt¹⁾			45,1	330,2

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

³⁾ Inklusive Verlängerung eines bestehenden Verkehrsvertrags.

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 1. Halbjahr 2019		Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
			p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
CrossCountry ²⁾	Großbritannien	10/2019-10/2020	35,0	35,0
Region Zlin - package B	Tschechien	12/2019-12/2029	1,9	18,7
MoT Trains (R21, R22, R24, R26)	Tschechien	12/2019-12/2022	2,0	6,0
Insgesamt¹⁾			38,9	59,7

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

Umweltmaßnahmen

- ▶ DB Arriva unterzeichnete einen europaweiten Vertrag mit TomTom Telematics. Die Technologie gibt Busfahrern direktes Feedback zu Brems- und Beschleunigungsvorgängen sowie Leerläufen, um den Kraftstoffverbrauch zu senken und die Umweltfreundlichkeit zu erhöhen.

- ▶ Zusammen mit der niederländischen Provinz Limburg arbeitet DB Arriva daran, bis 2026 eine emissionsfreie Verkehrsnetzwerk in der Region zu betreiben. Dazu gehört auch, dass mit der Inbetriebnahme von insgesamt 55 emissionsfreien Bussen in Maastricht begonnen wurde.
- ▶ Im Juni 2019 hat DB Arriva nach der Vergabe eines Achtjahresvertrags Busverkehre in der südschwedischen Stadt Helsingborg gestartet. Diese beinhalten auch den Betrieb des neuen elektrischen Bus-Rapid-Transitsystems der Stadt.

Weitere Ereignisse

- ▶ Im März 2019 hat DB Arriva im slowakischen Zilina das Bikesharing-System BikeKIA gestartet. Dieses wird von Kia Motors, einem großen lokalen Arbeitgeber, unterstützt.
- ▶ Der 2017 gestartete appbasierte und bedarfsorientierte Busverkehr ArrivaClick ist jetzt in der dritten Stadt in Großbritannien unterwegs: Im ersten Halbjahr 2019 war der Start in Leicestershire. Davor wurde der Service bereits in Kent in der Nähe von London (2017) und in Liverpool (2018) eingeführt. Darüber hinaus prüft DB Arriva Einsätze an weiteren Orten.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

- ▶ Stabile bis positive Entwicklung in den meisten Geschäften.
- ▶ Positive Effekte aus Akquisition von VT-Arriva, gegenläufig wirkte Beendigung des Verkehrsvertrags von Arriva Trains Wales.
- ▶ Situation bei Arriva Rail North unverändert, aber Leistung wurde stabilisiert und verbessert sich.

DB Arriva	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) in %	92,3	91,2	-	-
Reisende Bus und Schiene ¹⁾ in Mio.	1.124	1.002	+122	+12,2
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	5.973	6.378	-405	-6,3
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	542,0	538,0	+4,0	+0,7
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	81,4	87,9	-6,5	-7,4
Gesamtumsatz in Mio. €	2.690	2.706	-16	-0,6
Außenumsatz in Mio. €	2.687	2.702	-15	-0,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	326	243	+83	+34,2
EBIT bereinigt in Mio. €	101	106	-5	-4,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	323	153	+170	+111
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	52.590	54.658	-2.068	-3,8

¹⁾ Wert erstes Halbjahr 2018 angepasst.

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) ist im ersten Halbjahr 2019 gestiegen. Der Anstieg ist vorrangig auf die Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und weniger witterungsbedingte Einschränkungen zurückzuführen.

Die Entwicklung von DB Arriva im ersten Halbjahr 2019 wurde von zwei Sondersachverhalten beeinflusst:

- ▶ Die vollständige Übernahme von VT-Arriva (Dezember 2018) hat das Busgeschäft in Mainland Europe gestärkt.
- ▶ Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise (Oktober 2018).

Entsprechend war die Leistungsentwicklung differenziert: Die Zahl der Reisenden (Bus und Schiene) stieg, getrieben durch die Busaktivitäten in Mainland Europe, während die Verkehrsleistung im Schienenverkehr getrieben durch UK Trains rückläufig war. Die Betriebsleistung stieg im Busverkehr, während sie im Schienenverkehr zurückging.

Die wirtschaftliche Entwicklung zeigt eine weitere Stärkung von Mainland Europe und einen Rückgang bei UK Trains. Die geänderte Bilanzierung von Mietverhältnissen (**IFRS-16-Effekt 15f.**) führte zu einem deutlichen Anstieg des bereinigten EBITDA.

- ▶ Die Umsätze von DB Arriva wurden zu 20% in der Sparte UK Bus, zu 39% in der Sparte UK Trains und zu 41% in der Sparte Mainland Europe generiert. Der Umsatz lag in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2018. Umsatzrückgänge im Wesentlichen wegen der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise wurden durch höhere Unterstützungsleistungen und Fahrgeldeinnahmen bei UK Trains, Preiseffekte, die Akquisition von VT-Arriva sowie positive Währungskurseffekte fast vollständig kompensiert.

Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde unter anderem durch die Portfolioveränderungen und Kostensteigerungen geprägt:

- ▶ Der Anstieg des Materialaufwands (+3,5%/+29 Mio. €) war zum einen akquisitionsbedingt und resultierte zum anderen aus höheren Aufwendungen für Infrastrukturnutzung bei UK Trains und Instandhaltung vor allem bei Mainland Europe. Die Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise wirkte teilweise kompensierend.
- ▶ Der Personalaufwand (-0,2%/-2 Mio. €) blieb annähernd stabil. Die Effekte aus der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise wurden weitestgehend kompensiert durch die Akquisition von VT-Arriva, die höhere Mitarbeiterzahl und Gehaltssteigerungen.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-24,9%/-132 Mio. €) gingen infolge von IFRS-16-Effekten (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen) und aufgrund der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise deutlich zurück.

- ▶ Die Abschreibungen (+64,2%/+88 Mio.€) wurden maßgeblich durch IFRS-16-Effekte geprägt.

Auch die Investitionen stiegen maßgeblich infolge von IFRS-16-Effekten.

29% der Mitarbeiter von DB Arriva waren per 30. Juni 2019 in der Sparte UK Bus beschäftigt, 21% in der Sparte UK Trains und 50% in der Sparte Mainland Europe. Die Mitarbeiterzahl ist aufgrund der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise gesunken. Unter anderem die Akquisition von VT-Arriva und Einstellungen bei Arriva Rail North wirkten gegenläufig.

Sparte UK Bus

- ▶ Gegensteuerungsmaßnahmen schwächen Effekte aus spürbarem Kostendruck teilweise ab.
- ▶ Leistung in London verbessert sich trotz des anhaltend herausfordernden Marktumfelds.
- ▶ Trotz insgesamt leicht rückläufiger Nachfrage Umsatzzuwachs in den Regionen außerhalb Londons.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Sparte UK Bus				
Reisende ¹⁾ in Mio.	353,7	360,4	- 6,7	- 1,9
Betriebsleistung in Mio. Buskm	172,8	176,7	- 3,9	- 2,2
Gesamtumsatz in Mio. €	543	529	+ 14	+ 2,6
Außenumsatz in Mio. €	542	528	+ 14	+ 2,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	59	60	- 1	- 1,7
EBIT bereinigt in Mio. €	15	20	- 5	- 25,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	28	26	+ 2	+ 7,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	15.475	16.005	- 530	- 3,3

¹⁾ Wert erstes Halbjahr 2018 angepasst.

Die Leistungsentwicklung war getrieben durch die aktuell negative branchenweite Marktentwicklung sowie infolge von Angebotsanpassungen insgesamt leicht rückläufig. Die Entwicklung in London war gegenläufig positiv.

Die wirtschaftliche Entwicklung zeigt Umsatzzuwächse sowie höhere Aufwendungen unter anderem für Fahrerkosten, Fahrertrainings und Digitalisierungsprojekte, die zu einem Rückgang des operativen Ergebnisses geführt haben.

- ▶ Die Umsatzentwicklung war vor allem infolge gestiegener Erlöse aus Busverkäufen, Leistungszuwächsen in London sowie Währungskursbedingt positiv.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen, vor allem getrieben durch Zuwächse bei Schienenersatzverkehren und Fahrten für Sonderveranstaltungen.

Auf der Aufwandsseite zeigten sich spürbare Zusatzbelastungen im Material- und Personalaufwand.

- ▶ Der Anstieg des Materialaufwands wurde insbesondere durch höhere Aufwendungen für die Beschaffung von Bussen zum Weiterverkauf sowie für die Instandhaltung geprägt.

- ▶ Der Personalaufwand stieg vor allem tarifbedingt sowie infolge eines Fahrermangels.

- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wuchsen unter anderem aufgrund der Ausbildung von Fahrern und Digitalisierungsmaßnahmen. Kompensierend wirkten **IFRS-16-Effekte** **15 f.** (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).

- ▶ Die Abschreibungen stiegen deutlich infolge der **IFRS-16-Effekte** **15 f.**

Die Investitionen bewegten sich in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2018.

Die Mitarbeiterzahl war rückläufig, unter anderem infolge von Verkehrsvertragsbeendigungen im Patiententransport.

Sparte UK Trains

- ▶ Vertrag von Arriva Trains Wales endete im Oktober 2018.
- ▶ Situation bei Arriva Rail North unverändert, aber Leistung wurde stabilisiert und verbessert sich.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Sparte UK Trains				
Reisende in Mio.	180,5	193,6	- 13,1	- 6,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	4.846	5.249	- 403	- 7,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	55,0	61,3	- 6,3	- 10,3
Gesamtumsatz in Mio. €	1.071	1.147	- 76	- 6,6
Außenumsatz in Mio. €	1.048	1.123	- 75	- 6,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	105	59	+ 46	+ 78,0
EBIT bereinigt in Mio. €	38	42	- 4	- 9,5
Brutto-Investitionen in Mio. €	179	25	+ 154	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	10.965	12.802	- 1.837	- 14,3

Die Leistungsentwicklung wurde durch die Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise (Oktober 2018) gedämpft. Der Anstieg der Betriebsleistung bei Arriva Rail North und der erfolgreich durchgeführte Fahrplanwechsel im Mai 2019 wirkten teilweise kompensierend.

Die wirtschaftliche Entwicklung wurde insbesondere durch die Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise sowie die anhaltenden Verzögerungen bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen bei Arriva Rail North geprägt. In der Folge entwickelte sich das bereinigte EBIT schwächer. Der Anstieg des bereinigten EBITDA resultierte aus IFRS-16-Effekten.

- ▶ Der Umsatz ging infolge der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise zurück. Steigende Unterstützungsleistungen, höhere Fahrgeldeinnahmen sowie positive Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.

- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen vor allem aufgrund von zusätzlichen Finanzierungsbeiträgen für Projektkosten. Gegenläufig wirkte die Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise.

Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde geprägt durch die Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise, die grundsätzlich aufwandsmindernd wirkte:

- ▶ Der spürbare Anstieg des Materialaufwands resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für Infrastrukturnutzung und geringeren leistungsbezogenen Erträgen infolge von Baumaßnahmen.
- ▶ Der Personalaufwand sank infolge der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verringerten sich insbesondere aufgrund von IFRS-16-Effekten (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen). Höhere Franchisezahlungen wirkten sich leicht gegenläufig aus.
- ▶ Die Abschreibungen erhöhten sich aufgrund von IFRS-16-Effekten deutlich.

Die Investitionen stiegen ebenfalls merklich infolge der IFRS-16-Effekte.

Der Rückgang der Mitarbeiterzahl resultierte aus der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchise. Einstellungen bei Arriva Rail North wirkten gegenläufig.

Sparte Mainland Europe

- ▶ Akquisition von VT-Arriva in Ungarn im Dezember 2018 mit positivem Effekt.
- ▶ Gegensteuerungsmaßnahmen bezogen auf herausforderndes Marktumfeld mit anhaltendem Kostendruck einschließlich Fahrermangel in Mittel- und Osteuropa eingeleitet.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Sparte Mainland Europe				
Reisende Bus in Mio.	527,7	386,4	+141,3	+36,6
Reisende Schiene in Mio.	62,6	61,5	+1,1	+1,8
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.127	1.129	-2	-0,2
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	369,2	361,3	+7,9	+2,2
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	26,4	26,6	-0,2	-0,8
Gesamtumsatz in Mio. €	1.165	1.097	+68	+6,2
Außenumsatz in Mio. €	1.097	1.050	+47	+4,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	182	146	+36	+24,7
EBIT bereinigt in Mio. €	70	67	+3	+4,5
Brutto-Investitionen in Mio. €	106	94	+12	+12,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	25.725	25.516	+209	+0,8

Die Leistungsentwicklung bei Mainland Europe war überwiegend positiv:

- ▶ Im Schienenverkehr stieg die Reisendenzahl, hauptsächlich aufgrund der Entwicklung in Schweden. Verkehrs- und Betriebsleistung blieben annähernd stabil.
- ▶ Im Busverkehr stiegen die Reisendenzahl und die Betriebsleistung maßgeblich infolge der Akquisition von VT-Arriva (Dezember 2018).

Die wirtschaftliche Entwicklung war leicht positiv. Positive Effekte resultierten unter anderem aus der Geschäftsausweitung in Ungarn (Akquisition von VT-Arriva).

- ▶ Die Umsatzentwicklung war vor allem akquisitionsbedingt sowie infolge von Leistungszuwächsen in Schweden positiv. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig dämpfend.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben in etwa stabil.

Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde wesentlich geprägt durch die Akquisition von VT-Arriva und operative Kostensteigerungen:

- ▶ Der spürbare Anstieg des Materialaufwands wurde maßgeblich durch höhere Instandhaltungsaufwendungen und die Akquisition von VT-Arriva getrieben.
- ▶ Der Personalaufwand stieg leicht, unter anderem infolge der Akquisition von VT-Arriva. Der Fachkräftemangel in Mittel- und Osteuropa wirkte zusätzlich belastend. Währungskurseffekte wirkten kompensierend.
- ▶ Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultierte vorwiegend aus **IFRS-16-Effekten Q15f.** (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- ▶ Die Abschreibungen stiegen durch die IFRS-16-Effekte deutlich.

Die Investitionen erhöhten sich vor allem aufgrund von IFRS-16-Effekten sowie der Beschaffung von Bussen in Schweden deutlich.

Die Mitarbeiterzahl stieg hauptsächlich infolge der Akquisition der VT-Arriva. Gegenläufig wirkte die Beendigung von Verkehrsverträgen.

Güterverkehr und Logistik

Marktentwicklungen

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen basieren auf vorläufigen Daten und Daten mit teilweise unterschiedlichem Zeithorizont, da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keine vollständigen Erkenntnisse über die Entwicklung im ersten Halbjahr 2019 vorlagen.

Deutscher Güterverkehrsmarkt mit positivem Jahresauftakt

Nach internen Berechnungen entwickelte sich der Gesamtmarkt im Güterverkehr zu Beginn des Jahres 2019 weiter positiv, wobei sich bei den einzelnen Verkehrsträgern aber ein sehr differenziertes Bild zeigte.

- ▶ Insgesamt abgeschwächte, aber noch positive Konjunkturimpulse aus Handel und Binnennachfrage. Belastend wirken negative Effekte aus rückläufigen Entwicklungen zum Beispiel in der Stahl-, Chemie- und Pkw-Produktion.
- ▶ Ressourcenengpässe sind weiterhin ein Thema und tragen zu Gesamtkostensteigerungen bei. Die Wettbewerbsintensität bleibt hoch.
- ▶ Nicht konjunkturbedingte Sondereffekte wie zum Beispiel Verkehrsverlagerungen infolge des Niedrigwassers 2018, strukturelle Veränderungen im Rahmen der fortschreitenden Energiewende oder Qualitätseinbußen beeinflussen vor allem die Entwicklung der Güterbahnen und der Binnenschifffahrt.
- ▶ Nach den kontinuierlichen Leistungsrückgängen seit Mai 2018 infolge des extremen Niedrigwassers verzeichnete die Binnenschifffahrt zum Jahresauftakt 2019 zwar wieder eine leicht positive Mengenentwicklung, die Verkehrsleistung blieb jedoch im ersten Quartal hinter dem Vorjahresniveau zurück. Gestiegenen Transporten in den Bereichen Kohle, Erze/Baustoffe sowie Kokerei-/Mineralölerzeugnisse standen dabei teils deutliche Rückgänge bei Container-, Schrott-, Abfall-, Chemie- und Stahlverkehren gegenüber.

Schiene zum Jahresstart unter Vorjahresniveau

- ▶ Durch die erneute Erweiterung des Berichtskreises in den Monatserhebungen des Statistischen Bundesamtes von 57 auf 72 EVU kann zur Entwicklung auf dem Schienengüterverkehrsmarkt nur eine Indikation aufgezeigt werden. Nach bisherigen Veröffentlichungen zeigte sich in Deutschland bis April 2019 durch den erweiterten Berichtskreis zwar ein moderates Wachstum, auf vergleichbarer Basis ging die Verkehrsleistung jedoch um knapp 4% zurück.

- ▶ DB Cargo verzeichnete im ersten Halbjahr 2019 einen weiteren Leistungsrückgang, der aber geringer ausfiel als 2018. Der Leistungsrückgang ist größtenteils auf die rückläufige Entwicklung in der Stahlindustrie, aber auch in den Bereichen Chemie-, Steine/Erden und Automotive zurückzuführen.
- ▶ Für die konzernexternen Bahnen gehen wir von einer anhaltend positiven, aber ebenfalls spürbar abgeschwächten Entwicklung aus. Neben den nachlassenden Konjunkturimpulsen stützt sich diese Annahme auf Verkehrsverlagerungen von DB Cargo zum Beispiel aus Qualitätsgründen oder dem Selbsteintritt ehemaliger Kooperationspartner bei grenzüberschreitenden Verkehren auf dem deutschen Streckenabschnitt.

Straße mit stabilem Wachstum

- ▶ Der Lkw-Verkehr profitiert weiterhin von Impulsen aus dem Außenhandel, der positiven Konsumstimmung sowie der Nachfrage aus der Baubranche.
- ▶ Nach eigenen Berechnungen lag die Verkehrsleistung bis Mai 2019 um gut 3% über dem Vorjahresniveau.
- ▶ Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr in den ersten fünf Monaten 2019 wider, wonach die Fahrleistung auf den Bundesautobahnen um 3,1% angestiegen ist. Aufgrund der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 ist deren Berücksichtigung im Vorjahresvergleich nicht möglich.
- ▶ Während die in Deutschland zugelassenen Lkw um 1,2% zulegten, entwickelten sich die Fahrzeuge aus dem Ausland mit einem Plus von 4,5% weiterhin überdurchschnittlich. Das kräftigste Wachstum zeigten dabei Lkw aus Polen, Litauen, Slowenien und Rumänien, die zusammen für etwa 70% des Gesamtwachstums stehen.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt auf Vorjahresniveau

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) ist im Auftaktquartal 2019 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um etwa 1% gestiegen. Gestützt wird die Transportnachfrage durch eine robuste europäische Binnenkonjunktur mit einer steigenden Konsumententwicklung, was sich positiv auf die Importe auswirkt. Auch die Exporte fielen in den ersten Monaten besser als erwartet aus. Positive Impulse kamen

vor allem aus den Verkehren über die Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam, Hamburg und den Chinaverkehren auf der »Neuen Seidenstraße«. Die anhaltend rückläufige Entwicklung bei den Kohletransporten wirkt dagegen weiter belastend.

- ▶ Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Großbritannien stieg im ersten Quartal 2019 gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich um 4,5% an. Positiv entwickelten sich vor allem die Baustoff- und die internationalen Transporte, während die Kohleverkehre weiter zurückgingen – ihr Anteil im nationalen SGV-Markt sank innerhalb von vier Jahren von über 30% auf unter 10%. Bei DB Cargo UK stieg die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2019 leicht an und die führende Marktposition konnte behauptet werden.
- ▶ Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Polen ging im ersten Quartal 2019 gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht zurück (–1%). Dabei stand kräftigen Rückgängen bei den Baustoff-, Erz- und Metallverkehren eine vor allem durch die Chinaverkehre gestützte dynamische Entwicklung der Intermodalverkehre (+18%) gegenüber. Der Anteil der Intermodalverkehre am nationalen SGV liegt aktuell bei etwa 11%. Die Verkehrsleistung von DB Cargo Polska ging im ersten Halbjahr 2019, entsprechend dem Markttrend, moderat zurück.
- ▶ Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Frankreich ging im ersten Quartal 2019 gegenüber dem Vorjahr um etwa 1% zurück, dürfte sich in den Folgemonaten aufgrund der massiven Streiks im Jahr 2018 im Zusammenhang mit der französischen Bahnreform aber wieder positiv entwickeln. Euro Cargo Rail (ECR) konnte seine Verkehrsleistung in den ersten Monaten des Jahres 2019 ebenfalls deutlich steigern und seine Marktposition festigen.

Europäischer Landverkehrsmarkt startet positiv

Der europäische Landverkehr ist 2019 mit einer positiven Entwicklung gestartet, auch wenn die Preise gegenüber 2018 nur verhalten stiegen. Der Grund hierfür liegt vor allem in der Ausweitung der Kapazitäten bei etwas schwächer wachsender Nachfrage nach Laderaum. Demgegenüber setzt sich der Trend der Fahrerknappheit fort, was tendenziell den Kostendruck erhöht.

Im ersten Halbjahr 2019 wuchs das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr bei DB Schenker.

Luftfrachtmarkt nach letztjährigem starken Wachstum rückläufig

Der globale Luftfrachtmarkt entwickelte sich im ersten Halbjahr 2019 mit –0,5% deutlich schwächer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die Ursachen hierfür liegen in der gedämpften Entwicklung des Welthandels sowie der globalen Industrieproduktion, geschürt durch politische Unsicherheiten, die in Handelshemmnissen münden. Betroffen sind global alle nennenswerten Handelsrouten, einzig die Tradelane von Europa nach Nordamerika verzeichnet ein Wachstum.

Durch den Kapazitätsangebotsüberschuss verbunden mit der derzeitigen Marktlage entsteht Druck auf Einkaufs- und Absatzpreise mit aktuell sinkender Tendenz.

DB Schenker verzeichnete im ersten Halbjahr 2019 eine deutliche Volumeneinbuße.

Seefrachtmarkt verliert Schwung

In den ersten Monaten 2019 ist der Seefrachtmarkt noch solide gewachsen. Dabei entwickelt sich insbesondere der innerasiatische Handel weiterhin gut. Gleichzeitig führen die beidseitig gestiegenen Zölle zunehmend zu rückläufigen Verkehren zwischen den USA und China, sodass das Wachstum im Vergleich zum Vorjahr moderater ausfällt.

Die Raten dürften im Laufe des Jahres steigen, was zum Teil auf ein besseres Kapazitätsmanagement durch die wichtigsten Carrier-Allianzen und die Auswirkungen der Umsetzung der neuen Umweltvorschriften auf das Schifffahrtsgeschäft zurückzuführen ist.

DB Schenker verzeichnete im ersten Halbjahr 2019 einen Mengenzuwachs.

Kontraktlogistikmarkt anhaltend dynamisch

Die positive Marktentwicklung in der Kontraktlogistik hält auch 2019 an. Besonders der dynamisch wachsende E-Commerce-Bereich ist hier ein wichtiger Treiber. Gleichzeitig drückt der hohe Wettbewerb jedoch die Margen, sodass Umsatz und Gewinn nicht in gleichem Maße steigen.

Überdurchschnittliches Wachstum realisiert Schenker in den Regionen Europe und Americas, insbesondere in den USA und Lateinamerika baut Schenker sein Geschäft kontinuierlich aus. Zu den wichtigen Marktsegmenten zählen Industrie- und Konsumgüter, Healthcare und die Automobilindustrie, vor allem aber die stark wachsende Elektronikindustrie.

Geschäftsfeld DB Cargo

Rahmenbedingungen

Unterstützung des Masterplans Schienengüterverkehr

Ziel des **Masterplans Schienengüterverkehr D 6** ist es, den Schienengüterverkehr zu stärken und mehr Güter von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Insbesondere die Entlastung der EVU über die Trassenpreise ist ein entscheidender Schritt, um dieses Ziel zu erreichen. DB Cargo setzt diese Förderung für Mehrverkehre und für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene ein. Dafür investiert DB Cargo in Ressourcen zum Schaffen zusätzlicher Kapazitäten, in die Verbesserung der produktiven Qualität – Mehrsystemlokomotiven ermöglichen beispielsweise durchgehende Produktion auf internationalen Korridoren –, in die Erfüllung der Kundenbedarfe für Güterwagen und in die Zukunftsfähigkeit und Digitalisierung des Geschäfts. Zu den umfangreichen Investitionen gehören insbesondere die Beschaffung von 100 Mehrsystemlokomotiven und rund 6.000 Güterwagen und die GPS-Ausrüstung von mehr als 60.000 Güterwagen. Außerdem läuft ein umfangreiches Rekrutierungs- und Qualifizierungsprogramm.

Ereignisse im ersten Halbjahr 2019

- ▶ DB Cargo hat bereits 70% seiner **Güterwagen auf leise Sohlen umgerüstet D 11**.
- ▶ Im April 2019 wurden die Ergebnisse des **Forschungsprojekts Aufbau und Erprobung von innovativen Güterwagen D 12** dem BMVI vorgestellt.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

- ▶ Güterverkehrsoffensive mit positivem Beitrag.
- ▶ Leistungs- und Ergebnisentwicklung weiter rückläufig.
- ▶ Positive Geschäftsentwicklung in Western Europe.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
DB Cargo	2019	2018	absolut	%
Pünktlichkeit in %	73,8	73,5	-	-
Beförderte Güter in Mio. t	122,4	129,4	-7,0	-5,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	43.738	44.534	-796	-1,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	82,9	83,3	-0,4	-0,5
Auslastung in t pro Zug	527,8	534,7	-6,9	-1,3
Gesamtumsatz in Mio. €	2.270	2.255	+15	+0,7
Außenumsatz in Mio. €	2.141	2.112	+29	+1,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	20	-1	+21	-
EBIT bereinigt in Mio. €	-132	-127	-5	+3,9
EBIT-Marge (bereinigt) in %	-5,8	-5,6	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	163	140	+23	+16,4
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	29.198	28.709	+489	+1,7

Die Pünktlichkeit von DB Cargo konnte leicht gesteigert werden. Verbesserte Pünktlichkeiten unter anderem in Großbritannien, Frankreich und Skandinavien kompensierten den Pünktlichkeitsrückgang in Deutschland, der unter anderem eine Folge der stark ausgelasteten Infrastruktur war. Zudem haben sich erneut externe Störereignisse negativ auf die Pünktlichkeitsentwicklung ausgewirkt.

Die Leistungsentwicklung war weiter rückläufig. Dies resultierte aus der Entwicklung in Central Europe. Die Betriebsleistung entwickelte sich annähernd auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2018. Die Menge der beförderten Güter, die Verkehrsleistung und die Auslastung pro Zug gingen zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt angespannt. Die Umsatzentwicklung war zwar leicht positiv, aber insbesondere die Entwicklung des Personalaufwands führte dazu, dass das bereinigte EBIT leicht zurückging. Die Entwicklung des bereinigten EBITDA resultierte aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16.

- ▶ Die Umsätze wurden zu 81% in Central Europe, zu 13% in Western Europe und zu 5% in Eastern Europe generiert. Der Umsatz stieg im Wesentlichen infolge des Wegfalls von negativen Einmaleffekten im Vorjahr (Streiks in Frankreich, Unwetter in Großbritannien), der Gründung einer belgischen Tochtergesellschaft zum Jahresbeginn und der damit verbundenen Geschäftsausweitung in Belgien, sowie preisbedingt. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig leicht dämpfend.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (+40,1%/+55 Mio. €) stiegen vor allem aufgrund der Trassenpreisförderung (**Integrierter Bericht 2018 D 63**) deutlich (gegenläufige Effekte in den Umsatzerlösen).

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Anstieg, getrieben durch den Personal- und Materialaufwand:

- ▶ Der Materialaufwand (+2,1%/+27 Mio. €) lag vor allem aufgrund gestiegener eingekaufter Transport- und sonstiger Dienstleistungen über dem Niveau des ersten Halbjahres 2018.
- ▶ Der Personalaufwand (+5,9%/+48 Mio. €) erhöhte sich tarifbedingt sowie infolge eines Personalaufbaus insbesondere in Central Europe deutlich.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-6,7%/-22 Mio. €) gingen vor allem aufgrund von **IFRS-16-Effekten D 15f.** zurück (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- ▶ Die Abschreibungen (+20,6%/+26 Mio. €) stiegen im Wesentlichen aufgrund der IFRS-16-Effekte an.

Die Investitionstätigkeit nahm unter anderem infolge von IFRS-16-Effekten sowie höheren Investitionen in Güterwagen und IT deutlich zu.

Per 30. Juni 2019 waren 66% der Mitarbeiter in Central Europe, 15% in Western Europe und 13% in Eastern Europe beschäftigt. Die Zahl der Mitarbeiter stieg in Central Europe und Western Europe an. Gegenläufig wirkte die Reduzierung der Mitarbeiter in Polen und Rumänien infolge von Optimierungsmaßnahmen.

Region Central Europe

- ▶ Schienengüterverkehrsoffensive mit positivem Effekt.
- ▶ Wegfall negativer Einmaleffekte aus erstem Halbjahr 2018, aber konjunkturelle Eintrübung und Faktorkostensteigerungen belasten Entwicklung.
- ▶ Qualitätsprobleme aus Vorjahr wirken noch nach.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Region Central Europe				
Beförderte Güter in Mio. t	116,1	119,2	-3,1	-2,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	35.052	36.240	-1.188	-3,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	64,8	67,8	-3,0	-4,4
Gesamtumsatz in Mio. €	2.489	2.465	+24	+1,0
Außenumsatz in Mio. €	1.736	1.750	-14	-0,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	26	23	+3	+13,0
EBIT bereinigt in Mio. €	-80	-66	-14	+21,2
Brutto-Investitionen in Mio. €	147	124	+23	+18,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	19.343	18.934	+409	+2,2

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war infolge des Rückgangs in der Rohstahl- und Fahrzeugproduktion in Deutschland rückläufig. Gegenläufig wirkte die Geschäftsausweitung in Belgien teilweise kompensierend. Die Auslastung konnte weiter leicht verbessert werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist weiterhin herausfordernd. Die Ertragssteigerungen konnten die Aufwandssteigerungen nicht ausgleichen, sodass das bereinigte EBIT zurückging. Die Entwicklung des bereinigten EBITDA resultierte aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16.

- ▶ Trotz des Leistungsrückgangs konnte ein leichter Umsatzzuwachs erzielt werden. Dies resultierte unter anderem aus dem Wegfall negativer Effekte im ersten Halbjahr 2018 sowie aus der Geschäftsausweitung in Belgien.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen vor allem aufgrund der Trassenpreisförderung (**Integrierter Bericht 2018** **63**) deutlich (gegenläufige Effekte in den Umsatzerlösen).

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Anstieg, getrieben durch den Personal- und Materialaufwand:

- ▶ Der Materialaufwand erhöhte sich vor allem infolge gestiegener eingekaufter Transportleistungen unter anderem zur Stabilisierung der Produktion in Deutschland spürbar.
- ▶ Der Personalaufwand stieg tarifbedingt sowie infolge einer höheren Mitarbeiterzahl.
- ▶ Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultierte vorrangig aus höheren bezogenen Service- und IT-Leistungen. Der aufwandsmindernde IFRS-16-Effekt wurde mehr als kompensiert.
- ▶ Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus dem IFRS-16-Effekt.

Die Brutto-Investitionen nahmen unter anderem infolge von IFRS-16-Effekten sowie höheren Investitionen in Güterwagen und IT deutlich zu.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich vor allem durch Einstellungen im Rahmen der Nachführung von Personal in operativen Funktionsgruppen und der Akquise von Personal im Rahmen von Neugeschäften insbesondere in Belgien.

Region Western Europe

- ▶ Entwicklungen in Spanien und Großbritannien treiben Leistungs- und Ergebnisverbesserungen.
- ▶ Wegfall von negativen Effekten (Streiks in Frankreich, Unwetter in Großbritannien) unterstützt Entwicklung.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Region Western Europe				
Beförderte Güter in Mio. t	24,7	24,5	+0,2	+0,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	6.308	5.868	+440	+7,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm	14,2	11,5	+2,7	+23,5
Gesamtumsatz in Mio. €	358	324	+34	+10,5
Außenumsatz in Mio. €	288	259	+29	+11,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	32	6	+26	-
EBIT bereinigt in Mio. €	-4	-25	+21	-84,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	11	13	-2	-15,4
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.335	4.320	+15	+0,3

In Western Europe verzeichneten die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung deutliche Zuwächse. Auch die Menge der beförderten Güter stieg leicht. Positiv wirkten die Entwicklung in Spanien sowie der Wegfall negativer Effekte in Frankreich und Großbritannien aus dem ersten Halbjahr 2018. Zudem leisteten Geschäftsausweitungen mit neuen und bestehenden Kunden insbesondere in Großbritannien einen positiven Beitrag zur Leistungsentwicklung.

Die wirtschaftliche Entwicklung lag deutlich über dem ersten Halbjahr 2018: Der Umsatz wuchs stärker als der Aufwand, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verbesserten.

- ▶ Der Umsatz stieg infolge des Wegfalls der negativen Effekte aus dem ersten Halbjahr 2018 (Streiks in Frankreich, Unwetter in Großbritannien) sowie von Zuwächsen in den Bereichen Fahrzeuge, Metall und Intermodal.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen währungskursbedingt zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem unterproportionalen Anstieg, getrieben durch den Materialaufwand:

- ▶ Der Materialaufwand stieg vor allem infolge höherer eingekaufter Transportleistungen. Kompensierend wirkten niedrigere Instandhaltungsaufwendungen.
- ▶ Der Personalaufwand lag infolge von Neueinstellungen beim operativen Personal in Spanien und Frankreich etwas über dem ersten Halbjahr 2018.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren infolge der Beendigung von IT-Projekten in Spanien sowie von **IFRS-16-Effekten** **□15f.** (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen) rückläufig.
- ▶ Die Abschreibungen erhöhten sich aufgrund von IFRS-16-Effekten.

Die Brutto-Investitionen gingen aufgrund von Verzögerungen bei der Umsetzung geplanter Projekte in Großbritannien zurück.

Die Mitarbeiterzahl stieg unter anderem beim betrieblichen Personal (Frankreich) sowie im Bereich Instandhaltung (Spanien) an.

Region Eastern Europe

- ▶ Leistungsentwicklung leicht rückläufig.
- ▶ Preismaßnahmen gleichen Faktorkostensteigerungen nur teilweise aus.
- ▶ Steigerung Personalkosten infolge angespannter Arbeitsmarktlage.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Region Eastern Europe				
Beförderte Güter in Mio. t	7,5	8,4	- 0,9	- 10,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.377	2.426	- 49	- 2,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	3,9	4,0	- 0,1	- 2,5
Gesamtumsatz in Mio. €	176	151	+ 25	+ 16,6
Außenumsatz in Mio. €	116	103	+ 13	+ 12,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	13	14	- 1	- 7,1
EBIT bereinigt in Mio. €	3	7	- 4	- 57,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	4	3	+ 1	+ 33,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	3.893	3.985	- 92	- 2,3

Die Leistungsentwicklung in Eastern Europe bezogen auf die Verkehrs- und Betriebsleistung entwickelte sich leicht schwächer. Die Menge der beförderten Güter sank deutlich, unter anderem infolge eines geringeren Verkehrsaufkommens in den Bereichen Logistics und Intermodal in Polen.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt herausfordernd: Die operativen Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT gingen leicht zurück, unter anderem infolge des Wegfalls positiver Effekte aus dem ersten Halbjahr 2018 (Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen).

- ▶ Der Umsatz stieg im Wesentlichen preisbedingt. Zudem zeigten auch Logistikdienstleistungen und die Europa-Asien-Verkehre eine positive Entwicklung. Gegenläufig hatte der kapazitätsbedingte Geschäftsrückgang in den polnischen Seehäfen einen dämpfenden Effekt.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen infolge des Wegfalls positiver Effekte aus dem Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen deutlich zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Anstieg, getrieben durch den Materialaufwand:

- ▶ Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen infolge höherer Transportleistungseinkäufe deutlich.
- ▶ Der Personalaufwand stieg aufgrund von Tarifierhöhungen, vor allem getrieben durch eine angespannte Arbeitsmarktlage in Osteuropa, an.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken deutlich. Dies resultierte aus **IFRS-16-Effekten** **□15f.** (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- ▶ Die Abschreibungen stiegen dementsprechend deutlich an.

Die Investitionstätigkeit ist auf niedrigem Niveau deutlich angestiegen, unter anderem durch IFRS-16-Effekte.

Die Mitarbeiterzahl war insbesondere aufgrund von Optimierungsmaßnahmen in Polen und Rumänien rückläufig. Gegenläufig stieg die Zahl der Mitarbeiter für den Korridor Europa—Asien leistungsbedingt.

Geschäftsfeld DB Schenker

Digitalisierung und Innovation

- ▶ In Kooperation mit dem schwedischen Start-up EINRIDE hat DB Schenker im März 2019 begonnen, den weltweit ersten autonomen und elektrischen Lkw im schwedischen Straßenverkehr zu testen. Der sogenannte T-Pod setzt neue Maßstäbe für die emissionsfreie, intelligente Mobilität der Zukunft.
- ▶ Über die digitale Buchungsplattform connect 4.0, die DB Schenker seit Januar 2019 global ausrollt, können Kunden ihre Frachtaufträge weltweit online aufgeben. Sie bekommen ein sofortiges, konkretes Preisangebot und wissen immer, wo sich die Sendungen aktuell befinden. connect 4.0 wird für alle Frachtsparten und damit zu Luft, zu Wasser und zu Land angeboten und ist seit Juni 2019 auch in Nord- und Südamerika verfügbar.
- ▶ DB Schenker entwickelte mit Kooperationspartnern das Projekt iHub. Es soll zeigen, wie ein IT-gestütztes System Lkw-Flotten effizient steuern kann, die aus dieselbetriebenen und elektrischen Fahrzeugen bestehen. Das Vorhaben wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert.

Umweltmaßnahmen

- ▶ Seit Mai 2019 sind in Oslo acht MAN eTGE-Transporter im Einsatz, um die CO₂-Emissionen in der Stadtlogistik um rund 80% zu reduzieren.
- ▶ Im März hat DB Schenker in Frankfurt am Main, in Stuttgart und in der französischen Hauptstadt Paris vier fabrikneue Elektro-Lkw, sogenannte Fuso eCanter, übernommen. Die elektrisch angetriebenen 7,5-Tonner werden im Tagesgeschäft eingesetzt und transportieren Stückgut. Auch in Berlin nutzt DB Schenker bereits seit einiger Zeit e-Lkw und erprobt ihren Einsatz in gemischten Flotten.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

- ▶ Nachlassende Impulse aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld.
- ▶ Insbesondere Landverkehr mit positiver Entwicklung.
- ▶ Umfangreiche Initiativen für Kostenreduktionen, zur Verbesserung der Effizienz und zur Digitalisierung.

DB Schenker	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Sendungen im Landverkehr in Tausend	53.860	52.522	+1.338	+2,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	578,9	649,4	-70,5	-10,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.115	1.087	+28	+2,6
Gesamtumsatz in Mio. €	8.525	8.333	+192	+2,3
Außenumsatz in Mio. €	8.491	8.301	+190	+2,3
Rohertrag in Mio. €	3.064	2.888	+176	+6,1
Rohertragsmarge in %	35,9	34,7	-	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	499	314	+185	+58,9
EBIT bereinigt in Mio. €	238	216	+22	+10,2
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,8	2,6	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	261	78	+183	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	75.981	74.104	+1.877	+2,5

Die Volumenentwicklung war im Landverkehr und in der Seefracht positiv. Aufgrund der angespannten Marktlage entwickelte sich das Volumen in der Luftfracht deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines Anstiegs der Erträge deutlich positiv. Auch der Rohertrag legte zu, am deutlichsten in der Kontraktlogistik. Die Rohtragsmarge verbesserte sich.

Die Umsätze wurden zu 43% im Landverkehr, zu 20% in der Luftfracht, zu 18% in der Seefracht sowie zu 16% in der Kontraktlogistik generiert.

Das bereinigte EBIT wurde zu 40% im Landverkehr, zu 28% in der Luftfracht, zu 9% in der Seefracht sowie zu 17% in der Kontraktlogistik generiert.

- ▶ Haupttreiber der positiven Umsatzentwicklung waren der Landverkehr, die Seefracht und die Kontraktlogistik. Insgesamt positive Währungskurseffekte wirkten unterstützend. Die Entwicklung in der Luftfracht dämpfte das Umsatzwachstum.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (-15,7%/-19 Mio. €) sind unter anderem infolge geringerer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus Schadenersatzzahlungen zurückgegangen.

Auf der Aufwandsseite machten sich vor allem die Mengen- und die Frachtratenentwicklung bemerkbar:

- ▶ Der Materialaufwand (+0,5%/+30 Mio. €) blieb annähernd stabil. Volumengetriebene Zuwächse im Landverkehr und in der Seefracht wurden durch die Entwicklung in der Luftfracht ausgeglichen. Währungskurseffekte wirkten sich negativ aus.
- ▶ Der Personalaufwand (+6,4%/+104 Mio. €) stieg infolge der höheren Mitarbeiterzahlen vor allem in der Kontraktlogistik und in der Seefahrt sowie währungskursbedingt.

- ▶ Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-14,2%/-145 Mio. €) insbesondere in der Kontraktlogistik resultierte vor allem aus **IFRS-16-Effekten** **15 f.** (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- ▶ Die Abschreibungen (+166%/+163 Mio. €) stiegen durch IFRS-16-Effekte.

Die Investitionstätigkeit hat deutlich zugenommen. Der Zuwachs resultierte ebenfalls überwiegend aus IFRS-16-Effekten. Auch bereinigt um diese Effekte stiegen die Investitionen insbesondere in den Regionen Asien/Pazifik und Europa. Investitionsschwerpunkt war weiterhin die Region Europa.

29% der Mitarbeiter waren per 30. Juni 2019 im Landverkehr, 9% in der Luftfracht, 7% in der Seefracht und 32% in der Kontraktlogistik tätig. Die Mitarbeiterzahl ist gestiegen. Treiber waren vor allem das Volumenwachstum und die Übernahme von Zeitarbeitnehmern.

Sparte Landverkehr

- ▶ Weiterentwicklung des Netzwerks und des Produktportfolios sowie Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.
- ▶ Internationale Verkehre treiben positive Nachfrageentwicklung im Paket- und Stückgutgeschäft.
- ▶ Preiseffekte wirkten positiv.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Sparte Landverkehr				
Sendungen im Landverkehr in Tausend	53.860	52.522	+1.338	+2,5
Gesamtumsatz in Mio. €	3.638	3.556	+82	+2,3
Außenumsatz in Mio. €	3.606	3.526	+80	+2,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	175	103	+72	+69,9
EBIT bereinigt in Mio. €	95	68	+27	+39,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	21.868	21.700	+168	+0,8

Im Landverkehr war die Volumenentwicklung getrieben durch die internationalen Transporte insgesamt positiv.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines überproportionalen Umsatzanstiegs deutlich besser.

- ▶ Die Umsatzentwicklung war preis- und mengenbedingt höher. Dämpfend wirkten negative Währungskurseffekte.
- ▶ Der Materialaufwand stieg getrieben durch die Volumenentwicklung. Positive Währungskurseffekte wirkten aufwandsmindernd.
- ▶ Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund des Anstiegs der Mitarbeiterzahl.

- ▶ Infolge der IFRS-16-Effekte kam es zu einer Verschiebung von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Abschreibungen.
- ▶ Daraus resultierte ein entsprechend positiver Effekt auf die EBITDA-Entwicklung, der sich nicht im EBIT widerspiegelt.

Die Mitarbeiterzahl ist infolge der Geschäftsentwicklung und der Übernahme von Zeitarbeitnehmern gestiegen.

Sparte Luftfracht

- ▶ Nachfrageeinbruch und hohe Kapazitätsverfügbarkeit führen zu deutlichem Rückgang der Frachtraten.
- ▶ Connect 4 air gestartet.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Sparte Luftfracht				
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	578,9	649,4	-70,5	-10,9
Gesamtumsatz in Mio. €	1.725	1.806	-81	-4,5
Außenumsatz in Mio. €	1.725	1.806	-81	-4,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	83	61	+22	+36,1
EBIT bereinigt in Mio. €	67	57	+10	+17,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	6.999	6.877	+122	+1,8

Die Leistungsentwicklung war infolge der globalen Markt- abkühlung deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich deutlich besser, da die Aufwendungen stärker zurückgingen als die Umsätze, maßgeblich aufgrund positiver Entwicklungen der Frachtraten. Positive Währungskurseffekte unterstützten die Entwicklung.

- ▶ Die Umsatzentwicklung war leistungsbedingt rückläufig. Gegenläufig wirkte das hohe Frachtrateniveau am Jahresbeginn. Im zweiten Quartal 2019 war die Frachtratenentwicklung rückläufig.
- ▶ Entsprechend der Volumen- und Frachtratenentwicklung ging auch der Materialaufwand deutlich zurück.
- ▶ Der Personalaufwand erhöhte sich gegenläufig infolge einer höheren Mitarbeiterzahl.
- ▶ Infolge der IFRS-16-Effekte kam es zu einer Verschiebung von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Abschreibungen. Die Abschreibungen stiegen zudem durch ein IT-Projekt.
- ▶ Daraus resultierte ein entsprechend positiver Effekt auf die EBITDA-Entwicklung, der sich nicht im EBIT widerspiegelt.

Die Mitarbeiterzahl ist infolge der Übernahme von Zeitarbeitnehmern angestiegen.

Sparte Seefracht

- ▶ Positive Effekte durch Frachtratenentwicklung.
- ▶ Digitale Plattform connect 4 ocean in den ersten Ländern gestartet.
- ▶ Ausschreibungsgewinne auf den Relationen zwischen Asien und Nordamerika – positiver Beitrag im zweiten Halbjahr erwartet.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Sparte Seefracht				
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.115	1.087	+28	+2,6
Gesamtumsatz in Mio. €	1.517	1.420	+97	+6,8
Außenumsatz in Mio. €	1.517	1.420	+97	+6,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	28	29	-1	-3,4
EBIT bereinigt in Mio. €	21	28	-7	-25,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	5.306	5.006	+300	+6,0

Die Leistungsentwicklung in der Seefracht war positiv. Hier wirkten sich insbesondere der volumenstarke Handel zwischen dem asiatisch-pazifischen Raum und Europa, aber auch die Entwicklung auf den Exportrelationen nach Südamerika aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung war differenziert: Der Umsatz wuchs stärker als der operative Aufwand. Das bereinigte EBIT war hingegen infolge des Wegfalls von positiven Einmaleffekten sowie deutlich höherer Abschreibungen rückläufig.

- ▶ Der Umsatz stieg getrieben durch das Volumenwachstum, die Frachtratenentwicklung sowie Veränderungen im Produktportfolio. Positive Währungskurseffekte wirkten unterstützend.
- ▶ Der Materialaufwand stieg deutlich infolge der gestiegenen Volumina und der Frachtratenentwicklung (Anstieg unter anderem durch höhere Kraftstoffpreise infolge der zunehmenden Umstellung auf emissionsärmere Treibstoffe) sowie währungskursbedingt.
- ▶ Auch der Personalaufwand erhöhte sich infolge der Leistungsausweitung sowie durch Währungseffekte.
- ▶ Infolge der IFRS-16-Effekte kam es zu einer Verschiebung von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Abschreibungen. Die Abschreibungen stiegen zudem durch ein IT-Projekt.
- ▶ Daraus resultierte ein entsprechend positiver Effekt auf die EBITDA-Entwicklung, der sich nicht im EBIT widerspiegelt.

Die Mitarbeiterzahl ist infolge der Geschäftsentwicklung gestiegen.

Sparte Kontraktlogistik

- ▶ Sehr gute Entwicklung im Bestands- und Neukundengeschäft.
- ▶ Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung in Umsetzung.
- ▶ Fachkräftemangel verzögert Inbetriebnahme neuer Standorte.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Sparte Kontraktlogistik				
Gesamtumsatz in Mio. €	1.356	1.265	+91	+7,2
Außenumsatz in Mio. €	1.355	1.264	+91	+7,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	165	69	+96	+139
EBIT bereinigt in Mio. €	41	46	-5	-10,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	24.293	22.864	+1.429	+6,3

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Sparte Kontraktlogistik verlief gedämpft: Das bereinigte EBIT verschlechterte sich trotz eines deutlichen Umsatzanstiegs infolge der deutlichen Zunahme des Personalaufwands sowie des schwächeren Wachstums der Geschäftsentwicklung in Europa.

- ▶ Der Umsatz entwickelte sich infolge der Geschäftsausweitungen insbesondere in Europa sowie währungskursbedingt deutlich positiv.
- ▶ Auch der Materialaufwand stieg, allerdings nur unterproportional. Währungskurseffekte wirkten zudem aufwandserhöhend.
- ▶ Der Personalaufwand stieg unter anderem durch einen Personalaufbau an neuen Standorten. Währungskurseffekte wirkten zudem aufwandserhöhend.
- ▶ Infolge der IFRS-16-Effekte kam es zu einer spürbaren Verschiebung von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Abschreibungen.
- ▶ Daraus resultierte ein entsprechend deutlich positiver Effekt auf die EBITDA-Entwicklung, der sich nicht im EBIT widerspiegelt.

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl resultierte aus der Geschäftsausweitung sowie aus der Übernahme von Zeitarbeitnehmern.

Infrastruktur

Verhandlungen zur LuFV III fortgesetzt

Im letzten Jahr der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II treiben wir die Modernisierung des Bestandsnetzes weiter intensiv voran. Auch das Jahresprogramm 2019 ist an dem übergeordneten Ziel ausgerichtet, die Qualität und Verfügbarkeit der bestehenden Schieneninfrastruktur nachhaltig zu verbessern.

Der Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht wurde zum 30. April 2019 an den Bund übergeben. Um den eingeschlagenen Weg der Modernisierung auch ab dem Jahr 2020 konsequent fortsetzen zu können, verhandeln wir mit dem Bund aktuell die Folgevereinbarung für die LuFV II, deren Laufzeit am 31. Dezember 2019 endet.

Entwicklungen beim Projekt Stuttgart–Ulm

Am 26. Januar 2018 hatte der Aufsichtsrat der DB AG beim Projekt Stuttgart 21 einen Finanzierungsrahmen von 8,2 Mrd. € genehmigt. In diesem Finanzierungsrahmen enthalten ist ein Puffer von knapp 0,5 Mrd. € zur Berücksichtigung unvorhergesehener Ereignisse, der nur bei vorheriger Zustimmung des Aufsichtsrats in Anspruch genommen werden kann. Am 19. Juni 2019 hat der Aufsichtsrat diesen Puffer freigegeben, um damit mögliche Kostensteigerungen aufgrund erhöhter Marktpreise bei den noch ausstehenden Vergaben kompensieren zu können.

Weiterentwicklung der Infrastruktur

2019 stehen 10,7 Mrd. € für die Erneuerung und Instandhaltung des Streckennetzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen zur Verfügung. Insgesamt befinden sich 2019 über 50 Großprojekte in Planung und Bau. Knapp 30 Projekte werden 2019 fertiggestellt. Dazu kommen weitere 16 Spatenstiche für Projekte, die langfristig die Kapazität des Netzes steigern werden. In diese Großprojekte des Bundesverkehrswegeplans werden 2019 rund 2,3 Mrd. € investiert. Den Großteil finanziert der Bund über den Bedarfsplan Schiene des Bundesverkehrswegeplans 2030. Hinzu kommen für den Nahverkehr Projekte aus dem von Bund und Ländern finanzierten GVFG-Bundesprogramm.

Für die Vielzahl an Bauaktivitäten sind die Bündelung in über 100 Korridoren und ein professionelles Baumanagement unverzichtbar. Durch die Baustellenbündelung werden die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb so gering wie möglich gehalten. Zudem haben wir, um trotz des intensiven Baugeschehens die Einschränkungen für den

Bahnverkehr so gering wie möglich zu halten, das Lagezentrum Bau initiiert. Ein Spezialteam koordiniert dort das gesamte Baugeschehen im DB-Konzern und prognostiziert die Bauauswirkungen, um Gegenmaßnahmen zu entwickeln und so die Verspätungen zu reduzieren. Durch ein verbessertes Management der Baustellen konnten Störungen seit 2015 um 33% reduziert werden, bei gleichzeitiger Erhöhung des Bauvolumens um 23%.

Nachrüstung von 600 älteren Stellwerken gestartet

Der DB-Konzern rüstet ältere Stellwerke technisch nach, um die Fahrdienstleiter bei der Gleisüberwachung zu unterstützen. Im Januar 2019 wurde mit dem Einbau der neuen Technik an den Pilotstandorten Utting in Bayern und Nieuwerk in Nordrhein-Westfalen begonnen. Noch in diesem Jahr soll die Umrüstung für bis zu 50 Stellwerke auf den Weg gebracht werden. Bis Ende 2023 sollen rund 600 Stellwerke ausgestattet sein. Die Umrüstung wird rund 90 Mio. € kosten.

Verlegung Fernbahnhof Hamburg-Altona

Im Dezember 2017 wurde der Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Verlegung des Fernbahnhofs Hamburg-Altona erlassen. Im Januar 2018 wurde die sofortige Vollziehung durch das EBA angeordnet. Am 15. August 2018 wurde durch das Oberverwaltungsgericht Hamburg die aufschiebende Wirkung der Klage des Verkehrsclubs Deutschland Landesverband Nord e. V. gegen den PFB des EBA für das Vorhaben wiederhergestellt. Bis zur Beendigung des Hauptsacheverfahrens, das noch für 2019 erwartet wird, kann nicht mit dem Bau fortgefahren werden.

Beginn der Hauptbaumaßnahmen zur Modernisierung am Hauptbahnhof Dortmund

Am Dortmunder Hauptbahnhof begannen im Juni 2018 die Hauptbaumaßnahmen zur Modernisierung der Verkehrsstation. Nach Abschluss der Arbeiten wird der Bahnhof komplett barrierefrei sein und eine barrierefreie Vernetzung aller Verkehrsträger ermöglichen. Die Arbeiten am Bahnsteig 26/31 befinden sich auf der Zielgeraden. Ende Juli 2019 wird der Bahnsteig modernisiert in Betrieb genommen werden.

Wiederaufbau der Dresdner Bahn hat begonnen

Anlässlich der ersten in Endlage hergestellten Schallschutzwand, fand im Februar 2019 ein symbolischer Spatenstich zum Beginn der Bauhauptleistungen statt. Im brandenburgischen Projektabschnitt wird der Abschluss des Planrechtsverfahrens bis September 2019 erwartet. Im Rahmen des Projekts werden rund 16 km Strecke neu gebaut, einschließlich der Erneuerung von neun Brücken, drei Verkehrsstationen und der Beseitigung von neun Bahnübergängen.

Knoten Frankfurt

Mit dem Infrastrukturausbauprogramm Frankfurt Rhein-Main plus wird die Zukunftsfähigkeit des Schienenverkehrs gewährleistet. Das Programm umfasst unter anderem den Umbau des Bereichs am Frankfurter Stadion, die Zweigleisigkeit des Homburger Damms, die S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens, den Ausbau der S6 Richtung Friedberg sowie den Bau der Nordmainischen S-Bahn. Die Tunnelrohbaumaßnahmen im Projekt Gateway Gardens sind abgeschlossen. Die Inbetriebnahme ist für den 15. Dezember 2019 geplant.

ABS 48 München—Lindau—Grenze D/A

Die Baurechtsverfahren sind seit April 2019 für alle 20 Planfeststellungsabschnitte abgeschlossen. Seit März 2018 werden die Hauptbauphasen mit umfangreichen abschnittswisen Streckensperrungen durchgeführt. Die für 2018 geplanten und durch das später erteilte Baurecht beeinflussten Hauptbauarbeiten an der Ausbaustrecke (ABS) wurden durch eine Erweiterung des Schienenersatzverkehrs auf mehrere Streckenabschnitte und Neuordnung des Bauablaufs kompensiert. Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2020 geplant.

Rhein-Ruhr-Express

Für die Planstellungsabschnitte (PFA) 3.2 (Duisburg) und 3.0a (Düsseldorf Flughafen) wurden die Planfeststellungsunterlagen im Dezember 2018 und März 2019 beim EBA eingereicht. Die Vorplanungen für den Bereich PFA 2.0 (Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf-Benrath) wurden in einem Bürgerdialog vorgestellt. Im PFA 4.0, Mülheim, wurden die Bauarbeiten aufgenommen. Für den PFA 1.2 (Leverkusen) wurde der Planfeststellungsbeschluss am 8. Oktober 2018 erlassen. Der Beschluss für den PFA 1.3 liegt seit März 2019 vor, wird aber derzeit von der Stadt Langenfeld beklagt. Damit liegt nun für 6 von 15 PFA das Baurecht vor. Die Bauarbeiten in Leverkusen und Langenfeld werden derzeit vorbereitet, der Baubeginn ist für Anfang 2020 geplant.

Ausbau und Elektrifizierung Hochrheinbahn Basel-Erzingen für den SPNV

Mit der Elektrifizierung der Hochrheinbahnstrecke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Erzingen (Baden) wird ein wichtiger Lückenschluss für die elektrische Traktion zwischen Basel und Schaffhausen (Schweiz) geschaffen. Durch die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts kann der Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Singen (Hohentwiel) zukünftig durchgehend mit elektrischen anstatt mit Dieselfahrzeugen abgewickelt werden. Für das neue Betriebsprogramm wurde bis Mai 2019 eine verkehrliche Aufgabenstellung erstellt. Zur Umsetzung dieses Wunschfahrplans der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) werden zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich: Tiengen und Lauchringen werden zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut, es kommen eine schnelle Ausfahrt aus dem Bahnhof Erzingen sowie eine schnelle Einfahrt in den Bahnhof Waldshut hinzu, und der Geschwindigkeitseinbruch zwischen Waldshut und Tiengen wird beseitigt.

Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn für den SPNV

Im Rahmen der Elektrifizierung der Südbahn soll die Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Radolfzell und Friedrichshafen sowie Stahringen und Stockach-Hindelwangen ausgebaut und elektrifiziert werden. Die Planungsvereinbarung wurde im Januar 2019 über 3,8 Mio. € gezeichnet. Bis zum vierten Quartal 2019 werden eine Betriebsprogrammstudie, eine verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) und eine betriebliche Aufgabenstellung (BAST) erstellt. Anschließend wird die Vorplanung ausgeschrieben.

ABS/NBS Molzau—Graben-Neudorf—Karlsruhe

Für das Vorhaben Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Molzau—Graben-Neudorf—Karlsruhe liegt ein mit dem EBA abgestimmter Planungsauftrag vor. Aktuell laufen die Vorbereitungen zur Ausschreibung der ersten Planungsleistungen zur Trassenfindung und technischen Machbarkeit, die voraussichtlich bis Juli 2019 veröffentlicht werden sollen. Aufgrund der verkehrlichen und betrieblichen Abhängigkeiten zu den Vorhaben der Nord-Süd-Verbindung im Knoten Mannheim beziehungsweise zur Anbindung der NBS Rhein/Main—Rhein/Neckar sollen die Planungen eng miteinander verzahnt werden. Ferner soll voraussichtlich bis Ende 2019 eine Öffentlichkeitsbeteiligung aufgesetzt werden.

Dreigleisiger Ausbau Karlsruhe—Durlach

Das Bedarfsplanvorhaben Dreigleisiger Ausbau Karlsruhe—Durlach soll zusätzliche Kapazität südlich von Karlsruhe schaffen. Im Wesentlichen beinhaltet es den dreigleisigen Ausbau auf einer Streckenlänge von rund 8 km zwischen Karlsruhe und der Abzweigstelle Bashaide in Richtung Rastatter Tunnel, das Kreuzungsbauwerk Karlsruhe zur Anbindung an Karlsruhe Hauptbahnhof und Güterbahnhof, den barrierefreien Umbau von Forchheim Bahnhof, die Beseitigung des Bahnübergangs Mörsch sowie die Anbindung an die bestehende Strecke inklusive Neubau einer Straßenüberführung im Bereich der Abzweigstelle Bashaide. Im Juni 2019 wurde eine Machbarkeitsstudie abgeschlossen, die als Grundlage für die Erstellung der betrieblichen Aufgabenstellung dient.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

Rahmenbedingungen

BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2020

Die zuständige Beschlusskammer hat am 13. Februar 2019 die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2019/2020 genehmigt. Wie in den Beschlüssen zum Trassenpreissystem (TPS) 2018 und TPS 2019 wurden die beantragten Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr im Zuge der Genehmigung angehoben und im Schienengüterverkehr abgesenkt; jeweils um rund 28 Mio. €. Die DB Netz AG hat gegen diese Entscheidung geklagt. Mit einer ersten Entscheidung ist frühestens Ende 2019 zu rechnen.

BNetzA genehmigt Anreizsystem für den Schienenpersonenverkehr

Am 29. Mai 2019 hat die BNetzA das von der DB Netz AG für den Schienenpersonenverkehr beantragte Anreizsystem in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen genehmigt. Die Weiterentwicklung des Anreizsystems zwischen den EVU des Personenverkehrs und der DB Netz AG gilt seit dem 1. Juni 2019. Im Vergleich zu den bisherigen Regelungen gelten unter anderem bei baustellenbedingten Verzögerungen deutlich höhere Zahlungen. Im Rahmen eines Marktdialogs konnte im Personenverkehr bereits am 19. November 2018 über alle wesentlichen Eckpunkte des Anreizsystems eine Einigung erzielt werden. Im Güterverkehr besteht Einigkeit, dass das Anreizsystem zum Fahrplanwechsel 2020/2021 eingeführt werden soll. Die DB Netz AG wird einen entsprechenden Antrag stellen.

Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt Umrüstung von Güterwagen

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von derzeit 5,5% auf den regulären Trassenpreis vor. Zum Fahrplanwechsel 2019/2020 wird sich der Zuschlag auf 7% erhöhen. Güterzüge, die zu mindestens 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. Die aus dem LaTPS erzielten Erlöse werden vollständig zur Finanzierung von Bonuszahlungen für EVU verwendet, die Güterwagen nutzen, die auf leise Verbundstoffbremssohlen umgerüstet wurden. Das LaTPS wird bis Ende 2020 bestehen. Über die gesamte Laufzeit ist das Programm erlösneutral.

Rechtliche Themen

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit März 2018 Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Parallel läuft das zwischen dem DB-Konzern und der ARGE Tunnel Rastatt vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeiten. Zur Klärung der Schadensursachen wurde unter anderem ein umfangreiches Bohrprogramm durchgeführt. Das Schlichtungsverfahren dauert weiter an.

Die DB Netz AG hat am 11. April 2019 mit der ARGE Tunnel Rastatt eine Vereinbarung zur Planung der Sanierung beziehungsweise Fertigstellung der havarierten Oströhre abgeschlossen.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

- ▶ Gestiegene Umsätze aus Preis- und Mengeneffekten.
- ▶ Höhere Aufwendungen vor allem für Personal und Instandhaltung belasteten operative Ergebnisentwicklung.
- ▶ Investitionen auf hohem Niveau weiter gestiegen.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
DB Netze Fahrweg	2019	2018		
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,2	93,9	-	-
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	93,6	93,3	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	542,3	539,3	+3,0	+0,6
davon konzernexterne Bahnen	179,9	172,2	+7,7	+4,5
Anteil konzernexterner Bahnen in %	33,2	31,9	-	-
Gesamtumsatz in Mio. €	2.803	2.720	+83	+3,1
Außenumsatz in Mio. €	812	754	+58	+7,7
Anteil am Gesamtumsatz in %	29,0	27,7	-	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	708	815	-107	-13,1
EBIT bereinigt in Mio. €	379	483	-104	-21,5
Brutto-Investitionen in Mio. €	2.875	2.634	+241	+9,1
Netto-Investitionen in Mio. €	636	545	+91	+16,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	48.021	46.371	+1.650	+3,6

¹⁾ Konzernexterne und -interne EVU.

Sowohl die Pünktlichkeit der konzernexternen EVU als auch die Pünktlichkeit der konzerninternen EVU konnte aufgrund der Maßnahmen aus der Agenda für eine bessere Bahn gesteigert werden. Spürbar dämpfend wirkten sich allerdings die **witterungsbedingten Erschwernisse** **Q8** im Juni aus.

Die Betriebsleistung auf dem Netz stieg vor allem infolge einer höheren Nachfrage konzernexterner Kunden (insbesondere im Regionalverkehr) sowie von DB Fernverkehr. Dämpfend wirkte die geringere Nachfrage konzerninterner Kunden im Güter- und Regionalverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist herausfordernd. Insbesondere höhere Aufwendungen für Personal und Instandhaltung führten dazu, dass die operativen Ergebnisgrößen zurückgingen.

- ▶ Der Umsatz entwickelte sich durch die Nachfragesteigerung und Preiseffekte besser.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (-13,2%/-60 Mio. €) gingen unter anderem infolge des Wegfalls von Erträgen aus einem Grundstücksverkauf sowie geringerer Kostenersatzungen für Projekte zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen vor allem beim Personalaufwand:

- ▶ Der Materialaufwand (+5,7%/+49 Mio. €) erhöhte sich unter anderem infolge gestiegener Aufwendungen für Instandhaltungsmaßnahmen, die aufgrund des milden Winters vorgezogen wurden, sowie mengenbedingt höherer Energieaufwendungen.
- ▶ Der Personalaufwand (+7,7%/+111 Mio. €) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl.
- ▶ Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,7%/+19 Mio. €) resultierte unter anderem aus einem mengenbedingten Anstieg bei Bildungs- und IT-Leistungen. Zudem wirkten höhere Projektaufwendungen sowie Preiseffekte.
- ▶ Die Abschreibungen (-0,9%/-3 Mio. €) liegen annähernd auf Vorjahresniveau.

Das Investitionsvolumen stieg spürbar. Dies resultierte aus höheren Investitionen im Bestandsnetz.

Die Zahl der Mitarbeiter ist maßgeblich durch Zugänge zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte sowie Betrieb, gestiegen.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe **Rahmenbedingungen**

BNetzA genehmigt Stationspreise 2020

Die zuständige Beschlusskammer der BNetzA hat am 14. Juni 2019 die Stationspreise der DB Station & Service AG mit sehr geringen Änderungen genehmigt. Bei der Prüfung der Kostenbasis erfolgte eine Kürzung, die aber keine unmittelbare Auswirkung auf die Stationspreise hatte.

Neuaufsatz der Strategie und Organisation

Ab 2019 erfolgt die Umsetzung der neuen strategischen Ausrichtung des Geschäftsfelds bis 2030. Es wird sich wesentlich stärker auf die Steuerung der Kapazität, die Erhöhung der Basisqualität, ein gesteigertes Kundenerlebnis und die Entwicklung des unmittelbaren Bahnhofsumfelds konzentrieren.

Digitalisierung und Innovation

Reisendeninformation der Zukunft

Die »Reisendeninformation der Zukunft« ist das bisher größte Softwareentwicklungsprojekt von DB Netze Personenbahnhöfe. IRIS+ ermöglicht als neues IT-System die zentrale Verarbeitung von Informationen aus der Reisendeninformationsplattform, dem neuen sogenannten Single Point of Truth für die Reisendeninformation. Bis zum Ende des ersten Halbjahres 2019 wurden rund 50 Bahnhöfe in Sachsen erfolgreich auf dieses neue System umgestellt.

Umstellung von Anlagentechnik

DB Netze Personenbahnhöfe betreibt an den Bahnhöfen eine Vielzahl von technischen Anlagen, die Datenverbindungen zu zentralen Systemen benötigen. Ein Großteil der Anlagen nutzt dazu bislang Modem- und ISDN-Verbindungen zum konzerninternen Telefonnetz sowie zum öffentlichen Telefonnetz. Im Rahmen des Programms TOPKO werden die betroffenen Anlagen auf die Nachfolgetechnik IP umgestellt. Die Abschaltung des konzerninternen Telefonnetzes erfolgte Anfang 2019; alle erforderlichen Systeme konnten erfolgreich migriert werden.

Berlin-Charlottenburg wird zu einem Smart-City-Bahnhof

Im März begann der Umbau des Bahnhofs Berlin-Charlottenburg zu einem **Smart-City-Bahnhof (Integrierter Bericht Q71 f)**. Aufladestationen für Mobiltelefone und mehr Sitzplätze sollen den Aufenthalt angenehmer machen. Neue Ideen zur Nutzung des Bahnhofsumfelds ergänzen das Konzept. Ziel ist es, die Attraktivität von Bahnhöfen zu steigern.

Weitere Ereignisse

- ▶ Im Mai 2019 haben Brandenburgs Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung und DB Station & Service eine Rahmenvereinbarung mit einem Volumen von 170 Mio. € abgeschlossen. An 150 Bahnhöfen werden unter anderem neue barrierefreie Zugänge, verbesserte Informationsangebote, mehr Sitzplätze und längere Bahnsteige errichtet.
- ▶ Im Juni 2019 hat Sachsen-Anhalt eine Rahmenvereinbarung mit DB Station & Service abgeschlossen. Von 2019 bis 2022 investieren Sachsen-Anhalt und der DB-Konzern rund 70 Mio. € in insgesamt 80 Bahnhöfe.
- ▶ Die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) und DB Station & Service haben im Juni 2019 Finanzierungsverträge zur Modernisierung von 17 Bahnhöfen im Rheinland unterzeichnet. Insgesamt investieren NVR und DB Station & Service rund 64 Mio. € für die Modernisierung und Verbesserung der Stationen.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

- ▶ Nachfragerhöhung durch zusätzliche Verkehre und Taktverdichtungen.
- ▶ Ergebnisbelastungen durch Aufwandssteigerungen für mehr Basisqualität bei Personal und Instandhaltung.
- ▶ Stabiles, leicht positives Vermietungsgeschäft.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
DB Netze Personenbahnhöfe	2019	2018	absolut	%
Anlagenqualität in Schulnote	2,89	2,89	-	-
Stationshalte in Mio.	76,2	75,1	+1,1	+1,5
davon konzernexterne Bahnen	19,4	18,2	+1,2	+6,6
Gesamtumsatz in Mio. €	680	668	+12	+1,8
davon Stationserlöse in Mio. €	451	437	+14	+3,2
davon Vermietung in Mio. €	204	200	+4	+2,0
Außenumsatz in Mio. €	303	297	+6	+2,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	201	228	-27	-11,8
EBIT bereinigt in Mio. €	123	158	-35	-22,2
Brutto-Investitionen in Mio. €	397	291	+106	+36,4
Netto-Investitionen in Mio. €	216	138	+78	+56,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	6.002	5.649	+353	+6,2

Die Anlagenqualität blieb auf einem guten Niveau stabil.

Die Leistungsentwicklung wurde geprägt durch einen leichten Anstieg der Zahl der Stationshalte. Dieser resultierte im Wesentlichen aus Taktverdichtungen sowie zusätzlichen Verkehren im Regionalverkehr, getrieben vor allem durch konzernexterne Bahnen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war rückläufig: Deutliche Aufwandssteigerungen insbesondere im Bereich Instandhaltung und Personal überstiegen die Zuwächse auf der Ertragsseite.

- ▶ Der Umsatzanstieg ist auf vor allem preis- und leistungsbedingt höhere Stationserlöse zurückzuführen. Auch die Erlöse aus Vermietung und Verpachtung entwickelten sich unter anderem infolge eines geringen Leerstands positiv. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich der wachsende Marktanteil konzernexterner Bahnen wider.
- ▶ Die sonstigen betrieblichen Erträge (+2,9%/+2 Mio. €) stiegen leicht, unter anderem infolge höherer Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einer Steigerung beim Material- und Personalaufwand für mehr Basisqualität:

- ▶ Der Materialaufwand (+10,7%/+28 Mio. €) wurde für Instandhaltung und Stationsbetreuung erhöht. Zudem machten sich gestiegene Energiekosten bemerkbar.
- ▶ Der Personalaufwand (+9,7%/+16 Mio. €) nahm tarifbedingt sowie infolge eines höheren Personalbestands zu.
- ▶ Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,8%/+4 Mio. €) resultierte unter anderem aus mehr IT-Leistungen sowie gestiegenen Projektkosten.
- ▶ Die Abschreibungen (+11,4%/+8 Mio. €) nahmen infolge des gestiegenen Investitionsvolumens zu.

Die höheren Investitionen erfolgten im Wesentlichen in die Erneuerung bestehender Verkehrsstationen sowie in Projekte zur Verbesserung der Qualität.

Die Zahl der Mitarbeiter stieg vor allem infolge des Personalaufbaus insbesondere in den Bereichen Bau- und Anlagenmanagement.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

Rahmenbedingungen

BGH bestätigt Methodik zur Ermittlung der Eigenkapitalverzinsung in Elektrizitätsnetzen

Am 9. Juli hat der Bundesgerichtshof (BGH) der Kürzung der Eigenkapitalverzinsung für Betreiber von Stromnetzen durch die BNetzA zugestimmt und damit die Entscheidung des Oberlandesgerichts (OLG) Düsseldorf aufgehoben. Das OLG hatte die Methodik der BNetzA zur Berechnung der Eigenkapitalverzinsung bemängelt, da diese den Besonderheiten der Kapitalmärkte nicht angemessen Rechnung trage. Für DB Energie bedeutet die Entscheidung des BGH, dass für die Dauer der dritten Regulierungsperiode von

2019 bis 2023 ein Eigenkapitalzinssatz von 6,91% für Neuanlagen und von 5,12% für Altanlagen gilt. Damit wird der Eigenkapitalzinssatz gegenüber der zweiten Regulierungsperiode (9,05% für Neuanlagen und 7,14% für Altanlagen) deutlich abgesenkt.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

- ▶ Preissteigerungen an Primärenergiemärkten.
- ▶ Nachfragerückgang nach Strom- und Dieselprodukten.
- ▶ Entwicklung der Absatzpreise treibt deutlich positive operative Ergebnisentwicklung.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
DB Netze Energie				
Versorgungssicherheit in %	99,99 ¹⁾	99,99 ¹⁾	-	-
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	4.031	4.146	-115	-2,8
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	717,9	842,6	-124,7	-14,8
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	7.268	8.885	-1.617	-18,2
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	208,3	214,3	-6,0	-2,8
Gesamtumsatz in Mio. €	1.410	1.383	+27	+2,0
Außenumsatz in Mio. €	640	628	+12	+1,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	65	47	+18	+38,3
EBIT bereinigt in Mio. €	23	12	+11	+91,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	67	81	-14	-17,3
Netto-Investitionen in Mio. €	23	40	-17	-42,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	1.747	1.734	+13	+0,7

¹⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte weiterhin beibehalten werden.

Die Mengenentwicklung war rückläufig:

- ▶ Vor allem konzerninterne Kunden haben im ersten Halbjahr weniger Traktionsstrom nachgefragt. Wesentlich war dabei die Entwicklung im Güter- und Regionalverkehr.
- ▶ Neben aperiodischen Effekten führte eine geringere Nachfrage von konzernexternen Kunden zu einem Rückgang der durchgeleiteten Traktionsstrommengen.
- ▶ Im Bereich stationäre Energien ging die Absatzmenge deutlich zurück. Maßgeblich war ein Mengenrückgang aus kurzfristigen Portfoliooptimierungen am Energiemarkt. Zusätzlich wirkte ein Rückgang des operativen Geschäfts im Industriekundenbereich.
- ▶ Die leicht rückläufige Nachfrage nach Dieselmotorkraftstoffen ist auf die Entwicklung der konzerninternen Kunden im Güter- und Regionalverkehr zurückzuführen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war deutlich positiv. Die vor allem preisbedingten Zuwächse auf der Ertragsseite überstiegen die höheren Bezugspreise an den Primärenergiemärkten deutlich, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verbesserten.

- ▶ Der Umsatz lag durch höhere Absatzpreise für Traktions- und stationäre Energien über dem ersten Halbjahr 2018. Die Nachfragerückgänge vor allem in den Bereichen Traktionsstrom und stationäre Energien wurden insgesamt kompensiert.
- ▶ Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge (-28,6%/-8 Mio. €) resultierte aus geringeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sowie geringeren Versicherungserträgen.

Auf der Aufwandsseite machten sich vor allem die höheren Energiebezugspreise bemerkbar:

- ▶ Der Materialaufwand (+1,4%/+17 Mio. €) stieg an. Negative Effekte aus gestiegenen Primärenergiepreisen für Strom- und Mineralölprodukte wurden nur geringfügig durch gesunkene Bezugsmengen kompensiert.
- ▶ Der Personalaufwand (+4,9%/+3 Mio. €) erhöhte sich im Wesentlichen tarifbedingt.
- ▶ Der deutliche Rückgang des sonstigen betrieblichen Aufwands (-25,3%/-19 Mio. €) ist in erster Linie auf **IFRS-16-Effekte** **15f.** zurückzuführen (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- ▶ Die Abschreibungen (+20,0%/+7 Mio. €) stiegen durch IFRS-16-Effekte.

Das Investitionsvolumen ging zurück. Dies resultierte aus geringeren Investitionen in den Neubau sowie einer rückläufigen Ertüchtigung von Bahnstromleitungen.

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich infolge von gestiegenen regulatorischen Anforderungen leicht.

Beteiligungen/Sonstige

DB Engineering & Consulting

Die Expertise der DB Engineering & Consulting (DB E & C) ist weltweit gefragt:

- ▶ In Wuppertal soll die Schwebebahn umgebaut werden. Mit der Planung der Modernisierung ist die DB E & C beauftragt, sie hatte in einem öffentlichen Wettbewerb der Wuppertaler Stadtwerke den Zuschlag erhalten.
- ▶ In den nächsten fünf Jahren wird auf der Ausbaustrecke Nürnberg—Ebensfeld unter anderem der rund 5 km lange Streckenabschnitt Hallstadt—Breitengüßbach von zwei auf vier Gleise ausgebaut. Die Baumaßnahme ist im Januar 2019 gestartet. Die DB E & C ist für die Bauüberwachung verantwortlich.

- ▶ Im Januar hat die DB E&C in Birmingham ihre britische Niederlassung eröffnet und einen Siebenjahresvertrag über Projektmanagement- und Beratungsleistungen mit der Irish Rail unterzeichnet. Die DB E&C wird die Staatsbahn der Republik Irland bei der Einführung eines neuen Zugsicherungssystems unterstützen. In Großbritannien berät die DB E&C die Projektentwicklungsgesellschaft HS2 Ltd. beim Bau der ersten »Feste Fahrbahn«-Strecke auf der Insel und hat sich außerdem für einen Beratungsrahmenvertrag mit dem britischen Verkehrsministerium qualifiziert.
- ▶ Im Februar 2019 hat die DB E&C von der niederländischen Regierung einen wegweisenden Projektzuschlag erhalten. Gegenstand des Auftrags sind die Überprüfung und die Bewertung der European-Rail-Traffic-Management-System-(ERTMS-)Spezifikationen, die in den Ausschreibungsunterlagen für die technische Ausrüstung des niederländischen Eisenbahnnetzes fixiert sind. ERTMS ist das System für das Management und die Steuerung des Eisenbahnverkehrs auf den Strecken der transeuropäischen Netze.
- ▶ Ende April 2019 ist die erste Strecke der Stadtbahn in Australiens Hauptstadt Canberra in Betrieb gegangen. Anfang 2016 hatte die DB E&C zusammen mit internationalen Partnern aus der Bau- und Finanzbranche den Auftrag erhalten und Beratungsleistungen für das Projekt erbracht.
- ▶ Ende Mai 2019 hat mit der Sydney Metro Northwest Australiens erste vollautomatische Metro den kommerziellen Betrieb aufgenommen. Der Auftrag über Projektmanagement- und Beratungsleistungen war 2014 für die DB E&C der Eintritt in den australischen Markt.
- ▶ Im Mai 2019 ist in Katar der erste Abschnitt der Metro Doha in Betrieb gegangen, die übrigen Linien sollen bis Ende 2019 folgen. Die Umsetzung des Projekts liegt damit fast ein Jahr vor dem ursprünglichen Zeitplan. 2009 hatte die DB E&C mit dem Entwurf des integrierten Eisenbahnkonzepts für Katar den Grundstein gelegt und ist seitdem strategischer Partner der katarischen Eisenbahn bei der Entwicklung und dem Aufbau ihres Verkehrsnetzes.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

- ▶ Personalaufwand infolge von Tarifeffekten und einer höheren Mitarbeiterzahl gestiegen.
- ▶ Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.

Beteiligungen/Sonstige	1. Halbjahr		Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	2.398	2.274	+124	+5,5
Außenumsatz in Mio. €	280	252	+28	+11,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	-119	-160	+41	-25,6
EBIT bereinigt in Mio. €	-366	-280	-86	+30,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	318	184	+134	+72,8
Netto-Investitionen in Mio. €	318	181	+137	+75,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	54.926	53.386	+1.540	+2,9

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governancefunktionen (zum Beispiel Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal) sowie die unselbstständigen Serviceeinheiten (zum Beispiel Shared Service Center Buchhaltung und Personalservices) der Holdinggesellschaft DBAG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen Serviceeinheiten des DB-Konzerns (zum Beispiel DB Zeitarbeit und DB JobService) sowie die selbstständigen operativen Serviceeinheiten (zum Beispiel DB Fahrzeuginstandhaltung und DB System), die für mehrere Geschäftsfelder des DB-Konzerns Leistungen erbringen, gebündelt.

Der Anstieg des Gesamtumsatzes resultierte im Wesentlichen aus höheren Umsätzen mit konzerninternen Kunden unter anderem im Zusammenhang mit einem höheren Bedarf an Lösungen für Digitalisierung und Cybersecurity bei DB System, Projekten im Bereich Fahrzeuginstandhaltung und Fahrzeugumbauten sowie Leistungszuwächsen konzerninterner und -externer EVU bei DB Vertrieb und gestiegenem Projektgeschäft bei DB E&C.

Der Anstieg des bereinigten EBITDA resultierte aus dem Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 **□15f**. Die EBIT-Entwicklung wurde vor allem durch Tarifeffekte und den weiteren Hochlauf der Konzernprojekte belastet. Gegensteuerungsmaßnahmen konnten ein Teil der Effekte kompensieren.

Die höheren Investitionen resultierten im Wesentlichen aus der Aktivierung von Miet- und Leasingverträgen (IFRS-16-Effekt).

Die Zahl der Mitarbeiter ist unter anderem infolge des Personalaufbaus für Konzernprojekte, von Leistungsbeauftragungen und Erhöhung der Eigenfertigungstiefe insbesondere bei DB E&C, DB System, DB Services, DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Services gestiegen.

Chancen- und Risikobericht

▶ Keine wesentlichen Änderungen im Chancen- und Risikomanagement

▶ 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. Das **Risikomanagementsystem (Integrierter Bericht 2018 □ 166 ff.)** des DB-Konzerns ist im ersten Halbjahr 2019 nicht wesentlich verändert worden. Auch die **wesentlichen Chancen und Risiken (Integrierter Bericht 2018 □ 168 ff.)** des DB-Konzerns sind im Wesentlichen unverändert.

Die Chancen- und Risikoeinschätzung erfolgt gegenüber der aktualisierten voraussichtlichen **Entwicklung des DB-Konzerns □ 53** im Jahr 2019.

Per 30. Juni 2019 lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns in den Bereichen Produktion und Technik sowie Personal. Im Vergleich zur Gesamtrisikoposition per 31. Dezember 2018 hat sich die Gesamtrisikoposition bezogen auf die EBIT-Prognose für das Geschäftsjahr 2019 per 30. Juni 2019 leicht erhöht (+0,1 Mrd. €), besteht aber ausschließlich nur noch aus wahrscheinlichen Chancen und Risiken.

▶ Für die Prognose der **EBIT-Entwicklung □ 53** im Geschäftsjahr 2019 bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,2 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich [sw]: 0,0 Mrd. €). Diese Risiken ergeben sich vor allem aus den Bereichen Produktion und Technik sowie Personal.

▶ Derzeit sind keine wesentlichen Chancen über die EBIT-Prognose hinaus vorhanden.

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.

Prognosebericht

- ▶ Ausrichtung des DB-Konzerns an neuer Strategie
- ▶ Erwartung für die Entwicklung des DB-Konzerns in 2019 leicht angepasst
- ▶ Konjunkturelle Aussichten verschlechtert

Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns

Die im Juni vorgestellte neue Strategie **Starke Schiene D2** definiert die zukünftige Ausrichtung des DB-Konzerns.

Konjunkturelle Aussichten verschlechtert

- ▶ Prognosen für Entwicklung im Jahr 2019 basieren auf Annahme keiner wesentlichen Veränderung der geopolitischen Lage.

Voraussichtliche Entwicklung in %	2018	2019 (Prognose März)	2019 (Prognose Juni)
Welthandel ¹⁾	+4,5	~+3,0	~+1,5
BIP Welt	+3,2	~+2,5	~+2,5
BIP Euro-Raum	+1,9	~+1,5	~+1,0
BIP Deutschland	+1,5	~+1,5	~+1,0

¹⁾ Nur Warenhandel.

Die preis- und kalenderbedingten Daten für 2018 entsprechen den per Juli 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2019 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Für 2019 gehen wir insgesamt von einem abgeschwächten, aber nach wie vor soliden Wachstum der Weltwirtschaft aus. Die Entwicklung des Welthandels wird hingegen voraussichtlich deutlich schwächer sein als im Vorjahr, hier haben sich die Erwartungen nochmals eingetrübt. Dafür ist insbesondere die gestiegene Unsicherheit der Unternehmen durch die Drohungen mit einer Eskalation der bestehenden Handelskonflikte verantwortlich.

Speziell der Euro-Raum ist von den Effekten dieser Unsicherheit betroffen, da die geringe Nachfrage nach langlebigen Investitionsgütern die Industrieproduktion stagnieren lässt. Angesichts der robusten Binnenkonjunktur bleibt das Wirtschaftswachstum aber auf einem insgesamt ordentlichen Niveau.

Auch in Deutschland haben sich die Erwartungen an das zukünftige Wirtschaftswachstum eingetrübt. Während der private Konsum stützend wirkt, drückt die rückläufige Produktion im verarbeitenden Gewerbe auf das Wachstum. Die hohe inländische Nachfrage führt perspektivisch auch zu einem geringeren deutschen Außenhandelsüberschuss, da die Importe stärker zulegen als die Exporte.

Überwiegend positive Erwartungen für relevante Märkte

Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2018	2019 (Prognose März)	2019 (Prognose Juni)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,0	~+1,0	+1,0

Die preis- und kalenderbedingten Daten für 2018 entsprechen den per Juli 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2019 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Die Prognose für den deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Vergleich zum März 2019 annähernd unverändert. Der Schienenpersonenverkehr wächst dabei erneut überproportional, unter anderem dank der Angebotsverbesserungen im Fernverkehr.

Im europäischen Personenverkehrsmarkt dürfte die Nachfrage ebenso leicht zunehmen, gestützt auf leicht sinkende Kraftstoffpreise. Die positiven Rahmenbedingungen durch weiterhin steigende Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Einkommen bestehen fort, begleitet durch Unsicherheiten in Bezug auf den Brexit. Für den Schienenpersonenverkehr werden europaweit moderate Zuwächse erwartet, wenngleich mit regionaler Differenzierung.

Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2018	2019 (Prognose März)	2019 (Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	~ +1,2	+3,0	~ +2,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~ +1,7	+2,5	~ +0,5
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+3,6	+3,0	~ +2,0
Globale Luftfracht (Basis t)	+4,7	+2,5	- 0,5
Globale Seefracht (Basis TEU)	+4,6	+3,5	+1-3
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+4,4	+4,5	+9-10

Die preis- und kalenderbedingten Daten für 2018 entsprechen den per Juli 2019 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2019 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der Ausblick für den gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt hat sich gegenüber den bisherigen Erwartungen abgeschwächt:

- ▶ Vor allem aufgrund der erwarteten schwachen Entwicklung in den für den Schienengüterverkehr wichtigen Branchen Stahl, Chemie/Mineralöl und Automotive ist für das Gesamtjahr von einer nur knappen Überschreitung des Vorjahresniveaus auszugehen. Der Zuwachs im Kombinierten Verkehr dürfte nicht ausreichen, um die Entwicklung der Gesamtleistung stärker zu stützen. Positiv sollten sich dabei Effekte aus der Trassenpreisförderung zeigen; aufgrund der Konjunkturabkühlung und einer daraus resultierenden Zunahme der Wettbewerbsintensität fällt deren Wirkung allerdings kurzfristig schwächer aus als erwartet.
- ▶ Der Lkw-Verkehr wird auch weiterhin von positiven Impulsen aus Handel, Konsum und der Bauindustrie profitieren. Der Leistungsanstieg 2019 dürfte jedoch infolge der sich insgesamt abschwächenden Konjunkturreffekte geringer als im Vorjahr ausfallen.
- ▶ Unter der Annahme stabiler Verhältnisse auf den wichtigsten Wasserstraßen werden die abgeschwächten Konjunkturimpulse in der Binnenschifffahrt durch die erwarteten starken positiven Basiseffekte infolge der schwachen Vorjahresmonate überkompensiert. Im zweiten Halbjahr 2018 ist die Leistung bedingt durch das Niedrigwasser um über 30% eingebrochen, wodurch im Verlauf der nächsten Monate starke Steigerungsraten zu erwarten sind, die im Jahr 2019 auch einen spürbaren Wachstumsbeitrag für den gesamten Güterverkehrsmarkt liefern werden.

Für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt zeichnet sich 2019 ein geringerer Anstieg der Verkehrsleistung als bisher erwartet ab. Bei insgesamt zwar weiterhin positiven Konjunkturimpulsen und einem Wachstumsbeitrag aus dem Kombinierten Verkehr werden die schwache Entwicklung in europäischen Schlüsselindustrien und die weiter rückläufigen Kohletransporte deutlich spürbar sein.

Für den globalen Luftfrachtmarkt wird jetzt mit einem nachlassenden Volumen gerechnet.

Für die globale Seefracht wird ein geringeres Wachstum als bisher angenommen, was auf die hohe Unsicherheit bei den Handelsverhandlungen zwischen den USA und China sowie auf wirtschaftliche Risiken durch eine mögliche Wachstumsabschwächung in den USA, China und Europa zurückzuführen ist.

Für die Kontraktlogistik wird jetzt für das Gesamtjahr ein deutlich stärkeres Wachstum als im Vorjahr erwartet.

Der europäische Landverkehrsmarkt wird nach aktuellen Prognosen 2019 etwas schwächer wachsen als im Vorjahr, der Druck auf die Preise wird infolge wachsender Kapazitäten weiter zunehmen und dadurch das Umsatzwachstum etwas verlangsamen. Getrieben wird das Wachstum nach wie vor durch die zunehmenden Verkehre in Osteuropa.

Infrastruktur

Für die Trassennachfrage in 2019 erwarten wir eine nahezu stabile Entwicklung. Hintergrund sind ansteigende Bauausfälle im SPV. Wenn es im SGV aufgrund der Trassenpreisförderung gelingt, trotz einer abkühlenden Konjunktur Verkehre im intermodalen Wettbewerb zu gewinnen, kann sich die Trassennachfrage im zweiten Halbjahr 2019 erhöhen.

Bei den Stationshalten rechnen wir im Jahresvergleich mit einer steigenden Entwicklung. Der Anteil der konzernexternen Bahnen an den Zughalten wird dabei weiterhin zunehmen.

Ebenso werden sich die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen stabil entwickeln und leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen (+1,6%).

Finanzmärkte

Obwohl die Europäische Notenbank den Nettoerwerb von Anleihen im Rahmen ihres Kaufprogramms beendet hatte, wurde durch sie eine Fortsetzung der lockeren Geldpolitik angekündigt. Wir gehen daher davon aus, dass auch mittelfristig die Zinslandschaft durch sehr niedrige beziehungsweise negative Renditen geprägt sein wird.

Entwicklung des DB-Konzerns

Wirtschaftliche Entwicklung

Voraussichtliche Entwicklung	2018	2019 (Prognose März)	2019 (Prognose Juli)
Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr (Deutschland) in Mrd. Pkm	84,5	> 85	> 85
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mrd. tkm	88,2	> 97	> 92
Betriebsleistung auf dem Netz in Mrd. Trkm	1,1	> 1,1	> 1,1
Sendungen im Landverkehr in Mio.	106,5	~ 110	~ 110
Luftfrachtvolumen (Export) in Mio. t	1,3	> 1,3	> 1,1
Seefrachtvolumen (Export) in Mio. TEU	2,2	> 2,4	> 2,3
Kundenzufriedenheit Reisende in Zi	75,1	~ 77	~ 77
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,4	> 94	> 94
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	74,9	76,5	76,5
Umsatz in Mrd. €	44,0	> 45	> 45
EBIT bereinigt in Mrd. €	2,1	≥ 1,9	≥ 1,9
ROCE in %	5,8	~ 4,4	~ 4,4
Tilgungsdeckung in %	17,6	~ 17	~ 16

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2019 haben wir teilweise Anpassungen an unseren Erwartungen vorgenommen:

- ▶ Den Anstieg der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr und der Volumina in der See- und in der Luftfracht erwarten wir aufgrund der Entwicklung im ersten Halbjahr 2019 nun schwächer als bisher.
- ▶ Die Entwicklung der Tilgungsdeckung ist infolge eines erwarteten Anstiegs der Pensionsrückstellungen voraussichtlich etwas schwächer als bisher prognostiziert.

Aufgrund des aktuellen Evaluierungsprozesses zu einem möglichen **Verkauf oder Börsengang von DB Arriva** geben wir in diesem Zwischenbericht keine aktualisierte Prognose zur Entwicklung der Geschäftsfelder im Geschäftsjahr 2019. Die entsprechenden Prognosen aus dem Integrierten Bericht 2018 sind daher nicht mehr aktuell.

Investitionen

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2018	2019 (Prognose März)	2019 (Prognose Juli)
Brutto-Investitionen	11,2	> 13	> 13
Netto-Investitionen	4,0	> 5,5	> 5,5

Unsere Erwartungen zu den Investitionen sind unverändert.

Finanzlage

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2018	2019 (Prognose März)	2019 (Prognose Juli)
Fälligkeiten	2,2	2,2	2,2
Anleiheemissionen	2,9	≤ 3	≤ 3
Flüssige Mittel per 31.12.	3,5	~ 3	~ 3
Netto-Finanzschulden per 31.12. (ohne Effekte aus IFRS 16)	19,5	~ 20	~ 20
Netto-Finanzschulden per 31.12.	23,7 ¹⁾	~ 24,4	~ 24,4

¹⁾ Per 1. Januar 2019 inklusive IFRS-16-Effekten.

Unsere Erwartungen zur Finanzlage sind unverändert.

Soziales

Voraussichtliche Entwicklung	2018	2019 (Prognose März)	2019 (Prognose Juli)
Mitarbeiterzufriedenheit in Zi	3,7	-	-
Arbeitgeberattraktivität - Rang in Deutschland	13	13	> 13

Bei der Arbeitgeberattraktivität muss der DB-Konzern für 2019 nun mit einem Rückgang rechnen. Dies ist auf die teils kritische Diskussion in der Öffentlichkeit über Qualität und Pünktlichkeit im DB-Konzern zurückzuführen. Unabhängig davon haben wir bisher für 2019 unsere gesteckten Recruitingziele erreichen können.

Ökologie

Voraussichtliche Entwicklung	2018	2019 (Prognose März)	2019 (Prognose Juli)
Spezifische CO _{2e} -Emissionen ¹⁾ im Vergleich zu 2006 in %	-33,2	~ -33,7	~ -33,7
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	57,2	~ 60	~ 60
Lärmsanierte Strecke gesamt ²⁾ per 31.12. in km	1.758	~ 1.840	~ 1.840
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	50.409	~ 57.500	~ 57.500

¹⁾ Entsprechend der Definition des neuen Klimaziels 2030 inklusive stationärer Energien.

²⁾ Kumulierte Streckenlänge der Lärmsanierungsbereiche aus den Lärmsanierungsprojekten mit fertiggestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzwände) und eingeleiteten passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutz an Wohnungen).

Unsere Erwartungen im Bereich Ökologie sind unverändert.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

Konzern-Zwischenabschluss (ungeprüft)

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2019	2018	2018
Umsatzerlöse	22.014	21.555	44.065
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.490	1.446	3.091
Gesamtleistung	23.504	23.001	47.156
Sonstige betriebliche Erträge	1.118	1.206	2.998
Materialaufwand	-10.877	-10.743	-22.258
Personalaufwand	-8.998	-8.495	-17.301
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-1.809	-1.360	-2.688
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.309	-2.727	-6.088
Operatives Ergebnis (EBIT)	629	882	1.819
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-4	8	12
Zinsergebnis	-345	-330	-645
Übriges Finanzergebnis	-3	0	-14
Finanzergebnis	-352	-322	-647
Ergebnis vor Ertragsteuern	277	560	1.172
Ertragsteuern	-72	2	-630
Ergebnis	205	562	542
Ergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	198	554	528
nicht beherrschenden Anteilen	7	8	14
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	0,46	1,29	1,23
verwässert	0,46	1,29	1,23

Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2019	2018	2019
Ergebnis	205	562	542
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-400	-292	-818
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-400	-292	-818
Änderung aus Währungsumrechnung	29	2	23
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	1	-1	0
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	-30	84	16
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-1
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	0	85	38
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	-400	-207	-780
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	65	-2	40
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	65	-2	40
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere	-	-	0
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	-1	-10	-1
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1	-10	-1
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	-336	-219	-741
Gesamtergebnis	-131	343	-199
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	-138	336	-211
nicht beherrschenden Anteilen	7	7	12

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio. €	30.06.2019	31.12.2018	30.06.2018
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	45.326	40.757	40.161
Immaterielle Vermögenswerte	3.751	3.730	3.569
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	504	486	505
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	43	45	34
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	450	380	306
Derivative Finanzinstrumente	148	216	223
Aktive latente Steuern	1.145	1.032	1.512
	51.367	46.646	46.310
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	1.502	1.369	1.244
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	1	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.015	4.962	4.886
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.035	1.870	1.930
Forderungen aus Ertragsteuern	86	62	51
Derivative Finanzinstrumente	120	47	59
Flüssige Mittel	3.663	3.544	3.673
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	1	26	1
	12.423	11.881	11.845
Bilanzsumme	63.790	58.527	58.155

Passiva

in Mio. €	30.06.2019	31.12.2018	30.06.2018
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	3.738	4.074	4.595
Erwirtschaftete Ergebnisse	6.762	7.211	7.244
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	12.650	13.435	13.989
Nicht beherrschende Anteile	154	157	154
	12.804	13.592	14.143
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	24.449	20.626	20.255
Übrige Verbindlichkeiten	187	258	224
Derivative Finanzinstrumente	378	372	325
Pensionsverpflichtungen	5.270	4.823	4.269
Sonstige Rückstellungen	2.217	2.246	2.285
Passive Abgrenzungen	535	627	696
Passive latente Steuern	181	152	125
	33.217	29.104	28.179
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	4.871	2.618	3.213
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.145	5.491	5.139
Sonstige Verbindlichkeiten	3.572	3.660	3.514
Ertragsteuerschulden	244	195	181
Derivative Finanzinstrumente	37	19	11
Sonstige Rückstellungen	2.852	2.822	2.777
Passive Abgrenzungen	1.048	1.021	998
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	-	5	-
	17.769	15.831	15.833
Bilanzsumme	63.790	58.527	58.155

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2019	2018	2018
Ergebnis vor Steuern	277	560	1.172
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.809	1.360	2.688
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	5	8	8
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-29	-60	-162
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	1	0	-37
Zins- und Dividendenerträge	-33	-17	-25
Zinsaufwendungen	375	347	669
Fremdwährungsergebnis	-2	-7	-2
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	4	-8	-12
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	572	386	871
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-4.588	-864	-950
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten	3.263	-74	-176
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	1.654	1.631	4.044
Erhaltene Zinsen	15	14	22
Erhaltene/gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen	3	0	-8
Gezahlte Zinsen	-220	-282	-529
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern	-66	-69	-158
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.386	1.294	3.371
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	169	153	431
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-4.439	-4.269	-11.242
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	2.475	2.292	7.209
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-55	-34	-39
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	-	0	0
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-2	-1	-24
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	-	0	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	0	-4	-3
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	-	0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	-5	0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.857	-1.863	-3.668
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-650	-450	-450
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	-9	-11	-13
Auszahlungen für Leaseverträge	-477	-24	-42
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	1.995	1.964	2.927
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-1.259	-1.900	-1.900
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen	-178	-	-204
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	1.277	1.280	185
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-115	-9	-54
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	584	850	449
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	113	281	152
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	3.544	3.397	3.397
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	6	-5	-5
Flüssige Mittel am Ende der Periode	3.663	3.673	3.544

Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen					
Per 01.01.2018	2.150	6.310	-9	0	-121	-1.355	-12	4.813	7.110	14.073	165	14.238
Anpassung aufgrund IFRS 9	-	-	-	-	-	-	-	-	24	24	-	24
+ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-450	-450	-11	-461
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	-7	-1
± Gesamtergebnis	-	-	3	-1	74	-294	-	-218	554	336	7	343
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	554	554	8	562
davon Währungsänderungen	-	-	3	-	-	-	-	3	-	3	-1	2
davon latente Steuern	-	-	-	-	-10	-2	-	-12	-	-12	-	-12
davon Marktbewertung	-	-	-	-1	84	-	-	83	-	83	-	83
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-292	-	-292	-	-292	-	-292
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Per 30.06.2018	2.150	6.310	-6	-1	-47	-1.649	-12	4.595	7.244	13.989	154	14.143

in Mio. €	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen					
Per 01.01.2019	2.150	6.310	16	-1	-106	-2.133	-12	4.074	7.211	13.435	157	13.592
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-650	-650	-9	-659
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	-1	2
± Gesamtergebnis	-	-	29	1	-31	-335	-	-336	198	-138	7	-131
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	198	198	7	205
davon Währungsänderungen	-	-	29	-	-	-	-	29	-	29	0	29
davon latente Steuern	-	-	-	-	-1	65	-	64	-	64	-	64
davon Marktbewertung	-	-	-	1	-30	-	-	-29	-	-29	-	-29
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-400	-	-400	-	-400	0	-400
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Per 30.06.2019	2.150	6.310	45	0	-137	-2.468	-12	3.738	6.762	12.650	154	12.804

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. bzw. per 30.06. in Mio. €	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Arriva		DB Cargo		DB Schenker	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Externe Umsatzerlöse	2.310	2.177	4.361	4.325	2.687	2.702	2.141	2.112	8.491	8.301
Interne Umsatzerlöse	82	78	51	51	3	4	129	143	34	32
Umsatzerlöse	2.392	2.255	4.412	4.376	2.690	2.706	2.270	2.255	8.525	8.333
Externe übrige Erträge	76	66	110	83	118	124	166	118	97	117
Interne übrige Erträge	24	23	44	39	0	-	26	19	5	4
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	7	5	44	39	1	1	14	10	2	1
Erträge	2.499	2.349	4.610	4.537	2.809	2.831	2.476	2.402	8.629	8.455
Materialaufwand	-1.343	-1.274	-2.758	-2.724	-864	-835	-1.289	-1.262	-5.524	-5.494
Personalaufwand	-515	-477	-1.046	-999	-1.221	-1.223	-859	-811	-1.733	-1.629
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-274	-270	-294	-284	-398	-530	-308	-330	-873	-1.018
EBITDA	367	328	512	530	326	243	20	-1	499	314
Planmäßige Abschreibungen ²⁾	-143	-122	-326	-315	-225	-136	-152	-113	-261	-98
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ²⁾	-	0	0	-1	0	-1	0	-13	0	0
EBIT (operatives Ergebnis)	224	206	186	214	101	106	-132	-127	238	216
Operativer Zinssaldo ³⁾	-2	-	-24	-26	-23	-17	-31	-23	-29	-17
Operatives Ergebnis nach Zinsen ³⁾	222	206	162	188	78	89	-163	-150	209	199
Sachanlagen	3.695	3.095	6.597	6.713	3.024	2.203	2.897	2.297	2.737	1.427
+ Immaterielle Vermögenswerte	12	8	29	23	1.730	1.660	164	160	1.426	1.413
davon Goodwill	0	0	6	6	1.387	1.385	1	1	1.154	1.141
+ Vorräte	130	88	228	180	101	98	147	107	77	77
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ⁴⁾	50	53	699	569	395	370	544	504	2.488	2.683
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte ⁴⁾	226	183	551	477	432	497	178	159	649	631
- Forderungen aus Finanzierung ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	-	38	12	2	3	39	27
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴⁾	-171	-221	-212	-228	-565	-547	-483	-500	-2.026	-2.172
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten ⁴⁾	-327	-291	-577	-508	-226	-229	-273	-274	-534	-576
- Ertragsteuerschulden	0	-	-1	-1	-89	-87	-5	-4	-136	-90
- Sonstige Rückstellungen	-32	-49	-1.587	-1.466	-268	-115	-165	-180	-368	-435
- Passive Abgrenzungen	-532	-492	-153	-138	-196	-200	-7	-4	-11	-12
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten ⁴⁾	-98	-84	-213	-187	-208	-192	-221	-180	-382	-368
Capital Employed ⁵⁾	2.953	2.290	5.361	5.434	4.168	3.470	2.778	2.088	3.959	2.605
Netto-Finanzschulden	405	-208	2.713	2.807	1.740	935	2.575	1.625	2.169	837
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	1	5	5	103	126	39	33	11	13
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	-	0	1	5	8	2	-3	1	-
Brutto-Investitionen	169	380	273	299	323	153	163	140	261	78
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	-	-4	-5	-7	-	-	-1	-	-
Netto-Investitionen	169	380	269	294	316	153	163	139	261	78
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	-1	-	-	-	-	-
Mitarbeiter ⁶⁾	16.938	16.432	36.362	35.876	52.590	54.658	29.198	28.709	75.981	74.104

¹⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge sowie die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

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

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

⁴⁾ Inhaltliche Zuordnung gemäß Managementberichterstattung. Wert per 30. Juni 2018 angepasst.

⁵⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

⁶⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Energie		Beteiligungen/ Sonstige		Summe Segmente		Konsolidierung		DB-Konzern bereinigt		Überleitung ¹⁾		DB-Konzern	
2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
812	754	303	297	640	628	280	252	22.025	21.548	-12	-	22.013	21.548	1	7	22.014	21.555
1.991	1.966	377	371	770	755	2.118	2.022	5.555	5.422	-5.555	-5.422	-	-	-	-	-	-
2.803	2.720	680	668	1.410	1.383	2.398	2.274	27.580	26.970	-5.567	-5.422	22.013	21.548	1	7	22.014	21.555
291	357	60	56	5	14	199	269	1.122	1.204	-6	-	1.116	1.204	2	2	1.118	1.206
105	99	10	12	15	14	540	506	769	716	-769	-716	-	-	-	-	-	-
495	446	31	24	10	10	390	432	994	968	496	478	1.490	1.446	-	-	1.490	1.446
3.694	3.622	781	760	1.440	1.421	3.527	3.481	30.465	29.858	-5.846	-5.660	24.619	24.198	3	9	24.622	24.207
-905	-856	-289	-261	-1.255	-1.238	-1.348	-1.367	-15.575	-15.311	4.699	4.568	-10.876	-10.743	-1	-	-10.877	-10.743
-1.545	-1.434	-181	-165	-64	-61	-1.733	-1.625	-8.897	-8.424	-5	1	-8.902	-8.423	-96	-72	-8.998	-8.495
-536	-517	-110	-106	-56	-75	-565	-649	-3.414	-3.779	1.107	1.051	-2.307	-2.728	-2	1	-2.309	-2.727
708	815	201	228	65	47	-119	-160	2.579	2.344	-45	-40	2.534	2.304	-96	-62	2.438	2.242
-333	-332	-78	-70	-42	-35	-247	-120	-1.807	-1.341	26	26	-1.781	-1.315	-32	-30	-1.813	-1.345
4	0	-	0	0	0	0	0	4	-15	-	-	4	-15	-	-	4	-15
379	483	123	158	23	12	-366	-280	776	988	-19	-14	757	974	-128	-92	629	882
-98	-108	-17	-14	-10	-8	-99	-102	-333	-315	-	-	-333	-315	-	-	-	-
281	375	106	144	13	4	-465	-382	443	673	-19	-14	424	659	-	-	-	-
19.894	19.800	3.421	3.216	1.175	987	2.621	1.142	46.061	40.880	-735	-719	45.326	40.161	-	-	45.326	40.161
141	138	28	16	20	28	246	149	3.796	3.595	-45	-26	3.751	3.569	-	-	3.751	3.569
-	0	0	0	-	0	14	15	2.562	2.548	-	-	2.562	2.548	-	-	2.562	2.548
254	191	0	-	79	89	523	448	1.539	1.278	-37	-34	1.502	1.244	-	-	1.502	1.244
138	141	23	27	218	196	441	341	4.996	4.884	-	-	4.996	4.884	19	2	5.015	4.886
368	302	29	30	159	157	1.157	999	3.749	3.435	-1.496	-1.330	2.253	2.105	232	131	2.485	2.236
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-252	-133	-252	-133
0	-	-	-	0	-	7	9	86	51	-	-	86	51	-	-	86	51
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1
-550	-486	-74	-54	-268	-275	-608	-517	-4.957	-5.000	-1	4	-4.958	-4.996	-187	-143	-5.145	-5.139
-618	-720	-155	-166	-69	-23	-939	-850	-3.718	-3.637	1.496	1.326	-2.222	-2.311	-1.537	-1.427	-3.759	-3.738
-	-	0	-1	-	-	-27	-19	-258	-202	14	21	-244	-181	-	-	-244	-181
-264	-343	-21	-33	-38	-50	-2.309	-2.378	-5.052	-5.049	-17	-13	-5.069	-5.062	-	-	-5.069	-5.062
-449	-591	-116	-131	-2	-3	-117	-123	-1.583	-1.694	0	0	-1.583	-1.694	-	-	-1.583	-1.694
-265	-239	-21	-18	-10	-9	-306	-292	-1.724	-1.569	-	-	-1.724	-1.569	1.724	1.569	-	-
18.649	18.193	3.114	2.886	1.264	1.097	689	-1.091	42.935	36.972	-821	-771	42.114	36.201	-	-	42.114	36.201
9.683	9.330	1.509	1.237	829	646	3.786	2.495	25.409	19.704	-	-	25.409	19.704	-	-	25.409	19.704
1	1	0	-	0	-	345	326	504	505	-	-	504	505	-	-	504	505
0	-	-	-	0	-	-12	2	-4	8	-	-	-4	8	-	-	-4	8
2.875	2.634	397	291	67	81	318	184	4.846	4.240	-21	-23	4.825	4.217	-	-	4.825	4.217
-2.239	-2.089	-181	-153	-44	-41	0	-3	-2.475	-2.292	-	-	-2.475	-2.292	-	-	-2.475	-2.292
636	545	216	138	23	40	318	181	2.371	1.948	-21	-23	2.350	1.925	-	-	2.350	1.925
-	-	-	-	-	-	0	-	-1	0	-	-	-1	-	-	-	-1	-
48.021	46.371	6.002	5.649	1.747	1.734	54.926	53.386	321.765	316.919	-	-	321.765	316.919	-	-	321.765	316.919

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⁾	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Deutschland	12.457	12.204	40.844	37.579	34.555	30.562	4.299	4.008	1.831	1.716	199.830	194.057
Europa (ohne Deutschland)	6.836	6.745	7.648	5.922	6.792	5.225	457	209	450	209	92.413	94.118
Asien/Pazifik	1.504	1.447	1.123	799	1.174	843	53	16	53	16	16.737	16.651
Nordamerika	947	885	299	195	408	315	28	5	28	5	9.396	8.970
Übrige Welt	269	267	57	27	83	50	9	2	9	2	3.389	3.123
Konsolidierung	-	-	-843	-745	-898	-794	-21	-23	-21	-23	-	-
DB-Konzern bereinigt	22.013	21.548	49.128	43.777	42.114	36.201	4.825	4.217	2.350	1.925	321.765	316.919
Überleitung	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	22.014	21.555	49.128	43.777	42.114	36.201	4.825	4.217	2.350	1.925	321.765	316.919

¹⁾ Per 30. Juni.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2019 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 2018 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Der folgende Standard war durch den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) zum 1. Januar 2019 erstmals verpflichtend anzuwenden:

- ▶ **IFRS 16: »Leasing« (veröffentlicht Januar 2016; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Januar 2019)**

Darüber hinaus gibt es keine neuen und für den DB-Konzern wesentlichen Standards, Interpretationen und Änderungen der IAS/IFRS-Standards, die innerhalb des Berichtszeitraums verpflichtend anzuwenden sind.

Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2018

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2019 vorgelegten Finanzinformationen mit dem ersten Halbjahr 2018 ist unter Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

- ▶ **Veränderungen in der Segmentzuordnung**

Zum 1. Januar 2019 wurde eine Gesellschaft, die bisher dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet war, dem Segment DB Cargo zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden wegen Unwesentlichkeit nicht angepasst.

- ▶ **Anpassung von Schätzungsparametern bei der Bilanzierung von Pensionen**

Das Verfahren zur Ableitung der Rechnungszinsen wurde im ersten Halbjahr 2019 angepasst. Es wird für die Auswahl der hochwertigen Unternehmensanleihen auf ein verändertes Portfolio abgestellt. Darüber hinaus wurde die Methodik zur Ermittlung der Zinsstrukturkurve insbesondere für lange Laufzeiten modifiziert. Per 30. Juni 2019 führt dies gegenüber dem vorherigen Verfahren insgesamt zu einer moderaten Reduzierung der Pensionsverpflichtungen.

Veränderungen im DB-Konzern

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

	Deutschland 30.06. 2019	Übrige Welt 30.06. 2019	Insgesamt 30.06. 2019	Insgesamt 30.06. 2018	Insgesamt 31.12. 2018
Anzahl					
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Per 01.01.	125	430	555	578	578
Zugänge	0	4	4	3	9
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	3
Abgänge	1	8	9	5	35
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	0	0
Insgesamt	123	426	549	576	555

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Die Zugänge von Unternehmen zum Konsolidierungskreis betreffen ausschließlich neu gegründete Gesellschaften.

Kaufpreisallokation VT-Arriva (Erwerb in 2018)

Das im Vorjahr erworbene Nettovermögen von VT-ARRIVA Személyszállító es Szolgáltató Kft. (VT-Arriva), Székesfehérvár/Ungarn (vorläufige Kaufpreisallokation zum 31. Dezember 2018) einschließlich der Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden nach IFRS 3 wird nach der abgeschlossenen Kaufpreisallokation nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	76	-26	50
Immaterielle Vermögenswerte	0	101	101
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	-	0
Vorräte	1	-	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	-	17
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3	-	3
Flüssige Mittel	17	-	17
Aktive latente Steuern	0	2	2
Vermögenswerte	114	77	191
Finanzschulden	55	-	55
Verbindlichkeiten	12	-	12
Passive latente Steuern	4	9	13
Schulden	71	9	80
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	-	-	-
Nicht beherrschende Anteile	-	-	-
Erworbenes Nettovermögen	43	68	111
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	10	-	10
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	17	-	17
Zahlungsmittelzufluss durch Transaktionen	7	-	7

Im Ergebnis der abschließenden Kaufpreisallokation haben sich die nachfolgenden Anpassungsbeträge auf die Vermögenswerte und Schulden ergeben:

in Mio. €	Anpassung
Sachanlagen	-26
Immaterielle Vermögenswerte	13
Aktive latente Steuern	2
Passive latente Steuern	1
Insgesamt	-12

Hiernach ergibt sich folgende Ermittlung des Firmenwerts:

in Mio. €	VT-Arriva
KAUFPREIS	
Geleistete Zahlungen	10
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	52
Gesamte übertragene Gegenleistung	62
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapitalanteils	61
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	111
Firmenwert	12

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um acht Liquidationen und einen Verkauf. Aus dem Verkauf ergab sich kein Zahlungsmittelzufluss.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem ersten Halbjahr 2018 eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich und sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06.2019 in Mio. €	DB-Konzern	davon aus Konsolidierungskreis-zugängen	Beträge für Konsolidierungskreis-abgänge
Umsatzerlöse	22.014	43	-
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.490	-	-
Gesamtleistung	23.504	43	0
Sonstige betriebliche Erträge	1.118	1	-
Materialaufwand	-10.877	-13	-
Personalaufwand	-8.998	-14	2
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-1.809	-13	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.309	-2	-
Operatives Ergebnis (EBIT)	629	2	2
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-4	-	-
Zinsergebnis	-345	-1	-
Übriges Finanzergebnis	-3	-3	1
Finanzergebnis	-352	-4	1
Ergebnis vor Ertragsteuern	277	-2	3
Ertragsteuern	-72	-1	-
Ergebnis	205	-3	3

Die Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen:

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06.2019 in Mio. €	Konsolidierungskreis-zugängen	Konsolidierungskreis-abgängen
VT-Arriva ¹⁾	40	-
Etihad Rail DB Operations LLC ¹⁾ , Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	3	-
Insgesamt	43	-

¹⁾ Im Vorjahr unterjährig erworben.

Angaben zu den Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten (IAS 7)

in Mio. €	01.01.2019	Zahlungs- wirksame Veränderung (Ein- zahlung (+)/ Auszahlung (-)	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				30.06.2019
			Erwerb(+)/ Veräuße- rung (-) von Unter- nehmen	Währungs- kurseffekte	Zugang (+)/ Abgang (-) Leasing- verträge	Aufzinsung	
Forderungen aus Finanzierung	-174	-78	-	0	-	-	-252
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG							
Zinslose Darlehen	851	-178	-	-	-	18	691
Anleihen	20.712	736	-	8	-	7	21.463
Commercial Paper	-	1.263	-	-	-	-	1.263
Bankschulden	646	-31	-	-1	-	-	614
EUROFIMA-Darlehen	200	-	-	-	-	-	200
Leasingverbindlichkeiten	562	-477	-	-21	4.699	45	4.808
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	45	-3	-	-	-	-	42
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	228	11	-	0	-	-	239
	23.244	1.321	-	-14	4.699	70	29.320
Insgesamt	23.070	1.243	-	-14	4.699	70	29.068

Angaben zu Erlösen aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)

Die Umsatzerlöse des DB-Konzerns gliedern sich wie folgt auf:

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2019	2018	2018
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	19.755	19.384	39.490
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr ¹⁾	3.284	2.512	6.472
Umsatzerlöse aus Betreiben von Infrastruktur	917	855	1.760
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	225	223	437
Umsätze aus Warenverkäufen	661	648	1.393
Sonstige Umsatzerlöse	490	478	1.057
Erlösschmälerungen	-34	-33	-72
Insgesamt	22.014	21.555	44.065

¹⁾ Eingeschränkte Vergleichbarkeit mit dem ersten Halbjahr 2018 wegen Ausweisänderung von Bruttoverträgen bei DB Regio (**Integrierter Bericht 2018** **194**). Bei gleichem Ausweis wäre der Wert im ersten Halbjahr 2018 um 645 Mio. € höher ausgefallen.

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Fernverkehr, DB Regio und DB Schenker erbracht. Umsatzerlöse aus Betreiben von Infrastruktur betreffen die Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe. Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung fielen im Wesentlichen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe und Umsatzerlöse aus Warenverkäufen im Wesentlichen im Segment DB Netze Energie an. Sonstige Umsatzerlöse betreffen nahezu alle Geschäftsfelder.

Das Auftragsvolumen aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannte gesicherte Erlöse) verteilt sich wie folgt:

Auftragsvolumen gesichert	30.06.2019	31.12.2018	30.06.2018
Nominalwerte in Mio. €			
Verkehrsverträge	62.902	62.222	62.320
Logistikverträge (mit einer Vertragslaufzeit von mindestens 12 Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €)	167	208	202
Übrige Verträge (mit einer Vertragslaufzeit von mindestens 12 Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €)	132	114	94
Insgesamt	63.201	62.544	62.616

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über den Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten von 44 Mio. € werden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (zum Beispiel Zeitkartenverkäufe). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten von 1.232 Mio. € (davon langfristig: 28 Mio. €) werden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen.

Angaben zu Leasingverhältnissen (IFRS 16)

Der DB-Konzern hat IFRS 16 zum 1. Januar 2019 nach der modifizierten retrospektiven Methode angewandt; Vorjahresabschlüsse wurden daher nicht angepasst. Das Nutzungsrecht aus einem Leasingvertrag wurde in Höhe des Barwerts der Zahlungsverpflichtung angesetzt, bereinigt um für den Leasingvertrag bestehende aktive und passive Abgrenzungen. Um den Barwert der Zahlungsverpflichtung zu ermitteln, wurden die verbliebenen Leasingzahlungen mit dem DB-Grenzfremdkapitalzinssatz zum 1. Januar 2019 abgezinst. Der gewichtete durchschnittliche Zinssatz betrug 1,5%. Die Eröffnungsbilanzwerte per 1. Januar 2019 der folgenden Bilanzposten wurden in der Folge angepasst:

	31.12.2018	Anpassung durch IFRS 16	01.01.2019
Sachanlagen	40.757	4.030	44.887
Langfristige Forderungen und Vermögenswerte	380	51	431
Kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	1.870	15	1.885
Langfristige Finanzschulden	20.626	3.301	23.927
Langfristige übrige Verbindlichkeiten	258	-57	201
Kurzfristige Finanzschulden	2.618	968	3.586
Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten	3.660	-17	3.643

Der DB-Konzern hat von einer in IFRS 16 vorgesehenen Erleichterung für Leasingverträge, die innerhalb von zwölf Monaten nach dem Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung enden, Gebrauch gemacht. Diese Aufwendungen sind in den Aufwendungen für kurzfristige Leasingverträge enthalten.

Die Verpflichtungen aus Operate-Leasing-Verhältnissen, die per 31. Dezember 2018 bestanden, lassen sich zu der am 1. Januar 2019 im Rahmen der Erstanwendung des IFRS 16 erfassten Finanzschuld wie folgt überleiten:

IFRS-16-Überleitung in Mio. €	30.06.2019
Verpflichtungen aus Operate Leasing-Verträgen per 31.12.2018	5.585
Enthaltene Verpflichtungen aus kurzfristigen Leasingverträgen	-286
Enthaltene Verpflichtungen über Gegenstände von geringem Wert	-48
Enthaltene Verpflichtungen für Softwareleasing	-30
Enthaltene Verpflichtungen für Leasingverträge, die nach dem 31.12.2018 beginnen	-975
Nichtberücksichtigung von Kündigungs- und Berücksichtigung von Verlängerungsoptionen	388
Abzinsung	-363
Sonstiges	-2
Zusätzliche Leasingverbindlichkeit per 01.01.2019	4.269

Für Leasingverträge über Gegenstände von geringem Wert und für kurzfristige Leasingverträge mit einer Laufzeit von zwölf Monaten und weniger sieht der IFRS 16 Erleichterungen vor, von denen der DB-Konzern Gebrauch macht.

Bezüglich der aktivierten Nutzungsrechte sind per 30. Juni 2019 beziehungsweise für das erste Halbjahr 2019 folgende Angaben von Relevanz:

in Mio. €	Nutzungsrechte an							Insgesamt
	Grundstücken	Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinellen Anlagen	Anderer Betriebs- und Geschäftsausstattung	
Zugänge	18	220	0	2	186	10	4	440
Abschreibungen	-14	-283	-1	0	-121	-18	-7	-444
Buchwerte	317	3.050	9	4	1.013	216	26	4.635

Die Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise die Kapitalflussrechnung des ersten Halbjahres 2019 enthält folgende leasingbezogene Erträge, Aufwendungen und Auszahlungen:

in Mio. €	1. Halbjahr 2019
SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE	
Erträge aus Operate-Leasing-Verhältnissen	299
Erträge aus Untervermietungen	11
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	444
SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN	
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverträge	161
Aufwendungen für Leasinggegenstände von geringem Wert	21
Variable Leasingentgelte	-
ZINSERGEBNIS	
Zinsaufwendungen	45
KAPITALFLUSSRECHNUNG	
Auszahlungen für Leasing	477

Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2019 in Höhe von 41 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 46 Mio. €, per 30. Juni 2018: 46 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.

Zum Bilanzstichtag sind grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06.2019	31.12.2018	30.06.2018
Sonstige Eventualschulden	106	99	134
Insgesamt	106	99	134

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 2019 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 17 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 17 Mio. €, per 30. Juni 2018: 16 Mio. €). Weiterhin dienten per 30. Juni 2019 Sachanlagen mit Buchwerten von 12 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 13 Mio. €, per 30. Juni 2018: 9 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Fernverkehr im Einsatz sind.

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 (per 30. Juni 2019: 6.818 Mio. €) stellen zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die Buchwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen und der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten (per 30. Juni 2019: 6.568 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellen zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten entfallen per 30. Juni 2019 682 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 633 Mio. €, per 30. Juni 2018: 635 Mio. €) auf nichtfinanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfallen per 30. Juni 2019 2.335 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 2.346 Mio. €, per 30. Juni 2018: 2.169 Mio. €) auf nichtfinanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden betrug per 30. Juni 2019 27.132 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 21.890 Mio. €, per 30. Juni 2018: 21.484 Mio. €).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen betrug per 30. Juni 2019 17.988 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 21.964 Mio. €, per 30. Juni 2018: 21.140 Mio. €). Der Rückgang der ausgewiesenen finanziellen Verpflichtungen beruht auf der erstmaligen Anwendung des IFRS 16.

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

in Mio. €	30.06.2019	31.12.2018	30.06.2018
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	17.538	15.931	15.237
immateriellen Vermögenswerten	27	31	38
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	423	417	406
Insgesamt	17.988	16.379	15.681

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen ist insbesondere bedingt durch die Beschaffung 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. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betrifft nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz.

Zum Bilanzstichtag waren Leasingverträge mit einem Umfang von 675 Mio. € abgeschlossen, deren Laufzeit nach dem Bilanzstichtag beginnt.

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 per 30. Juni 2019: 691 Mio. €, per 31. Dezember 2018: 851 Mio. €, per 30. Juni 2018: 1.036 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten, 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

Anleiheemissionen und -tilgungen

Im ersten Halbjahr 2019 wurden von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) die folgenden Anleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
1 Mrd. €	9,9	1,125	Institutionelle Investoren vor allem in Europa und Asien
300 Mio. GBP	7,0	1,875	Institutionelle Investoren überwiegend in Großbritannien
1 Mrd. NOK	15,0	2,705	Privatplatzierung
350 Mio. CHF (erste Tranche)	10,0	0,100	Institutionelle Investoren in der Schweiz
150 Mio. CHF (zweite Tranche)	15,0	0,500	Institutionelle Investoren in der Schweiz
500 Mio. SEK	20,0	2,005	Privatplatzierung bei institutionellen Investoren in Schweden und Japan
115 Mio. AUD	10,0	2,518	Privatplatzierung bei institutionellen Investoren in Schweden und Japan

Im selben Zeitraum wurden drei fällig gewordene Anleihen der DB Finance über insgesamt 1,3 Mrd. € getilgt.

Dividendenzahlung

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 28. März 2019 hat die DB AG eine Gewinnausschüttung von 650 Mio. € an den Bund gezahlt.

Anzahl ausgegebener Aktien

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

Berlin, den 19. Juli 2019

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Kontaktinformationen

Investor Relations

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon – 030.297-64031
Telefax – 069.265-20110
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Zwischenbericht wurde am 25. Juli 2019 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 19. Juli 2019) und ist auch im Internet unter db.de/zb abrufbar.

Der Zwischenbericht, der Integrierte Bericht des Deutschen Bahn Konzerns sowie der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Die Zwischen- und integrierten Berichte des Deutschen Bahn 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 unter db.de/berichte.



Konzernkommunikation

Allgemeine Unternehmenspublikationen und die Broschüre Wettbewerbskennzahlen 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.deutschebahn.com/presse

DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.6996633 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.

Online finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



Unser Personenverkehr im Social Web

Unser Personenverkehr steht Ihnen in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung. Sie finden uns auf Facebook, Instagram, Twitter und YouTube.



Finanzkalender

26. März 2020

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2019

23. Juli 2020

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Zwischenberichts
Januar–Juni 2020

Impressum

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Koch Prepress GmbH, Wiesbaden
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis: **Titel Umschlag** Max Lautenschläger
01 Max Lautenschläger



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

