Deutsche Bahn

Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2020

Deutschland braucht eine starke Schiene

Strategie Starke Schiene

DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Wir haben ein elementares Anliegen: mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Unsere Strategie Starke Schiene schafft hierfür die Voraussetzungen.

Die Ausbausteine der Starken Schiene

Ausbausteine zur Organisation der Verkehrsverlagerung

Ausbaustein der Grünen Transformation

Online-Bericht

Im Internet stehen Ihnen eine Online-Version sowie eine PDF-Fassung zur Verfügung: DB.DE/ZB

Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	19.423	22.013	- 2.590	- 11,8
Umsatz vergleichbar	19.469	21.972	- 2.503	- 11,4
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 3.669	277	- 3.946	-
Ergebnis nach Ertragsteuern	- 3.749	205	- 3.954	-
EBITDA bereinigt	157	2.534	- 2.377	- 93,8
EBIT bereinigt	- 1.780	757	- 2.537	-
Eigenkapital per 30.06./31.12.	9.851	14.927	- 5.076	- 34,0
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12.	27.513	24.175	+ 3.338	+ 13,8
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	64.493	65.828	- 1.335	- 2,0
Capital Employed per 30.06./31.12.	41.840	42.999	- 1.159	- 2,7
Return on Capital Employed (ROCE) in %	- 8,5	3,6	-	-
Tilgungsdeckung in %	- 1,2	13,8	-	-
Brutto-Investitionen	5.552	4.825	+ 727	+ 15,1
Netto-Investitionen	2.770	2.350	+ 420	+ 17,9
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	- 235	1.386	- 1.621	-
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	1.448	2.456	- 1.008	- 41,0
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	95,7	94,3	-	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	83,5	77,2	-	-
Reisende in Mio.	779,3	1.293	- 513,7	- 39,7
davon in Deutschland	662,5	1.050	- 387,5	- 36,9
davon DB Fernverkehr	41,0	71,8	- 30,8	- 42,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	26.620	47.250	- 20.630	- 43,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	330,1	381,4	- 51,3	- 13,5
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	103,0	122,4	- 19,4	- 15,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	38.190	43.738	- 5.548	- 12,7
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland [1] in %	95,0	93,6	-	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	95,6	94,2	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	512,7	543,0	- 30,3	- 5,6
davon konzernexterne Bahnen	185,0	179,9	+ 5,1	+ 2,8
Anteil konzernexterner Bahnen in %	36,1	33,1	-	-
Stationshalte in Mio.	74,9	77,7	- 2,8	- 3,6
davon konzernexterne Bahnen	21,2	19,5	+ 1,7	+ 8,7
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	668,7	1.163	- 494,3	- 42,5
Verkehrsleistung [2] in Mio. Pkm	2.010	3.368	- 1.358	- 40,3
Betriebsleistung in Mio. Buskm	662,7	795,5	- 132,8	- 16,7
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im Landverkehr in Tausend	51.659	53.860	- 2.201	- 4,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	495,3	578,9	- 83,6	- 14,4
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	992,1	1.115	- 122,9	- 11,0
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand im Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	84,7	87,9	- 3,2	- 3,6
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	320.116	321.765	- 1.649	- 0,5

[1] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

[2] Ohne DB Arriva.

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

3 Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)
3 Grundlagen
8 Starke Schiene
10 Kunde und Qualität
14 Grüne Transformation
16 Soziales
18 Geschäftsverlauf
27 Entwicklung der Geschäftsfelder
54 Chancen- und Risikobericht
54 Nachtragsbericht
55 Prognosebericht

58 Konzern-Zwischenabschluss (ungeprüft)
58 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
59 Konzern-Bilanz
60 Konzern-Kapitalflussrechnung
61 Konzern-Eigenkapitalspiegel
62 Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten
64 Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

U5 Kontaktinformationen / Finanzkalender

DEUTSCHLAND NEU ENTDECKEN – MIT DER BAHN

Im Juni 2020 haben wir gemeinsam mit den Marketingorganisationen aller 16 deutschen Bundesländer eine groß angelegte Kampagne unter dem Motto »Entdecke Deutschland« gestartet. Auf den ersten Blick spielt die Kampagne mit dem Fernweh und zeigt Sehnsuchtsziele vieler Deutscher – die Motive sind aber ausschließlich Reiseziele in Deutschland.

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Corona-Pandemie stellt in diesem Jahr die Menschen weltweit vor immense Herausforderungen – privat, beruflich und wirtschaftlich. Wenn das öffentliche Leben stillsteht, Schlüsselindustrien vorübergehend ihren Betrieb einstellen und die Vermeidung persönlicher Kontakte oberstes Gebot ist, wanken Stabilitätsanker einer Gesellschaft. Nichts ist mehr selbstverständlich. Was zuvor Bestand hatte, ist plötzlich ungewiss.

Die Deutsche Bahn hat sich in dieser Zeit als Konstante bewährt und die Systemrelevanz der Schiene bewiesen. Wir sind gefahren. Auf uns war auch in der Krise Verlass. Wir haben die Mobilität und Logistik für Deutschland und Europa sichergestellt und damit für ein Stück Normalität gesorgt. Unser Antrieb war das Leitmotiv unserer Strategie Starke Schiene: da zu sein für unsere Kundinnen und Kunden. Diese gesellschaftliche Verantwortung ist uns besonders wichtig.

Finanziell hat uns Corona hart getroffen. Das Virus hat unseren Erfolgskurs, der noch im Januar und Februar Fahrgastrekorde verzeichnete, unvermittelt ausgebremst. Ein zeitweiser Rückgang der Reisendenzahlen um bis zu 90 Prozent bleibt nicht folgenlos für ein Verkehrsunternehmen. Ebenso im Güterverkehr, wo der Einbruch der weltweiten Wirtschaftstätigkeit tiefe Spuren hinterlassen hat. Erst für 2022 rechnen wir damit, wieder in die Nähe der ursprünglichen Planungen der Vor-Corona-Zeit zu kommen. Die wirtschaftlichen Nachwirkungen der Krise werden uns noch länger begleiten. Unternehmen und Eigentümer, Führungskräfte und Beschäftigte, Tarif- und Betriebspartner – die Größe der finanziellen Herausforderung macht ein gemeinsames und solidarisches Handeln aller erforderlich, um den Kurs der Starken Schiene fortsetzen zu können.

Mit klugen und konsequenten Schritten werden wir den jetzt vor uns liegenden Weg angehen und die DB wieder zurück Richtung nachhaltiges Wachstum führen. Dabei halten wir an unseren Zukunftsinvestitionen fest. Indem wir weiter Infrastruktur, Flotte und Personal ausbauen und sogar noch intensiver auf die Chancen der Digitalisierung setzen, stärken wir das Herzstück des Bahnbetriebs. Gleichzeitig können wir mehr Kapazität ermöglichen und mehr Verkehr auf die Schiene bringen.

Enorme Unterstützung und Rückendeckung erfahren wir dabei von unserem Eigentümer. Der rote Faden, der sich durch alle politischen Entscheidungen der jüngeren Vergangenheit zieht, ist die Überzeugung, dass der Eisenbahn eine zentrale Rolle bei der Gestaltung einer lebenswerten Zukunft zukommt. Für diese Bekräftigung des eingeschlagenen Kurses und die substanzielle Stärkung des Systems Schiene sind wir sehr dankbar.

Denn jenseits von Corona bleibt der Klimawandel Realität und eine massive Verkehrsverlagerung in Richtung Schiene eine Notwendigkeit für eine nachhaltige und erfolgreiche Klima- und Verkehrspolitik. Wir sind und bleiben der Garant nachhaltiger Mobilität und Logistik.

Erste Anzeichen einer Erholung geben uns Anlass für vorsichtigen Optimismus. Eine Prognose, wie sich unser Geschäft entwickeln wird, ist jedoch von vielen derzeit noch sehr fragilen Rahmenbedingungen abhängig. Nur eines ist gewiss: Corona hat gezeigt, wie wichtig die Schiene für Deutschland und Europa ist.

Dafür, dass wir uns in den zurückliegenden anspruchsvollen Monaten als Unternehmen bewährt und unser Angebot aufrechterhalten haben, haben wir viel Lob und Anerkennung bekommen. Dieser Dank gebührt den Mitarbeitenden der DB, die auch unter besonderen Bedingungen einen hervorragenden Job machen, und natürlich unseren Kundinnen und Kunden, die uns ihr Vertrauen schenken.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

Grundlagen

3 — Vereinbarung mit Bund über Umgang mit Corona-Folgen
3 — Nachhaltigkeit
3 — Veränderungen in den Organen
4 — Veränderungen im Konzernportfolio
4 — Politische und rechtliche Themen

Vereinbarung mit Bund über Umgang mit Corona-Folgen

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit ihrer Eigentümerin, der Bundesrepublik Deutschland (Bund), einen gemeinsamen Weg zum Umgang mit den Auswirkungen der Corona-Krise auf den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) vereinbart. Der DB-Konzern gleicht die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen (vor allem Einsparungen im Personal- und Materialaufwand) aus. Der Bund wird 80 % der verbleibenden negativen Effekte (nach Gegensteuerungsmaßnahmen) durch eine Eigenkapitalmaßnahme ausgleichen. Für das Jahr 2020 sind bis zu 5 Mrd. € im Haushalt verankert, davon 0,5 Mrd. unter Vorbehalt der Zustimmung des Haushaltsausschusses. Aus dem KONJUNKTURPAKET DER BUNDESREGIERUNG 4 F. wird DB Regio Mittel aus der Branchenlösung für Netto-Verträge im Schienenpersonennahverkehr erhalten. Die Auszahlungen stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmungen mit der Europäischen Kommission.

Nachhaltigkeit

- Seit Januar 2020 sind Nachhaltigkeit und Umweltschutz in einer Organisationseinheit zusammengefasst und direkt beim Vorstandsvorsitzenden angesiedelt. Damit wird verdeutlicht, dass beide Themenbereiche Top-Priorität im Rahmen der Strategie Starke Schiene haben und noch stärker als bisher miteinander verzahnt werden.
- Der DB-Konzern ist erneut von der internationalen Rating-Organisation CDP mit der Bestnote A bewertet worden. Der DB-Konzern ist damit als eines der klimafreundlichsten Unternehmen aus dem Transport- und Logistiksektor weltweit gewürdigt worden. Mit der Bewertung A steht der DB-Konzern mit 182 weltweiten Unternehmen in der Top-Gruppe (»A List«). Insgesamt haben über 8.400 Unternehmen am Rating teilgenommen.

Veränderungen in den Organen

Im Vorstand der DB AG gab es im ersten Halbjahr 2020 die folgenden Veränderungen:

- Seit dem 1. Januar 2020 leitet Dr. Sigrid Nikutta das neu geschaffene Vorstandsressort Güterverkehr der DB AG und übernahm gleichzeitig auch den Vorstandsvorsitz der DB Cargo AG.
- Dr. Levin Holle hat am 1. Februar 2020 das Vorstandsressort Finanzen & Logistik der DB AG übernommen, dem auch die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva zugeordnet sind.
- Der Aufsichtsrat der DB AG hat in seiner Sitzung am 19. Februar 2020 Herrn Martin Seiler, Vorstand für Personal & Recht, vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2025 wiederbestellt.

Im Aufsichtsrat der DB AG gab es im ersten Halbjahr 2020 die folgenden Änderungen:

- Die Amtszeit der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats, Frau Dr. Ingrid Hengster, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Herr Dr. Jürgen Krumnow, Frau Kirsten Lühmann, Herr Michael Odenwald, Herr Eckhardt Rehberg, Herr Christian Schmidt, sowie die Amtszeit der von der Bundesregierung entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats, Herr Staatssekretär Werner Gatzer (Bundesministerium der Finanzen; BMF), Herr Oliver Wittke und Frau Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; BMVI), sowie auch der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat endete turnusmäßig mit Ablauf der Hauptversammlung am 25. März 2020. In dieser Hauptversammlung wurden als Anteilseignervertreter Frau Dr. Ingrid Hengster, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Frau Kirsten Lühmann, Herr Michael Odenwald, Herr Dr. Immo Querner, Herr Eckhardt Rehberg sowie Herr Christian Schmidt mit Wirkung vom 25. März 2020 für die Dauer bis

zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat gewählt.

- Als weitere Anteilseignervertreter wurden vom BMVI Herr Staatssekretär Werner Gatzer (BMF), Frau Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang (BMVI) sowie Frau Parlamentarische Staatssekretärin Elisabeth Winkelmeier-Becker (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; BMWi) mit Wirkung zum 25. März 2020 unmittelbar in den Aufsichtsrat entsandt.

Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie konnten die für den 10./11. Februar 2020 geplanten Delegiertenversammlungen zur Wahl der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat unter anderem der DB AG nicht stattfinden, sodass stattdessen die gerichtliche Bestellung der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat der DB AG beantragt wurde. Am 12. März 2020 hat das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg mit Wirkung zum 25. März 2020 nachstehende Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt:

- Frau Cosima Ingenschay als Nachfolgerin von Frau Rusch-Ziemba, die zum 25. März 2020 aus dem Aufsichtsrat ausschied,
- Herrn Torsten Westphal als Nachfolger für Herrn Alexander Kirchner, der ebenfalls zum 25. März 2020 aus dem Aufsichtsrat ausschied,
- sowie weiterhin Herrn Jürgen Beuttler, Herrn Jörg Hensel, Herrn Klaus-Dieter Hommel, Herrn Jürgen Knörzer, Frau Heike Moll, Herrn Mario Reiß, Herrn Jens Schwarz sowie Herrn Veit Sobek.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats, die ebenfalls am 25. März 2020 stattfand, wurde Herr Michael Odenwald erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herr Torsten Westphal zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Herr Torsten Westphal legte am 25. April 2020 sein Mandat als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats mit sofortiger Wirkung und sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG zum Ablauf des 31. Mai 2020 nieder, worauf in der Sitzung des Aufsichtsrats am 15. Mai 2020 Herr Klaus-Dieter Hommel zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt wurde. Das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg hat am 18. Juni 2020 sodann Herrn Martin Burkert als Vertreter der Arbeitnehmer zum Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich bestellt.

Veränderungen im Konzernportfolio

- Im Februar 2020 haben wir die Ameropa Reisen GmbH (Ameropa) an Liberta Partners verkauft. Die Kooperation mit der Ameropa wird auch nach dem Verkauf fortgesetzt.
- Unsere Beteiligung an der Station Food GmbH haben wir Anfang 2020 zunächst auf 100 % erhöht und anschließend vollständig an die SSP Deutschland GmbH veräußert.

Politische und rechtliche Themen

POLITISCHES UMFELD

Regulatorische und verkehrspolitische Themen

UMSETZUNG DER MASSNAHMEN AUS DEM KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich BMF und BMVI sowie DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital (zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB Netz AG und der DB Station&Service AG) und als Zuschüsse zufließen. Inhaltlich sollen die Mittel in den Kategorien Robustes Netz, Digitale Schiene, Attraktive Bahnhöfe und Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Die Auszahlung der gesamten Mittel bis 2030 steht unter dem Vorbehalt der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers.

Auch weitere wesentliche Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 für die Schiene und den öffentlichen Verkehr wurden konkretisiert beziehungsweise umgesetzt:

- Am 1. Januar 2020 trat die Senkung der Mehrwertsteuer von 19 % auf 7 % auf Fernverkehrstickets in Kraft. DB Fernverkehr gibt diese vollständig an die Kunden weiter.
- Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beschlossen. Die für 2020 vorgesehenen 8,8 Mrd. €, die bis 2031 jährlich um 1,8 % dynamisiert werden, werden demnach weiter erhöht: So gibt es in den Jahren 2020, 2021 und 2023 jeweils 150 Mio. € zusätzlich (kumulativ). Da auf diese Erhöhung ebenfalls die Dynamisierung von 1,8 % angewendet wird, ergibt sich daraus im Zeitraum 2020 bis 2031 insgesamt eine Aufstockung um 5,2 Mrd. €.
- Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (vor allem U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen) erhöht. Die Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) steigen von bisher 332 Mio. € auf 665 Mio. € in 2020 und auf 1 Mrd. € ab 2021. Eine weitere

Erhöhung ist 2025 auf dann 2 Mrd. € vorgesehen. Ab 2026 wird dieser Betrag analog zum RegG um 1,8 % dynamisiert. Zudem sind mehr Projektarten als bisher förderfähig und der Bund wird bei den geförderten GVFG-Projekten jeweils einen höheren Finanzierungsanteil übernehmen.

KONJUNKTURPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Der Koalitionsausschuss hat sich am 3. Juni 2020 auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken« verständigt. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse. Die Maßnahmen sind gegliedert in ein Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket, ein weiter reichendes Zukunftspaket sowie Maßnahmen aufgrund europäischer und internationaler Verantwortung. Diese Maßnahmen wurden teilweise bereits umgesetzt. Die für die Schiene und den DB-Konzern bedeutsame befristete Mehrwertsteuerabsenkung von 19 % auf 16 % beziehungsweise von 7 % auf 5 % bis zum 31. Dezember 2020 ist zusammen mit anderen steuerlichen Entlastungen zum 1. Juli 2020 in Kraft getreten. Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets wird die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 um 2,5 Mrd. € und die Möglichkeit, die EEG-Umlage auf 6,5 ct/kWh in 2021 beziehungsweise 6 ct/kWh in 2022 durch Ausgleichsleistungen zu senken, umgesetzt. Im zweiten Nachtragshaushalt 2020 sind unter anderem eine Eigenkapitalmaßnahme bei der DB AG für den **AUSGLEICH VON SCHÄDEN INFOLGE DER CORONA-PANDEMIE** 3 und zusätzliche Fördermittel für störfeste GSM-R-Endgeräte zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs entlang der Schienenwege enthalten. Die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen wurde im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens für 2020 um 40 Mio. € erhöht. Auch weitere Teile des Pakets stärken den öffentlichen Verkehr, beispielsweise das Vorziehen von Aufträgen und Investitionen im Umfang von 10 Mrd. €, die Aufstockung des Programms »Smart City« zur nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklung, eine temporäre Vereinfachung des Vergaberechts zur schnelleren Umsetzung von öffentlichen Investitionsfördermaßnahmen sowie die Ankündigung, die EU-Ratspräsidentschaft zur Beschleunigung des Planungsrechts durch die Wiedereinführung der materiellen Präklusion nutzen zu wollen. Diese und weitere Inhalte werden nun von den Fachressorts konkretisiert.

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Die vom Bund eingerichtete Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) verfolgt das Ziel, wettbewerbsfähige Unternehmen und Arbeitsplätze in Deutschland zu erhalten sowie eine tragfähige, bezahlbare, bedarfsgerechte, klimafreundliche und nachhaltige Mobilität sicherzustellen. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr hat Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor erarbeitet, die das Klimaschutzprogramm 2030 in vielen Aspekten aufgreift. Vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und vom Umweltbundesamt sowie vom BMWi beauftragte und im März 2020 veröffentlichte Gutachten zeigen, dass die bisherigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele für 2030 insbesondere im Sektor Verkehr zwar wichtige Beiträge leisten, jedoch noch nicht ausreichen. Zum Umsetzungsmonitoring und zur Weiterentwicklung der Maßnahmen wird die NPM daher weiter eng eingebunden.

SCHIENENPAKT DES ZUKUNFTSBÜNDNISSES SCHIENE

Am 30. Juni 2020 fand im BMVI der 2. Schienengipfel statt. Bundesminister Andreas Scheuer, der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, sowie Vertreter der Bahnwirtschaft unterzeichneten einen Pakt zur Stärkung des Bahnsektors und stellten den Masterplan Schienenverkehr sowie den Zielfahrplan des Deutschland-Takts vor. Der Masterplan ist das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene, in dem in den vergangenen zwei Jahren Vertreter des Ministeriums und der Branche in sechs Arbeitsgruppen die zentralen Herausforderungen für die Schiene untersucht und ein Konzept für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland entwickelt haben. Ziele des Masterplans sind, bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste im Schienenpersonenverkehr (SPV) zu gewinnen sowie mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und deren Anteil am Modal Split bis 2030 auf mindestens 25 % zu steigern. Wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Verlagerung auf die Schiene sind die Steigerung der Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal, der Einsatz innovativer Technologien und Produkte sowie die Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene aus Sicht der Nutzer. Um diese Voraussetzungen zu schaffen, wurden im Masterplan Schienenverkehr 32 Handlungsfelder und 96 Maßnahmen vereinbart, unter anderem die etappenweise Realisierung eines Deutschland-Takts für alle Verkehrsarten. Die Umsetzung wird durch eine Arbeitsgruppe aus Sektorvertretern gemeinsam mit dem BMVI kontinuierlich begleitet und an den Lenkungskreis berichtet. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis beteiligt und bringt sich in die Umsetzung der Maßnahmen ein. Für den Sommer 2021 ist erneut ein Schienengipfel angekündigt.

MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr hat am 30. März 2020 erneut mit Spitzenvertretern aus BMVI und Branche getagt. Zu den Sofortmaßnahmen zählt auch das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, mit dem die Innovationskraft des Sektors gestärkt werden soll. Im Bundeshaushalt sind für 2020 30 Mio. € eingeplant. Die Förderrichtlinie wurde am 12. Mai 2020 veröffentlicht. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs (SGV) ist im Bundeshaushalt 2020 eine Anlagenpreisförderung in Höhe von 40 Mio. € hinterlegt. Hierfür wird eine Förderrichtlinie zwischen den Ressorts abgestimmt und in Brüssel notifiziert.

GESETZE ZUR BESCHLEUNIGUNG VON VERKEHRSPROJEKTEN

- Wichtige Verkehrsprojekte in Deutschland sollen künftig schneller geplant und umgesetzt werden können. Darauf zielt ein weiteres Beschleunigungsgesetz ab, das Bundestag und Bundesrat Anfang 2020 beschlossen haben. Vorgesehen ist unter anderem, das Beseitigen von Bahnübergängen, die Züge wie Autos ausbremsen. Dafür sollen Kommunen von Kosten entlastet werden, wenn stattdessen Brücken oder Unterführungen gebaut werden. Bei Ersatzbauwerken – vor allem Brücken und Bahnsteigen – ermöglicht das Gesetz, stärker als bisher auf Genehmigungsverfahren verzichten zu können. Mit einem sogenannten Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist zudem vorgesehen, dass für acht ausgewählte Vorhaben auf der Schiene statt von Behörden künftig direkt vom Bundestag Baurecht erteilt werden kann.
- Im März 2020 hat die Bundesregierung zudem Eckpunkte für ein weiteres Investitionsbeschleunigungsgesetz veröffentlicht, das noch in 2020 auf den Weg gebracht werden soll.
- Ferner wurde im Mai 2020 ein bis Ende März 2021 befristetes Planungssicherstellungsgesetz beschlossen. Mit diesem soll gewährleistet werden, dass Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung auch unter den erschwerten Bedingungen der Corona-Pandemie ohne erhebliche Verzögerungen durchgeführt werden können. Ermöglicht wird unter anderem eine Online-Konsultation.

RECHTSGRUNDLAGE FÜR AUSGLEICHSZAHLUNGEN FÜR HÖHENGLEICHE KREUZUNGEN WIEDER GESCHAFFEN

Im Juni 2020 haben Bundestag und Bundesrat eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beschlossen, mit der eine Ausdehnung der Regelungen zu Ausgleichszahlungen auf bundeseigene Eisenbahnen erfolgt. Dadurch gibt es rückwirkend ab dem 1. Januar 2018 wieder eine Rechtsgrundlage für Ausgleichszahlungen für den Betrieb und Erhalt höhengleicher Kreuzungen für alle öffentlichen Eisenbahnen.

ÄNDERUNGEN IM EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZ ZU TRASSEN- UND STATIONSPREISEN IM SPNV

Der Bund hat rückwirkend zum 1. Januar 2020 die Regelung in § 37 Abs. 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) angepasst. Damit wird die Steigerung der Trassen- und Stationspreise im SPNV unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Regionalisierungsmittel auf 1,8 % pro Jahr fixiert.

VOLLZUG DES NATIONALEN SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZES

2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz) beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 13. Dezember 2020, zum Fahrplanwechsel 2020/2021, den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Netz AG hat in Vollzug des Gesetzes die Schienennetznutzungsbedingungen fortgeschrieben. Die Europäische Kommission hält in einem Aufforderungsschreiben an die Bundesregierung das Schienenlärmschutzgesetz für unionsrechtswidrig und sieht darin einen Verstoß gegen das Interoperabilitätsgebot.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

Die Frist zur Erfüllung der Versorgung der Hauptschienenwege mit Mobilfunk aus der Frequenzauktion 2015 ist Ende 2019 abgelaufen. Nach Angaben der Mobilfunknetzbetreiber konnten die Hauptverkehrswege zum Jahresende 2019 noch nicht in vollem Umfang versorgt werden. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) prüft die Gesamterfüllung und etwaige hieraus erwachsende Konsequenzen.

Um dem Kundenwunsch nach lückenloser Konnektivität und unterbrechungsfreier Telefonie während der Bahnfahrt Rechnung tragen zu können, gerät auch die Umsetzung der Versorgungsauflagen aus der 5G-Auktion 2019 in den Fokus. Bis Ende 2024 sollen alle Schienenwege mit Mobilfunk ausgeleuchtet werden. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung bei der Ausleuchtung entlang der Schienenwege aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobliegenheit das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert, mit dem Ziel, die Mitwirkungsbedarfe der Mobilfunkunternehmen zu erfassen und hierfür gezielte Angebote zu erstellen. Auch das Angebot der broadband GmbH zahlt mit dem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein. Bis zum 20. Dezember 2020 muss der Europäische Kodex für die elektronische Kommunikation im nationalen Telekommunikationsgesetz (TKG) umgesetzt werden. Daran arbeitete die Bundesregierung im ersten Halbjahr 2020

und will zeitnah den Referentenentwurf vorlegen. Die TKG-Novelle könnte Auswirkungen auf den Umfang und die Bedingungen der Mitwirkung des DB-Konzerns haben.

KOMPROMISS ZU SOZIALVORSCHRIFTEN IM EUROPÄISCHEN STRASSENGÜTERVERKEHR

Europäischer Rat und Europäisches Parlament haben im April beziehungsweise Juli 2020 einen Kompromiss zum sogenannten MOBILITÄTSPAKET I (INTEGRIERTER BERICHT 2019 69) angenommen. Damit ist das legislative Verfahren über neue europäische Vorgaben für Lenk- und Ruhezeiten, Entsendung und Kabotage nach rund drei Jahren intensiver Verhandlung abgeschlossen. Lkw-Fahrer sollen künftig das Recht erhalten, mindestens alle drei oder vier Wochen an ihren Heimatort zurückkehren zu dürfen. Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (45 Stunden) muss außerhalb der Fahrerkabine verbracht werden. Bei der Kabotage sollen auch weiterhin drei Transporte innerhalb von sieben Tagen möglich sein. Zusätzlich muss jedoch eine Cooling-off-Periode von vier Tagen eingehalten werden. Diese Regelung bezieht den Zu- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs ein.

Für ein verbessertes Monitoring müssen neue Lkw zukünftig mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet werden.

VORSCHLAG ZUM MEHRJÄHRIGEN EU-FINANZRAHMEN UND EUROPÄISCHER AUFBAUPLAN

Um die finanziellen Auswirkungen der Corona-Krise zu beheben, Aufschwung und Beschäftigung anzukurbeln und Arbeitsplätze zu schützen, hat die Europäische Kommission am 27. Mai 2020 eine Überarbeitung des mehrjährigen Finanzrahmens 2021 bis 2027 und einen Recovery Plan for Europe vorgeschlagen. Dieser enthält ein Wiederaufbauinstrument Next Generation EU für die wirtschaftliche Erholung Europas nach der Corona-Krise. 750 Mrd. € sollen dafür mobilisiert werden. Als Elemente der Wiederaufbaustrategie nennt die Kommission im Lichte des Europäischen Green Deal nachhaltigen Verkehr und Logistik, einen Schub für Eisenbahnreisen und saubere Mobilität in den Städten und Regionen. Für den mehrjährigen Finanzrahmen sieht die Kommission ein Volumen von 1,1 Mrd. € vor. Der Europäische Rat hat am 21. Juli 2020 einen Kompromiss zu den Vorschlägen der Kommission erreicht. Die zentralen Elemente bleiben bestehen, jedoch soll ein größerer Teil der Gelder als von der Kommission vorgesehen als Kredit anstatt als Zuschuss vergeben werden. Die Connecting-Europe-Facility-(CEF-)Mittel bleiben gegenüber dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag konstant.

EU SCHRÄNKT NUTZUNG VON LAUTEN GÜTERWAGEN AB 2024 EUROPAWEIT EIN

Die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems »Fahrzeuge – Lärm« (TSI Noise) sieht ab Ende 2024 ein Verbot für laute Güterwagen auf stark befahrenen Strecken in der ganzen Europäischen Union (EU) vor. Zu sogenannten Quieter Routes werden alle Strecken gezählt, auf denen nachts mehr als zwölf Güterzüge auf einem Streckenabschnitt von mehr als 20 km verkehren. In dieser Verordnung ist festgelegt, dass die Kommission einen Bericht über die berichtete verminderte Bremswirkung von mit Verbundstoffsohlen ausgerüsteten Wagen unter strengen nordischen Winterbedingungen vorlegt. Wird in diesem Bericht belegt, dass durch den Einsatz dieser Wagen Sicherheitsprobleme entstehen, die durch betriebliche und technische Maßnahmen nicht lösbar sind, soll die Kommission Änderungen dieser TSI vorschlagen. Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) hat hierfür eine Taskforce eingerichtet, um das Ausmaß des gemeldeten Mangels an Bremsleistung zu bewerten. Die Ergebnisse wurden der Kommission Anfang Juni 2020 übermittelt. Unter anderem wegen unzureichender Witterungsbedingungen zum Zeitpunkt der Tests können demnach noch keine abschließende Schlussfolgerungen gezogen werden. Daher empfiehlt die ERA, im nächsten Winter weitere Tests durchzuführen, bevor eine abschließende Bewertung erfolgt.

RECHTLICHE THEMEN

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Die Projektpartner haben im Frühjahr 2018 umfangreich auf die Klage erwidert. Der DB-Konzern hat mittlerweile auf die Klageerwiderung repliziert. Im Zuge der Replik wurde die Klage erweitert. Grundlage hierfür war die damalige Erhöhung des Gesamtwertumfangs (GWU) auf 7,7 Mrd. €. Nach der nochmaligen Erhöhung des GWU auf 8,2 Mrd. € wird die Klage erneut erweitert werden. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat den Projektpartnern Gelegenheit gegeben, auf die Replik bis Ende April 2020 schriftsätzlich zu erwidern. Die Projektpartner haben eine weitere Fristverlängerung bis Ende August 2020 beantragt und erhalten. Diese Verzögerung wird sich wahrscheinlich auch auf die ursprüngliche Erwägung des Verwaltungsgerichts Stuttgart, einen Verhandlungstermin im vierten Quartal 2020 anzuberaumen, auswirken. Wir gehen daher aktuell davon aus, dass in diesem Jahr kein Verhandlungstermin mehr stattfinden wird. Mit einer mündlichen Verhandlung über die Klage ist vermutlich daher erst in der ersten Jahreshälfte 2021 zu rechnen.

Starke Schiene

8 — Umsetzung Starke Schiene

Umsetzung Starke Schiene

Mit unserer Dachstrategie Starke Schiene haben wir uns zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung bekannt und unseren Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Bundesregierung definiert. Leitgedanke der Starken Schiene ist die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene mit dem Ziel einer nachhaltigen Klima- und Mobilitätswende. Diesen Anspruch haben wir in Form unseres inneren Anliegens formuliert: »Deutschland braucht eine Starke Schiene. Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.«

Bereits im vergangenen Jahr hat die Schiene im Rahmen der politischen Beschlüsse, unter anderem zum Klimaschutzprogramm 2030, dem Zukunftsbündnis Schiene und dem Masterplan Schienengüterverkehr, viel Rückenwind bekommen. Auch im ersten Halbjahr 2020 bestätigen konkrete Signale, wie etwa der Beschluss unseres Eigentümers zur Eigenkapitalmaßnahme, dass wir mit dem eingeschlagenen Kurs weiterhin politisch Zuspruch erfahren. Die Erfolge zu Jahresbeginn 2020 belegen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Nicht zuletzt zeigen zudem die Ereignisse im Zuge der Corona-Pandemie, dass wir mit den Ausbaufeldern **ROBUSTER**, **SCHLAGKRÄFTIGER** und **MODERNER** die richtigen Schwerpunkte setzen.

AUSBAUFELD ROBUSTER

Mit dem Ausbaufeld **ROBUSTER** haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Kapazitäten aufseiten der Infrastruktur, bei Fahrzeugen und Personal auszubauen, um deutlich mehr Menschen und Güter bei höherer Qualität transportieren zu können.

- Trotz der coronabedingten Einschränkungen haben wir an unserem Kurs festgehalten und weiter auf Rekordniveau gebaut. Von rund 13.000 Baumaßnahmen mussten weniger als 1 % abgesagt oder verschoben werden. Allein von Februar bis Mai 2020 konnten so über 850 km Gleise gebaut, 675 Weichen und 600.000 t Schotter erneuert und an rund 330 Bahnhöfen Modernisierungsmaßnahmen gestartet werden. Das **INVESTITIONSVOLUMEN** 25 stieg entsprechend.
- Parallel gehen auch die Aus- und Neubauten unserer Instandhaltungswerke nahezu uneingeschränkt weiter. So planen wir ab 2023 weiterhin mit deutlichen Kapazitätsteigerungen in unseren Werken unter anderem in Berlin, Hamburg und Frankfurt am Main und treiben die Planungen für die Neubauten in Nürnberg und Cottbus weiter voran.
- Mit der Starken Schiene haben wir uns zudem vorgenommen, rund 100.000 neue Mitarbeiter zu rekrutieren, zu qualifizieren und an uns zu binden, um den DB-Konzern insgesamt **ROBUSTER** zu machen. Für 2020 hatten wir uns zum Ziel gesetzt, rund 23.000 neue Mitarbeiter zu gewinnen (zuzüglich Nachwuchskräften). Mittels digitaler Recruitings und unter Einhaltung von Abstandsregeln konnten wir unsere Personaloffensive trotz der Corona-Restriktionen weiterverfolgen und bereits über 11.460 Einstellungen tätigen.
- Zusätzlich konnten wir für unsere Mitarbeiter solidarische Regelungen finden, um die sozialen Folgen der Corona-Pandemie gering zu halten und die individuelle Arbeitsfähigkeit bestmöglich sicherzustellen (**BÜNDNIS FÜR UNSERE BAHN** 10, **GEMEINSAM GEGEN CORONA** 10 und Regelungen zum Home Office).

AUSBAUFELD SCHLAGKRÄFTIGER

Mit dem Ausbaufeld **SCHLAGKRÄFTIGER** haben wir unseren Anspruch verankert, als Organisation mehr Schlagkraft zu entfalten. Dabei fokussieren wir auf die Erreichung eines hohen und nachhaltigen Leistungsniveaus mittels struktureller Veränderungen und der konsequenten Ausrichtung auf das gemeinsame Ziel einer starken Schiene.

Die Bewältigung jüngster wie zukünftiger Herausforderungen erfordert eine gute, geschäftsfeldübergreifende Zusammenarbeit. Um die Starke Schiene auch in der Unternehmenskultur zu verankern, haben wir den Kompass für ein starkes Miteinander entwickelt. Er dient als Orientierung und Maßstab für alle Mitarbeiter und Führungskräfte im DB-Konzern – für bessere Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit im Sinne unserer Kunden.

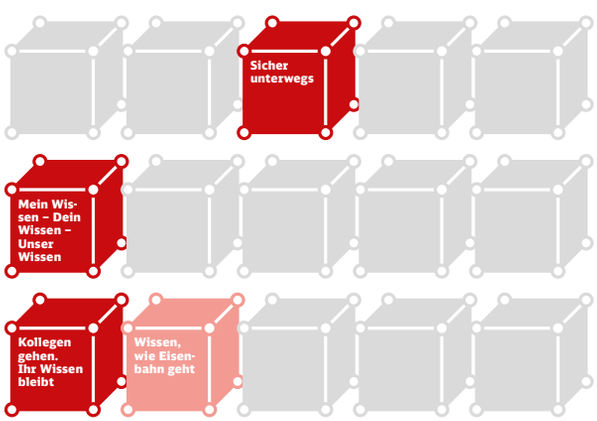
Im ersten Halbjahr 2020 hat sich gezeigt, dass wir als Organisation auch in Ausnahmesituationen schnell, pragmatisch und kundenorientiert handeln. Ob beim **MASKENTRANSPORT AUS CHINA** 10, bei neuen **KULANZREGELUNGEN** 11, der Umsetzung neuer **HYGIENEMASSNAHMEN** 11 oder der Etablierung digitaler Reisezentren – der Zusammenhalt und die Kundenorientierung im Systemverbund Bahn haben mit unserer neuen Ausrichtung an Intensität gewonnen. Diese positiven Entwicklungen zeigen sich auch an der großen Beteiligung unserer Mitarbeiter am Entwicklungsprozess der »15 Ausbausteine der Mitarbeiter«.

Vier neue Ausbausteine der Mitarbeiter

Wir beteiligen unsere Mitarbeiter im Rahmen des Ausbausteins »15 Ausbausteine der Mitarbeiter« an der Umsetzung der Starken Schiene. Ziel ist die Entwicklung zusätzlicher Ausbausteine, die die zentralen Anliegen der Mitarbeiter abbilden und die Umsetzung der Strategie unterstützen. Diese entstehen in sogenannten AusbauCamps. Das erste fand im Herbst 2019 statt. Ergebnis ist der Ausbaustein **SICHER UNTERWEGS (INTEGRIERTER BERICHT 2019 25)**. Mit der Umsetzung des Ausbausteins haben wir im Januar 2020 begonnen. Parallel wurde das Thema Vereintes Wissen als weiteres Anliegen identifiziert. Im Februar und März 2020 fanden unter diesem Fokus drei weitere AusbauCamps statt, die zu drei Ausbausteinen führten:

- »Mein Wissen – Dein Wissen – Unser Wissen« adressiert das Bedürfnis der Mitarbeiter, auf dokumentiertes Wissen selbstverständlicher und einfacher zugreifen zu können und mit einer zentralen Suche einen besseren Zugang zu internen Wissensträgern zu bekommen.
- »Kollegen gehen. Ihr Wissen bleibt« hat zum Ziel, die Sicherung und Übergabe von Erfahrungswissen adäquat zu strukturieren. Unter anderem soll durch die Nutzung innovativer, digitaler Tools sowie eine überlappende Stellenbesetzung die Übergabe besser strukturiert und zusätzlich mittels Standardisierung von Prozessen das Erfahrungswissen ausscheidender Kollegen dokumentiert und an neue Kollegen transferiert werden.
- »Wissen, wie Eisenbahn geht« hat zum Ziel, ein breiteres Verständnis von System- und Verbundwissen zu etablieren. Der Ausbaustein enthält verpflichtende Seminare für ausgewählte Zielgruppen und die konsequentere Nutzung von E-Learnings sowie die Entwicklung von neuen Lösungsansätzen für die gesamte Aus- und Weiterbildung im Systemverbund Bahn.

Bereits definierte Ausbausteine der Mitarbeiter



- Start der Umsetzung in 2020.
- Umsetzung beschlossen. Start der Umsetzung für 2021 geplant.

AUSBAUFELD MODERNER

Mit dem Ausbaufeld **MODERNER** tragen wir den Bedürfnissen unserer Kunden nach modernen und attraktiven Angeboten Rechnung. Auch während der Corona-Einschränkungen haben wir, trotz stark rückgängiger Auslastung, unser Angebot im SPV wie SGV so weit wie möglich aufrechterhalten, um die Mobilität der Menschen und die logistische Grundversorgung von Industrie und Bevölkerung sicherzustellen. Zusätzlich haben wir mittels digitaler Services wie Video-Reisezentren, der Auslastungsanzeige im DB-Navigator oder des kontaktlosen Bezahlens kurzfristig mehr Sicherheit und Service für unsere Kunden geschaffen. Auch arbeiten wir weiterhin daran, für unsere Kunden schneller, verkehrsreicher, vielseitiger und intermodaler zu werden.

Im Bereich **NEW MOBILITY 13** haben wir unsere Aktivitäten weiter im Sinne der Starken Schiene ausgerichtet. Wir sind überzeugt, dass neue Mobilitätsformen analog den klassischen Massenverkehrsmitteln als Teil des öffentlichen Verkehrs in Form eines integrierten öffentlichen Verkehrsangebots einen sinnvollen Mehrwert für Kunden, Gesellschaft und Klimaschutz leisten. Als Ergänzungsangebote zur Schiene schaffen neue Mobilitätsformen, wie beispielsweise Sharing und Pooling, eine komfortable und klimafreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr und geben Anreize zum Verzicht auf das eigene Auto. Neue Mobilitätsformen entfalten so ihr Potenzial für mehr Klimaschutz und die Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

Ein Angebot neuer Mobilitätsformen muss nach unserer Überzeugung durch die öffentliche Hand unterstützt werden, um sinnvoll in der Fläche entstehen zu können. Künftig bieten wir daher maßgeschneiderte, ganzheitliche Mobilitätslösungen für Besteller, Städte und Kommunen. Gemeinsam mit der öffentlichen Hand verlängern wir so die Schiene klimafreundlich bis zur Haustür und bringen Mobilität auch dorthin, wo sich der Einsatz klassischer Massenverkehrsmittel sonst nur sehr kostenintensiv gestalten lässt.

GRÜNE TRANSFORMATION

Im Rahmen des Ausbausteins **UMWELT UND 100% GRÜNSTROM** haben wir uns zum Ziel gesetzt, die **GRÜNE TRANSFORMATION 14** im Klima-, Ressourcen-, Lärm- und Naturschutz voranzutreiben.

Kunde und Qualität

10 — Maßnahmen infolge von Corona
11 — Stark mit Exzellenz
12 — Pünktlichkeit im Fokus
13 — Digitalisierung

Maßnahmen infolge von Corona

KRISENMANAGEMENT

Dank unseres Krisenmanagements und des Einsatzes der Mitarbeiter gelang es, die Mobilität in Deutschland auch in der Corona-Krise zu sichern. Das Krisenmanagement begann im Januar 2020 in einem Arbeitsstab unter Leitung des Gesundheitsmanagements. Im Februar 2020 wurde die Arbeit in einem konzernweiten Krisenstab Pandemie fortgesetzt, den der Vorstand Personal & Recht einberufen hat. In den folgenden Monaten waren wir dadurch in der Lage, die Vorgaben der Behörden schnell und strukturiert für Kunden und Mitarbeiter umzusetzen, effiziente Hygiene- und Sicherheitskonzepte zu entwickeln, zu kommunizieren und gleichzeitig einen stabilen Bahnbetrieb in Deutschland sicherzustellen.

Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona«

Wir haben mit den beiden Gewerkschaften Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) Ende März 2020 eine Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona« für den Systemverbund Bahn abgeschlossen. Es geht um weitreichende Unterstützung für Eltern im Zusammenhang mit Kita- und Schulschließungen und das Bekenntnis zu sicheren Arbeitsplätzen. Das Ziel ist, die Gesundheit der Mitarbeiter, ihrer Familien sowie der Kunden zu schützen und gleichzeitig den Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten, um in Deutschland eine stabile Grundversorgung mit Verkehrsdienstleistungen zu gewährleisten. Die Vereinbarung gilt befristet bis zum 31. Juli 2020.

Bündnis für unsere Bahn

Im Mai 2020 haben wir zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeberverband Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts - und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) das »Bündnis für unsere Bahn« unterzeichnet. Das Ziel ist es, die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Corona-Krise im DB-Konzern so zu bewältigen, dass an der Strategie Starke Schiene weiterhin festgehalten werden kann. Hierbei verpflichten sich alle Beteiligten, Teil einer gemeinsamen und solidarischen Lösung zu sein. Dieses Bündnis steht unter der Bedingung, dass die Tarifpartner (DB-Konzern, Agv MoVe und EVG) eine gemeinsame, tragfähige Lösung im Sinne der Gegensteuerung vereinbaren.

Produktion von Desinfektionsmittel

Seit Ende März 2020 produzieren wir Desinfektionsmittel selbst und stellen täglich rund 1.600 l her. Dies ist für den Bedarf der DB-Mitarbeiter in den Zügen, in den Bahnhöfen und den weiteren Einrichtungen bestimmt.

HILFSMASSNAHMEN

Unterstützung der Rückholaktion von Urlaubern

Wir unterstützten die Bundesregierung bei der Rückholaktion von Reisenden aus dem Ausland nach Deutschland. Bordkarten der Fluglinien dienten als Bahnfahrkarte zur Weiterfahrt zum eigentlichen Ziel in Deutschland.

Entlastung von Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die DB Netz AG verzichtete vom 17. März bis 10. Mai 2020 auf alle pauschalen Trassen-Stornierungsentgelte. Auch Entgelte der DB Station&Service AG für entfallene Stationshalte wurden in diesem Zeitraum nicht abgerechnet. Dieses Vorgehen ist mit der BNetzA abgestimmt.

Transport von medizinischen Hilfsgütern

- DB Cargo und DB Schenker unterstützten den Einzelhandel kurzfristig mit dem Transport Zehntausender zusätzlicher Tonnen Lebensmittel und Alltagsprodukte, um Supermarktregale wieder aufzufüllen. So wurde gemeinsam ein Pasta-Express aufgesetzt, um in einer Kombination aus Straße und Schiene die Teigware nach Deutschland zu bringen.
- DB Schenker reagierte auf einen Engpass an Kapazitäten für Luftfracht. Mit einem täglichen China-Shuttle (umgerüstete Passagierjets) wurde kurzfristig medizinische Ausrüstung wie Masken, Brillen und Schutzanzüge nach Europa importiert. Als zusätzliche Lieferkapazität wurde die gemeinsam mit DB Cargo betriebene transeurasische Landbrücke genutzt. Durch eine intelligente Verknüpfung von Güterzügen, Flugzeugen, Schiffen und Lkw konnte auch den Gesundheitssystemen in besonders von der Corona-Pandemie betroffenen Regionen mit dringend benötigten Materialien geholfen werden.

PERSONENVERKEHR

Umfangreiche Kulanzregelungen

- Reisende konnten ihre bis 13. März 2020 gebuchten Tickets bis einschließlich 4. Mai 2020 kostenfrei in einen Reisegutschein im Wert ihres Tickets umwandeln lassen.
- Seit dem 4. Mai 2020 können unsere Kunden jedes bis einschließlich 13. März 2020 gebuchte Fernverkehrsticket für Fahrten bis einschließlich 31. Oktober 2020 flexibel ohne Zugbindung nutzen.
- Reisende mit einem Flexpreis oder Flexpreis Business hatten unabhängig von den Sonderkulanzen die Möglichkeit, ihre Fahrkarten kostenlos zu stornieren.

Maskenpflicht im ÖPNV

Die Bundesländer haben sich auf die deutschlandweite Einführung einer Maskenpflicht in der Bahn verständigt und diese in ihren jeweiligen Verordnungen umgesetzt. Wir begrüßen diese Maßnahme und unterstützen die Länder bei der Umsetzung. Wir informieren über die Maskenpflicht in Zügen und Bahnhöfen sowie in allen Medien und appellieren an die Fahrgäste, dies zu beachten. Wir setzen weiter auf die Kooperation, das Verständnis und die gegenseitige Rücksichtnahme aller Fahrgäste. Aktuell kommt die überwiegende Mehrheit unserer Fahrgäste der Pflicht, Mund und Nase zu bedecken, nach.

Unsere Mitarbeiter sind verpflichtend angewiesen, selbst Mund-Nasen-Bedeckungen an Bord unserer Züge zu tragen und unsere Gäste aktiv über die Maskenpflicht zu informieren. Treffen unsere Mitarbeiter auf Reisende ohne Mund-Nasen-Bedeckung in unseren Zügen, werden die betroffenen Reisenden persönlich aufgefordert, der Maskenpflicht nachzukommen. Sofern erforderlich, wird die Bundespolizei hinzugezogen. Die Gesundheit von Mitarbeitern und Fahrgästen hat für uns oberste Priorität.

Unsere Präventionsteams sensibilisieren Bahnkunden zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung und informieren, wie man sich unterwegs vor einer Corona-Ansteckung schützen kann. Reisende ohne Maske erhalten von DB-Mitarbeitern kostenlose Einwegmodelle.

Hygiene- und Reinigungsoffensive

Wir haben eine Offensive für Hygiene und Sauberkeit gestartet: Zusätzliches Reinigungspersonal und veränderte Reinigungspläne sorgen dafür, dass Reisenden auch in Zeiten von Corona sicher in Zügen und Bahnhöfen unterwegs sind:

- Ab Mitte Mai 2020 erhöhten wir die Zahl der Reinigungskräfte an Bord der Fernverkehrszüge deutlich: Bis Juli 2020 sollen 500 Mitarbeiter und damit doppelt so viele wie bisher die Intercity-Express-(ICE-)Züge und Intercity-Züge während der Fahrt reinigen. Im August 2020 soll es dann 600 Unterwegsreiniger geben. Bundesweit sorgen über 4.300 Mitarbeiter für saubere Züge und saubere Bahnhöfe.
- Im Fernverkehr werden die Züge bei der Bereitstellung in den Werken und alle zwei Stunden während der Fahrt gereinigt. DB Regio-Züge werden im Durchschnitt dreimal pro Tag gesäubert, bei Linien mit vielen Reisenden auch häufiger. Der Schwerpunkt der Reinigung liegt dabei auf sogenannten Kontaktflächen. Während der Fahrt oder an Wendebahnhöfen werden diese Flächen im Zug mehrfach gesäubert.
- An den Bahnhöfen reinigen die DB-Mitarbeiter Türgriffe, Handläufe, Knöpfe in den Aufzügen und die Bediensysteme an Fahrkarten- und Snackautomaten besonders häufig.
- Desinfektionsmittelspender stehen aktuell an über 600 Bahnhöfen.

Auslastungsanzeige bei Online-Buchungen

Bei Online-Buchungen gibt es nun eine Auslastungswarnung in Echtzeit, die darauf hinweist, wie ein Fernverkehrszug bereits ausgelastet ist.

Attraktive Preisangebote

- Wir geben die Mehrwertsteuersenkung im Rahmen des KONJUNKTURPAKETS DER BUNDESREGIERUNG 5 an unsere Kunden im Fernverkehr weiter.
- Mit dem 20-Fahrten-Ticket können Kunden 20 Einzelfahrten für eine festgelegte Strecke mit Fernverkehrsanteil erwerben. Diese können flexibel innerhalb eines Monats eingelöst werden. Es besteht keine Zugbindung.

TRANSPORT UND LOGISTIK

No-Touch-Signatur für Warenübergabe

Eine sichere Dokumentation der Warenzustellung bei Einhaltung des Corona-Abstands ermöglicht die neuartige No-Touch-Signatur von DB Schenker. DB Schenker nutzt die selbst entwickelte Technologie, mit der die persönliche Unterschrift auf bis zu 3 m Distanz ausgetauscht werden kann, in verschiedenen europäischen Ländern, darunter Spanien, Österreich, Finnland, Portugal und Schweden. Die Informationstechnik-(IT-)Lösung für den kontaktlosen Proof of Delivery (POD) ist aktuell in zwölf Sprachen verfügbar und soll in Kürze bei der Warenzustellung in ganz Europa zum Einsatz kommen.

Stark mit Exzellenz

Das Programm OPEX (Operative Exzellenz) ist mit dem Ziel gestartet, die Leistungskultur des DB-Konzerns nachhaltig zu verändern. Seit Anfang 2020 haben weitere zwölf Instandhaltungsstandorte in der sechsten und letzten Welle mit der OPEX-Transformation begonnen (insgesamt rund 100 Instandhaltungsstandorte).

Aktuell wird der Übergang von OPEX zu DB Exzellenz vorbereitet, da OPEX nach Ende der sechsten Welle sukzessive in DB Exzellenz übergeht und fortgesetzt wird. Mit dem DB Exzellenzsystem haben wir einen konzernweiten Methoden- und Werkzeugkasten zur Prozessverbesserung. Es gilt sowohl für Produktion und administrative als auch für Planungsprozesse. Mit dem DB Exzellenzsystem sollen konzernweit einheitliche Standards geschaffen, Verluste an Schnittstellen reduziert und die Leistungsfähigkeit des DB-Konzerns gesteigert werden.

Seit April 2020 werden die Lean Exzellenz Basecamps (Informations- und Austauschplattform) auf alle weiteren Führungskräfteebenen ausgeweitet und online fortgesetzt. Weitere Schulungsformate wurden initiiert, wie die Lean Exzellenz Mikro Sessions. Teilnehmen können alle Mitarbeiter, die sich für das Thema Lean-Exzellenz interessieren und Verbesserungen im eigenen Bereich anstoßen möchten.

Pünktlichkeit im Fokus

DEUTLICH VERBESSERTE ENTWICKLUNG

Pünktlichkeit — *in %*	**1. Halbjahr 2020**	2019	1. Halbjahr 2019
Schiene in Deutschland [1]	95,0	93,1	93,6
Schiene DB-Konzern in Deutschland	95,6	93,7	94,2
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	95,7	93,9	94,3
DB Fernverkehr	83,5	75,9	77,2
DB Regio	96,0	94,3	94,7
DB Cargo (Deutschland)	79,7	73,8	73,1
DB Arriva (Schiene: Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen)	91,5	89,3	92,3
DB Regio (Bus) [2]	82,8	81,6	82,1
DB Cargo (Europa)	79,1	74,0	73,8

[1] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

[2] Methodenänderung ab 2020 mit rückwirkender Anpassung.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland konnte trotz großer Herausforderungen deutlich gesteigert werden.

Ursächlich dafür ist das gut funktionierende KRISENMANAGEMENT 10. Die Reduktion auf ein stabiles Grundangebot wirkte sich positiv auf die Betriebsqualität während der Corona-Einschränkungen aus und führte zu einer Entlastung insbesondere hochbelasteter Strecken. Darüber hinaus führte das reduzierte Fahrgastaufkommen zu weniger Verspätungen aufgrund von Haltezeitüberschreitungen.

Neben der Corona-Pandemie wurden weitere pünktlichkeitsbeeinflussende Herausforderungen im ersten Halbjahr 2020 erfolgreich bewältigt. Dazu gehörten unter anderem die massiven Betriebsbeeinträchtigungen durch das Orkantief Sabine im Februar 2020. Des Weiteren konnten die negativen Auswirkungen des hohen Baugeschehens auf die Pünktlichkeit durch ein effektives Baustellenmanagement durch das Lagezentrum Bau gering gehalten werden.

PLANKORRIDORE ZUR STEUERUNG DES BETRIEBS

Die auf besonders stark frequentierten Strecken eingerichteten PlanKorridore leisten einen Beitrag zur Verbesserung der Planmäßigkeit von Zügen und der Robustheit des Bahnbetriebs auf hochbelasteter Infrastruktur. Neben den bereits etablierten Korridoren West (Köln—Dortmund) und Mitte (Fulda—Mannheim) wurde Anfang 2020 der Regelbetrieb in den Korridoren Nord und Süd aufgenommen. Auf 267 km Strecke in und um Hamburg sowie 227 km auf der Strecke Würzburg—Nürnberg (inklusive aller Zulaufstrecken) werden seitdem dispositive Maßnahmen geschäftsfeldübergreifend in der Betriebsdurchführung durchgeführt. Zudem stehen zusätzliche Instandhaltungsmittel in den kommenden Jahren bereit, um technische Störungen an Gleisen und Weichen entlang des Korridors zu reduzieren. Im PlanKorridor Nord besteht die Besonderheit, dass die sehr stark ausgelasteten Strecken sternförmig auf den Knoten Hamburg zulaufen. Hamburg Hauptbahnhof stellt dabei gewissermaßen das Herzstück des Korridors dar, da er sowohl Fernbahnhof sowie End- und Wendebahnhof für den Regionalverkehr von Nord, Ost und Süd gleichermaßen ist. Da die Zugfolge sehr eng ist, werden auch kleinere Verspätungen betrachtet, die mitunter große Auswirkungen auf die Pünktlichkeit des gesamten Netzes haben.

LAGEZENTREN BAU UND PÜNKTLICHKEIT

- Das Lagezentrum Bau hat weiter an der Verbesserung der Prognosefähigkeit gearbeitet. Der Fokus lag im ersten Halbjahr 2020 auf der überregionalen Steuerung coronabedingter risikobehafteter Baumaßnahmen. Im Rahmen eines kurzfristig initiierten Arbeitsstabs Bau wurden in der Zeit von Mitte März bis Ende Mai 2020 116 Baumaßnahmen als risikobehaftet identifiziert und aktiv gemanagt. Darüber hinaus wurden in einem weiteren Arbeitsstrang rund 50 Grundsatzthemen erfasst und bearbeitet (zum Beispiel Regelungen zur Unterbringung der Bauarbeiter, Arbeitsschutzmaßnahmen, Abstimmung mit Bauverbänden und dem Bundesministerium). Dadurch konnte sichergestellt werden, dass nahezu alle geplanten Baumaßnahmen trotz erheblicher Einschränkungen fristgerecht umgesetzt wurden.
- Das Lagezentrum Pünktlichkeit arbeitete auch im ersten Halbjahr 2020 an der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit. Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeitsabweichungen, die Maßnahmenidentifizierung und -steuerung sowie das Monitoring der Maßnahmenumsetzung. Ein wesentlicher Schwerpunkt lag dabei auf der Entwicklung eines Konzepts zur Steuerung des pünktlichkeitsrelevanten Netzes. Zusätzlich wurde eine Pünkt-

lichkeitssimulation des Baukorridors 601 (Schnellfahrstrecke Stuttgart—Mannheim) durchgeführt sowie Stabilisierungsmaßnahmen abgeleitet. Das Lagezentrum führte seine Kernaufgaben fort – dazu gehören unter anderem:

- die kontinuierliche Weiterentwicklung von PlanRadar, einem übergreifenden Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante Planungen und Betriebsabläufe,
- die Vorbereitung und Durchführung von Performance-Dialogen auf Vorstandsebene,
- die Unterstützung der regionalen Produktionsdurchführungen von DB Netze Fahrweg durch ein Projektteam zur Reduzierung von Störungs- und Verspätungsaufkommen. Der Fokus lag dabei auf den Produktionsdurchführungen Frankfurt am Main und Hannover.

VERBUNDPROZESSE MIT POSITIVEM BEITRAG

Die im Kontext der Strategie Starke Schiene definierten Verbundprozesse leisten einen wichtigen Beitrag zur Erreichung unserer Pünktlichkeitsziele. Zwei der sechs Verbundprozesse (Großstörungen managen und PlanStart/Bereitstellung) sind bereits vollständig eingerichtet:

- Großstörungen, die unter anderem durch Witterungs- und Umwelteinflüsse oder überregional wirkende Beeinträchtigungen von Infrastrukturanlagen (Stellwerksstörungen) ausgelöst werden können, stellen eine besondere Herausforderung dar. Schnelle Entscheidungen sowie eine extrem hohe Einsatzbereitschaft sind gefordert, um Kunden und Mitarbeiter zu jedem Zeitpunkt bestmöglich zu informieren und die verkehrlich-betriebliche Situation zu bewältigen. Kundenkommunikation und betriebliche Abwicklung stehen daher im Fokus. Alle Ziele im Rahmen des Großstörungsmanagements werden über Leistungskennzahlen abgedeckt. Dadurch wird der Verbundprozess messbar gemacht und eine Voraussetzung für kontinuierliche Prozessverbesserungen geschaffen. Wie gut das Managen von Großstörungen bereits funktioniert, war beim Orkantief Sabine zu sehen. Der Sturm verursachte umfangreiche Störungen, jedoch konnten die internen Zielstellungen bei der Störungsbewältigung übertroffen und die Erholungszeit kurz gehalten werden.
- Der Verbundprozess PlanStart/Bereitstellung konzentriert sich auf den Bereitstellungsprozess. Ziel sind die planmäßigen Abfahrten am Startbahnhof im Fern- und Nahverkehr, die volle Funktionsfähigkeit von Anlagen und Zügen sowie die vollständige Verfügbarkeit der Züge mit allen Wagen und Zugteilen. Der Verbundprozess fokussiert damit auch weitere Qualitätskriterien wie eine korrekte Wagenreihung und saubere Züge.

Digitalisierung

ÖKOSYSTEME UND PARTNERSCHAFTEN

Zur Erreichung der strategischen Ziele öffnen wir uns für mehr Innovation und bauen dabei systematisch starke Partnerschaften in Ökosystemen auf Augenhöhe auf. Umfangreiche partnerschaftliche Entwicklungen innovativer Lösungen ergänzen in Zukunft unseren klassischen Leistungseinkauf. Dafür wird der systematische Aufbau des Ökosystem-Managements (OKM) vorangetrieben. Für eine einheitliche Markt- und Partneransprache sowie fokussierte Positionierung des DB-Konzerns wurde mit »Beyond1435 | DB« eine Dachmarke für das Ecosystem&Partnership Hub entwickelt, die etabliert wird und alle Partneraktivitäten des DB-Konzerns beinhaltet. Konkrete Partnerschaften werden in spezifischen Ökosystem-Einheiten (OKE) entwickelt. Das OKM unterstützt nach der strategischen Konzeption der OKE den Aufbau des jeweiligen Portfolios an Partnerschaften und Projekten und stellt dabei die nötigen Kompetenzen als übergreifendes Team für den DB-Konzern bereit. Die in den OKE entwickelten Partnerschaften haben stets die Umsetzung der Starken Schiene sowie Handlungsfelder der Digital- und Technikstrategie als übergeordnetes Ziel. Als erste OKE wurde New Mobility zum 1. Juni 2020 in das Ressort Personenverkehr transferiert. Die OKE New Logistics befindet sich aktuell noch in Planung. Im ersten Halbjahr 2020 lag der Fokus auf Konzeption, Aufbau und Start der folgenden OKEs:

- Production Tech: Die Digitalisierung von Produktionsprozessen ermöglicht eine erhebliche Steigerung der Effizienz durch Kosteneinsparungen, Kapazitätssteigerungen und Qualitätsverbesserungen im Systemverbund Bahn. Der Fokus dieser OKE liegt zunächst auf der digitalen Instandhaltung.
- Sustainability Tech: Die Entwicklung von nachhaltigen Angeboten adressiert das wachsende Bedürfnis der Kunden nach umweltverträglichem Konsum. Ziel ist die Schaffung eines industrieübergreifenden Partnernetzwerks zur gemeinsamen Entwicklung von nachhaltigen Produkten und Lösungen, um so unsere Klima- und Nachhaltigkeitsziele zu unterstützen. Priorisiert wird hier zunächst das Thema Smart Buildings, insbesondere im Bereich Instandhaltungswerke und alternative Kraftstoffe und Antrieb im Bereich der Schienenfahrzeuge.

BETEILIGUNGEN UND PARTNERSCHAFTEN

Die Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH (DB DV) ist der Corporate-Venture-Capital-Arm des DB-Konzerns. Die Geschäftsentwicklung der Portfoliounternehmen im ersten Halbjahr 2020 wurde maßgeblich durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie negativ beeinflusst, aus denen Wertminderungen bei vier Portfoliounternehmen resultierten.

Grüne Transformation

14 — Die Grüne Transformation
14 — Klimaschutz
14 — Natur- und Ressourcenschutz
15 — Lärmreduzierung
15 — Weitere Themen

Die Grüne Transformation

Wir übernehmen als einer der größten Verkehrsinfrastrukturbetreiber Europas Verantwortung für die Umwelt. Gleichzeitig spüren wir die Folgen des Klimawandels in unserem Kerngeschäft. Laut einer Studie des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung zählt Deutschland zu den drei weltweit am stärksten von Extremwetter betroffenen Ländern. Mit Klimaschutz, Natur- und Ressourcenschutz sowie Lärmreduzierung arbeiten wir im Einklang mit unserer gesellschaftlichen Verantwortung und der Umsetzung der Grundüberzeugung der Starken Schiene an den wichtigen Themen für die Umwelt und für die Menschen. Sie gehören zu unseren Zielen und sind Teil unseres Selbstverständnisses als nachhaltiger Transportdienstleister.

Unsere Strategie Starke Schiene schafft den Rahmen für die nachhaltige Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen und für Artenvielfalt in den zahlreichen angrenzenden Naturschutzgebieten oder den von uns geschaffenen Ausgleichsräumen. Ressourcenschonung realisieren wir insbesondere durch die Wiederverwendung von Baumaterial in der Entwicklung unserer Infrastruktur oder durch Sortierung von Bau- und Siedlungsabfällen für die Wiederverwendung. Mit Schallschutzwänden und schalldämmenden Fenstern an Neu- und Bestandsstrecken und Flüsterbremsen an unseren Güterzügen entlasten wir die Anwohner von den Auswirkungen unseres Verkehrswachstums.

Über einzelne Umweltmaßnahmen auf Ebene der Geschäftsfelder berichten wir im Kapitel ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER 27 FF.

Klimaschutz

AUSBAU DER SCHIENE

Mit einem umfassenden Investitionsprogramm bis zum Jahr 2030 legen wir zusammen mit dem Bund die Grundlage für den klimafreundlichen Verkehr der Zukunft: Infrastruktur, Gleise, Energieversorgung und Bahnhöfe werden modernisiert, um die grüne Bahn als ökologischen Verkehrsträger fit für die Zukunft zu machen. Dies ist ein zentraler Baustein der Verkehrswende.

SCIENCE-BASED TARGETS INITIATIVE BESTÄTIGT KLIMAZIELE

Unser Klimaziel wurde am 9. Juni 2020 von der Science-Based Targets Initiative (SBTi) als wissenschaftsbasiert bestätigt (»Science-Based Target approved«). Damit leistet der DB-Konzern seinen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Klimakonferenz von Paris.

Ausgangspunkt der Berechnung durch die SBTi sind die Klimaziele von Paris und die damit verbundenen absoluten Reduktionspfade für die Wirtschaft. Bei der Bewertung der unternehmensspezifischen Reduktionsziele berücksichtigt die SBTi sowohl den Sektor als auch die Größe des Unternehmens. Weltweit wurden bis Ende Juni 2020 die Klimaziele von 387 Unternehmen, davon nur vier Eisenbahnunternehmen, als wissenschaftsbasiert bestätigt.

Die Bestätigung durch die SBTi unterstreicht die führende Rolle des DB-Konzerns beim Klimaschutz. Bis 2030 wollen wir unseren Treibhausgasausstoß gegenüber 2006 mehr als halbieren und den Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix auf 80 % anheben. Bis 2050 wollen wir klimaneutral sein.

Natur- und Ressourcenschutz

NEUE LEBENSRÄUME AUF DB-FLÄCHEN

Gemeinsam mit der Bodensee-Stiftung, dem Global Nature Fund und dem Institut für lebensbezogene Architektur werden in einem auf drei Jahre angelegten Projekt, das Teil des EU-Projekts LIFE BoogiBOP ist, auf Betriebsflächen des DB-Konzerns neue vielfältige Lebensräume für Pflanzen, Insekten und Tiere geschaffen. Mit diesen grünen Grundstücken wollen wir unter anderem dem Insektensterben entgegenwirken. Aufgrund der Vielfalt und Menge unserer Flächen ist das Förderungspotenzial für die Artenvielfalt groß. Die Maßnahmen reichen dabei von Nisthilfen für Vögel über das Anlegen von Blühflächen bis hin zur Bepflanzung von Schallschutzwällen. Erste Projekte, wie eine 280 m² große Blühwiese am Fahrzeuginstandhaltungswerk Nürnberg oder eine 1.100 m² große Fläche am Bahnhof Potsdam Park Sanssouci sowie eine nachhaltig bewirtschaftete Fläche beim 6-Seen-Projekt in Duisburg-Wedau, gibt es bereits.

ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Nach den extrem heißen und trockenen Sommern der vergangenen Jahre bereiten wir uns auf mögliche neue Hitzewellen vor. In unserem Hitze-Programm wurden hitze- und trockenheitsanfällige Infrastrukturanlagen identifiziert, bestehende Prozesse verbessert und neue Maßnahmen pilotiert. Ziel ist eine moderne und nachhaltige Hitzeprävention der Schieneninfrastruktur. Noch vor Beginn der heißen Jahreszeit wurde die jährliche Inspektion und Wartung der Infrastruktur, vor allem der Klimaanlagen in den Stellwerken, abgeschlossen. An neuralgischen Stellen werden zusätzlich zu den Informationen der Weichendiagnose DIANA (Diagnose- und Analyseplattform) neue Temperatursensoren an Schienen und in Stellwerken installiert. Zur Kühlung von älteren Betonschalthäusern wird der Einsatz von innovativen Materialien getestet. Die im Vorjahr begonnenen Tests von **WEISSEN SCHIENEN** 41 wurden im Frühjahr 2020 auf der Pieffetalbrücke (Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Würzburg) um eine Echtzeit-Temperaturmessung erweitert.

NEUAUSRICHTUNG DER ABFALLENTSORGUNG

Seit Anfang 2020 wird die Abfallentsorgung in unseren Personenbahnhöfen und Fernverkehrszügen von einer Vierfach- auf eine Zweifachtrennung (Papier und gemischte Abfälle) umgestellt. Entsorgungsunternehmen übernehmen die Sortierung der gemischten Abfälle in modernen Sortieranlagen und bringen so einen Anteil von mehr als 85 % an Wertstoffen in die Wiederverwertung. Bisher konnten nur rund 40 % überhaupt der Sortierung zugeführt werden. Das gesammelte Papier wird wie bisher dem Recycling zugeführt. Die neue Erfassungssystematik führt insgesamt zu einer gesteigerten Ausbeute an Wertstoffen und einer besseren Umweltbilanz.

Lärmreduzierung

HALBIERUNG DES SCHIENENLÄRMS

Die Lärmbelastung entlang der Schiene ist bereits deutlich gesunken. Inzwischen wurden mehr als 600 km Schallschutzwände im Rahmen des freiwilligen Bundesprogramms zur Lärmsanierung gebaut. Für die kommenden Jahre kündigten DB-Konzern und Bund weitere Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe zur Lärmsanierung besonders betroffener Brennpunkte im Mittelrheintal, im Inntal sowie entlang der Elbe (zwischen Dresden und der Tschechischen Grenze) an.

Das Ziel, den Schienenverkehrslärm bis Ende 2020 zu halbieren, steht nun kurz vor der Verwirklichung. Im Mittel soll der Schienenverkehrslärm dabei um 10 dB(A) reduziert werden, was in der menschlichen Wahrnehmung der Halbierung der Lautstärke entspricht. Unsere Zwei-Säulen-Strategie zielt einerseits auf den ortsfesten Lärmschutz als Maßnahme an der Infrastruktur und andererseits auf die Lärmminderung an der Fahrzeugflotte. Referenzjahr ist das Jahr 2000. Zu den ortsfesten Maßnahmen zählen in erster Linie Schallschutzwände und Einrichtungen wie niedrige Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer oder Schienenschmiereinrichtungen direkt am Gleis. Über das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes konnten so seit 1999 bereits rund 1.885 Streckenkilometer lärmsaniert und insgesamt über 1,6 Mrd. € verbaut werden. Von dem Geld wurden außerdem Zehntausende Wohnungen mit passivem Schallschutz ausgestattet. Die Zwei-Säulen-Strategie zielt auch auf leisere Güterwagen. Dazu rüsten wir unsere Güterwagen mit modernen Verbundstoffbremssohlen (V-Sohle, Flüsterbremse) nach und schaffen neue, leise Güterwagen an. Ende Juni 2020 waren bereits über 97 % unserer Güterwagen (rund 59.500) leise unterwegs. Ende 2020 wird der gesamte aktive Wagenpark von DB Cargo in Deutschland leise sein. Damit wird die Umrüstung fristgerecht abgeschlossen.

MASSNAHMEN IM MITTELRHEINTAL

- Bereits seit Dezember 2014 betreibt der DB-Konzern zwei Messstationen im Mittelrheintal, eine davon in Osterspai, die andere in Bad Salzig. Im Juni 2020 waren rund 45 % der im Mittelrheintal verkehrenden Züge leise. Ein Zug wird als leise angesehen, wenn er mehr als 90 % leise Güterwagen enthält. Der Anteil der leisen Züge hat sich im Mittelrheintal seit 2015 nahezu verdreifacht.
- In 35 Einzelprojekten werden Lärmschutzmaßnahmen wie Schienenstegdämpfer, Schienenschmiereinrichtungen und niedrige sowie hohe Lärmschutzwände umgesetzt, um den Schienenverkehrslärm im Bereich des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal zwischen Koblenz/Lahnstein und Bingen/Rüdesheim weiter zu reduzieren. Zunächst werden Projekte umgesetzt, die keine mehrjährigen Genehmigungsverfahren erfordern, wie der Einbau von Schienenstegdämpfern, die direkt an den Schienen angebracht werden. Bis Mai 2020 wurden bereits auf einer Länge von rund 65 km Schienenstegdämpfer eingebaut. Ebenso wurden Schienenschmiereinrichtungen errichtet, die auf 1,2 km Strecke das Schienenquietschen vermindern.

Weitere Themen

TREFFEN MIT DEN UMWELTVERBÄNDEN

Am 25. Februar 2020 hat sich Dr. Richard Lutz zum Austausch mit den Spitzen der Umweltverbände – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutscher Naturschutzring (DNR), Deutsche Umwelthilfe (DUH), Greenpeace, Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Verkehrsclub Deutschland (VCD) – getroffen. Dabei wurde über den Netzausbau und die fortschreitende Elektrifizierung, den Ausbau erneuerbarer Energien und die Beschleunigung von Planungs- und Bauprozessen diskutiert.

Soziales

16 — Mitarbeiterzahl und -struktur
17 — Recruiting
17 — Führung, Qualifizierung und Transformation
17 — Weitere Themen

Mitarbeiterzahl und -struktur

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern	Vollzeitpersonen (VZP) [1]					Natürliche Personen (NP)				
			Veränderung					Veränderung		
	30.06. 2020	30.06. 2019	absolut	%	31.12. 2019	30.06. 2020	30.06. 2019	absolut	%	31.12. 2019
DB Fernverkehr	18.320	16.938	+1.382	+8,2	17.289	19.411	18.018	+1.393	+7,7	18.370
DB Regio	36.980	36.362	+618	+1,7	36.374	39.142	38.450	+692	+1,8	38.462
DB Cargo	29.874	29.198	+676	+2,3	29.525	30.409	29.660	+749	+2,5	29.998
DB Netze Fahrweg	49.832	48.021	+1.811	+3,8	48.787	51.211	49.275	+1.936	+3,9	50.107
DB Netze Personenbahnhöfe	6.302	6.002	+300	+5,0	6.216	6.645	6.351	+294	+4,6	6.595
DB Netze Energie	1.804	1.747	+57	+3,3	1.772	1.868	1.802	+66	+3,7	1.829
Sonstige	56.735	54.926	+1.809	+3,3	55.497	59.383	57.550	+1.833	+3,2	58.131
Systemverbund Bahn	**199.847**	**193.194**	**+6.653**	**+3,4**	**195.460**	**208.069**	**201.106**	**6.963**	**+3,5**	**203.493**
DB Arriva	46.477	52.590	-6.113	-11,6	52.331	49.544	55.584	-6.040	-10,9	55.283
DB Schenker	73.792	75.981	-2.189	-2,9	76.153	76.873	78.993	-2.120	-2,7	79.136
DB-Konzern	**320.116**	**321.765**	**-1.649**	**-0,5**	**323.944**	**334.486**	**335.683**	**-1.197**	**-0,4**	**337.911**
± Konsolidierungskreisänderungen	-115	-109	-6	+5,5	-	-119	-124	+5	-4,0	-
DB-Konzern – vergleichbar	**320.001**	**321.656**	**-1.655**	**-0,5**	**323.944**	**334.367**	**335.559**	**-1.192**	**-0,4**	**337.911**

[1] 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 2020 weltweit leicht gesunken. Treiber waren die Beendigung des ARRIVA-RAIL-NORTH-FRANCHISE 46 F. am 1. März 2020 (rund 6.300 VZP) sowie der weltweite konjunkturbedingte Mitarbeiterrückgang bei DB Schenker unter anderem infolge der Corona-Pandemie.

Gegenläufig stieg die Zahl der Mitarbeiter im Systemverbund Bahn, da trotz der Corona-Pandemie die Rekrutierungsoffensive im ersten Halbjahr 2020 fortgesetzt wurde. Hier ist vor allem im Instandhaltungs- und Bauprojektbereich sowie im Betrieb bei DB Netze Fahrweg ein deutlicher Mitarbeiteraufbau zu verzeichnen. Des Weiteren stieg der Personalbestand in der Konzernleitung und bei den Dienstleistern (Bereich Sonstige), insbesondere bei DB Systel, für den Aufbau innovativer Themenfelder. Darüber hinaus verzeichneten auch DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo durch die Einstellung von Mitarbeitern vom externen Arbeitsmarkt und die Übernahme ausgelernter Azubis insbesondere in den operativen Bereichen einen Anstieg.

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands lag per 30. Juni 2020 bei rund 36 % (per 30. Juni 2019: rund 38 %).

Mitarbeiter nach Regionen — *in VZP*	30.06. 2020	30.06. 2019	Veränderung absolut	Veränderung %	31.12. 2019
Deutschland	205.578	199.830	+5.748	+2,9	202.328
Europa (ohne Deutschland)	85.823	92.413	-6.590	-7,1	92.106
Asien/Pazifik	16.694	16.737	-43	-0,3	16.890
Nordamerika	8.664	9.396	-732	-7,8	9.285
Übrige Welt	3.357	3.389	-32	-0,9	3.335
DB-Konzern	**320.116**	**321.765**	**-1.649**	**-0,5**	**323.944**

Mitarbeiter nach Regionen — *in NP*	30.06. 2020	30.06. 2019	Veränderung absolut	Veränderung %	31.12. 2019
Deutschland	214.735	208.718	+6.017	+2,9	211.300
Europa (ohne Deutschland)	90.666	97.257	-6.591	-6,8	96.901
Asien/Pazifik	16.740	16.847	-107	-0,6	16.980
Nordamerika	8.984	9.470	-486	-5,1	9.390
Übrige Welt	3.361	3.391	-30	-0,9	3.340
DB-Konzern	**334.486**	**335.683**	**-1.197**	**-0,4**	**337.911**

Recruiting

DIGITAL UND MIT ABSTANDSREGELN

Im Sinne der Strategie Starke Schiene haben wir unsere große Personaloffensive fortgesetzt. Im ersten Halbjahr 2020 erhielten bereits rund 19.000 Bewerber eine Einstellungszusage. In der Krise gelang es binnen weniger Tage, die Personalgewinnungsstrategie an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Seither wurden bereits Tausende Vorstellungsgespräche virtuell geführt. Auch Recruiting-Events finden in digitalen Formaten statt. Die Berufsausbildung wurde ebenfalls über virtuelle Lernformate weitgehend sichergestellt. In Zeiten von Corona stellen wir über ein virtuelles Preboarding sicher, dass die neuen Mitarbeiter einen guten Start haben.

Führung, Qualifizierung und Transformation

FRAUEN IN FÜHRUNGSPOSITIONEN

Wir wollen die Zahl der Frauen in Führungsposition deutlich erhöhen und haben ein 30 %-Ziel für Führungspositionen beschlossen: In den nächsten vier Jahren soll der Frauenanteil im Management von aktuell 20 % auf 30 % steigen. Das Ziel ist, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern weiter voranzubringen.

Zur Umsetzung hat der Vorstand ein umfangreiches Maßnahmenpaket beschlossen. So wird beispielsweise ein Vetorecht bei Einstellungen im Top-Management neu eingeführt. Es greift, wenn eine geeignete weibliche Kandidatin bei der Besetzung einer Führungsfunktion nicht berücksichtigt wird. Zudem wird die neue Zielgröße künftig direkt in den Zielvereinbarungen der Führungskräfte verankert. Die neuen Zielgrößen beziehen sich auf alle rund 4.000 leitenden Angestellten des DB-Konzerns und betreffen die Geschäftsführungen der 33 mitbestimmten Konzerngesellschaften sowie die beiden darunter angesiedelten Führungsebenen. Der DB-Konzern entspricht damit den gesetzlichen Vorgaben und kommt gleichzeitig den Forderungen der Top-DB-Managerinnen und des Netzwerks Frauen bei der Bahn nach. Langfristig strebt der DB-Konzern eine Zielgröße an, die eine wirklich gleichberechtigte Teilhabe ermöglicht. Der Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft soll ebenfalls weiter erhöht werden. Per 30. Juni 2020 waren von den 214.735 DB-Mitarbeitern in Deutschland 49.946 Frauen. Das entspricht einem Anteil von 23,3 %. In diesem Zusammenhang haben wir unter dem Motto #wirsindin am 8. März 2020 den längsten Frauentag der Welt gefeiert. Der Berliner Hauptbahnhof wurde als Highlight vom 7. bis zum 9. März 2020 künstlerisch illuminiert. Die 3-D-Lightshow hat viele Gesichter von DB-Mitarbeiterinnen gezeigt und damit Einblicke in die vielfältige DB-Arbeitswelt gegeben.

Weitere Themen

15 AUSBAUSTEINE DER MITARBEITER

Im April 2020 wurde die Umsetzung von drei WEITEREN AUSBAUSTEINEN 9 zum Thema Vereintes Wissen beschlossen.

TÄTIGKEITEN INS HOMEOFFICE VERLAGERT

Dank der fortgeschrittenen Digitalisierung im DB-Konzern konnten während der Corona-Pandemie kurzfristig Zehntausende Mitarbeiter ihre Arbeit ins Homeoffice verlegen. Bereits zu Beginn der Pandemie verfügten mehr als 80.000 Mitarbeiter über Notebooks beziehungsweise Tablets, die mit der entsprechenden Technik und den nötigen Tools für effizientes mobiles Arbeiten ausgestattet sind.

WOHNRAUMOFFENSIVE AUSGEBAUT

Mit einer neuen digitalen Wohnungsbörse erleichtert der DB-Konzern seinen Mitarbeitern den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Gleichzeitig wurde die Zusammenarbeit mit weiteren Wohnungsgesellschaften intensiviert und vertraglich modernisiert.

Auch die Wohnraumoffensive für Auszubildende nimmt weiter Fahrt auf. Im Februar 2020 haben wir in Hamburg das zweite Wohnheim der gemeinnützigen Stiftung Auszubildendenwerk mit eröffnet. Sie kann dort jetzt auf 38 zusätzliche WG-Zimmer für Auszubildende zurückgreifen.

NEUE UNTERNEHMENSBEKLEIDUNG

Rund 43.000 Mitarbeiter mit Kundenkontakt können seit Januar 2020 ihre Kollektion der neuen Unternehmensbekleidung bestellen. Seit Frühjahr 2020 werden die Kleidungsstücke produziert, anschließend werden bis zu 900.000 Einzelteile verschickt. Ab dem 1. August 2020 werden die Mitarbeiter in den Zügen und Bussen, an den Bahnhöfen und in den Reisezentren in ihren neuen Outfits auftreten. Die Kollektion besteht aus bis zu 80 Einzelteilen vorwiegend in Burgundy und Blau. Burgundy löst dabei das bisherige DB-Verkehrsrot ab.

Geschäftsverlauf

18 — Corona-Pandemie: deutlich verschlechtertes Umfeld
19 — Ertragslage
22 — Finanzlage
24 — Ökonomische Steuerungskennzahlen
24 — Kapitalflussrechnung
24 — Vermögenslage

Corona-Pandemie: deutlich verschlechtertes Umfeld

NACHFRAGE NACH MOBILITÄT UND GÜTERTRANSPORTEN STARK RÜCKLÄUFIG

Das erste Halbjahr 2020 war geprägt von der Corona-Pandemie. Infolge dieser Pandemie haben Staaten weltweit Ausgangsbeschränkungen, Betriebsstilllegungen und Einreiseverbote veranlasst. Deren Ziele sind vorrangig, die Ausbreitung der Pandemie zu stoppen und die Überlastung der nationalen Gesundheitssysteme durch nicht beherrschbare Zahlen von behandlungsbedürftigen Patienten zu verhindern.

Diese Maßnahmen haben das öffentliche Leben sehr stark eingeschränkt. Die Nachfrage nach Mobilität ist hierdurch massiv eingebrochen. Zugleich ist bei Konsum- und Investitionsgütern weltweit die Nachfrage deutlich zurückgegangen, sodass auch der Gütertransport mit erheblichen Einbußen bei Mengen und Preisen zu kämpfen hat. Der erhöhte Transportbedarf bei medizinischen Gütern sowie Lebensmitteln hat diesen Effekt nur geringfügig abgeschwächt.

WELTWIRTSCHAFT IN TIEFER REZESSION

Die starken Einschränkungen der wirtschaftlichen Aktivität haben die Weltwirtschaft zu einem Zeitpunkt getroffen, an dem das Wachstum bereits an Dynamik verloren hatte. Politische Unsicherheiten wie die Handels- und Zollkonflikte zwischen den USA und China sowie den USA und der EU oder die Möglichkeit eines ungeregelten Brexits hatten den Handel und die Nachfrage nach Investitionsgütern belastet und zu hoher Unsicherheit bei Unternehmen geführt. Die Corona-Pandemie hat diese Negativentwicklung noch deutlich verstärkt, sodass die Wirtschaftsentwicklung aller Weltregionen im ersten Halbjahr 2020 negativ war. Der Handel mit Gütern war ebenfalls stark rückläufig.

Auch in Europa hat die Corona-Pandemie bestehende Schwächen verschärft. Die Industrieproduktion war bereits 2019 gesunken und wird angesichts der Produktionsstopps und der Nachfragerückgänge 2020 drastisch zurückgehen. Die verhängten Ausgangsbeschränkungen und -verbote haben zugleich die Konsummöglichkeiten stark eingeschränkt. Zudem veranlassen drohende Arbeitslosigkeit und sinkende Einkommen, unter anderem durch Kurzarbeitsprogramme, die privaten Haushalte, ihre Ausgaben zu verringern. In Ländern wie Großbritannien, Italien, Spanien und Frankreich, die von der Corona-Pandemie besonders stark betroffen waren, sind diese Entwicklungen ausgeprägter als beispielsweise in Deutschland.

In Deutschland sind nahezu alle Wirtschaftsbereiche negativ von den Auswirkungen der Pandemie und den Maßnahmen zu ihrer Bekämpfung betroffen. Trotz der damit einhergehenden niedrigeren Steuereinnahmen hat der deutsche Staat darauf mit einem breiten MASSNAHMENBÜNDEL 5 reagiert und versucht so, einen Teil der negativen Entwicklung abzufedern. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019 ergibt sich insgesamt aber ein deutlicher Rückgang der wirtschaftlichen Wertschöpfung.

ENERGIEMÄRKTE

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

Benzin und Diesel

Brent — *in USD/bbl*	1. Halbjahr 2020	2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Durchschnittspreis	42,1	64,2	- 22,1	- 34,4
Höchstpreis	71,8	75,6	-	-
Tiefstpreis	16,0	52,5	-	-
Endpreis per 30.06./31.12.	41,2	66,0	- 24,8	- 37,6

Quelle: Thomson Reuters

- Am Ölmarkt sorgten zu Jahresbeginn 2020 Spannungen mit dem Iran für den Jahreshöchststand.
- Die Corona-Pandemie verursachte einen massiven Rückgang der Ölnachfrage um rund 25 %. Das hohe Überangebot sorgte für rekordhohe Lagerbestände. Das Erreichen der Lagerkapazitäten führte in den USA nach Fehlspekulationen am Futuresmarkt kurzzeitig zu einem historischen Preiskollaps mit negativen Ölpreisen.

Strom- und Emissionszertifikate

Strommarkt	1. Halbjahr 2020	2019	Veränderung absolut	Veränderung %
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	39,5	48,1	-8,6	-17,9
Höchstpreis	45,4	53,5	-	-
Tiefstpreis	33,9	41,6	-	-
Endpreis per 30.06./31.12.	41,9	45,0	-3,1	-6,9
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO_2				
Durchschnittspreis	22,1	24,9	-2,8	-11,2
Höchstpreis	27,2	30,0	-	-
Tiefstpreis	14,3	18,4	-	-
Endpreis per 30.06./31.12.	27,0	24,6	+2,4	+9,8

Quelle: Thomson Reuters

Die Daten für das erste Halbjahr 2020 und das Jahr 2019 entsprechen den per Juli 2020 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

- Der coronabedingte Lockdown führte zu einem Rückgang der Stromnachfrage. Es kam nachmittags immer wieder zu tief negativen Stundenpreisen. Die zu erwartende tiefe Rezession ließ auch den Preis für Grundlast zur Lieferung in 2021 fallen.
- Die CO_2-Bepreisung wird von der Klimapolitik unterstützt (Green Deal der EU, deutsches Klimapaket). Europaweit soll das Emissionshandelssystem überarbeitet werden.

Ertragslage

- *Wirtschaftliche Entwicklung infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie erheblich unter Druck.*
- *Umsatz und operative Ergebnisgrößen deutlich rückläufig.*
- *Maßnahmen zum Ausbau der Kapazität, zur Verbesserung der Qualität und zur Digitalisierung fortgeführt.*

VERGLEICHBARKEIT ZUM ERSTEN HALBJAHR 2019

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des DB-Konzerns wurde im ersten Halbjahr 2020 wesentlich durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst. Ausgangs- und Reisebeschränkungen führten seit März 2020 zu einem starken Einbruch der Reisendenzahlen. Die Nachfrage im Gütertransport ging in der Folge von Unterbrechungen internationaler Lieferketten sowie Produktionsstopps bei Kunden ebenfalls deutlich zurück. Seit Mai 2020 steigt die Nachfrage wieder an.

VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS 66 haben die Aufwands- und Ertragsentwicklung hingegen nicht wesentlich beeinflusst.

UMSATZ

Umsatz — *in Mio. €*	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatz	19.423	22.014	-2.591	-11,8
± Sondereffekte	-	-1	+1	-100
Umsatz bereinigt	**19.423**	**22.013**	**-2.590**	**-11,8**
davon Systemverbund Bahn	9.036	10.958	-1.922	-17,5
± Konsolidierungskreisänderungen	-17	-41	+24	-58,5
± Währungskursänderungen	63	-	+63	-
Umsatz vergleichbar	**19.469**	**21.972**	**-2.503**	**-11,4**
davon Systemverbund Bahn	9.021	10.917	-1.896	-17,4

Der Umsatz ging im Wesentlichen infolge coronabedingter Nachfrageeinbrüche im Personen- und Güterverkehr deutlich zurück. Zudem wirkten sich die BEENDIGUNG DES ARRIVA-RAIL-NORTH-FRANCHISE 46 F. und konjunkturbedingte Rückgänge bei DB Cargo negativ aus. Im Wesentlichen leistungsbedingte Umsatzzuwächse insbesondere bei DB Fernverkehr und DB Netze Fahrweg in den ersten beiden Monaten 2020 wirkten hingegen positiv.

Konsolidierungskreis- und Währungskursänderungen hatten keine spürbaren Auswirkungen:

- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen DB Fernverkehr (–38 Mio. €), DB Netze Personenbahnhöfe (–3 Mio. €) und DB Cargo (+17 Mio. €).
- Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (–52 Mio. €) und DB Arriva (–9 Mio. €).

Umsatzentwicklung der Geschäftsfelder

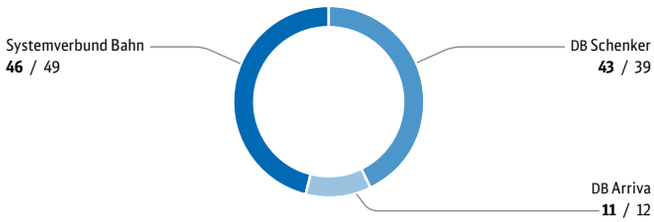
Außenumsatz nach Geschäftsfeldern — *in Mio. €*	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Fernverkehr	1.417	2.310	-893	-38,7
DB Regio	3.676	4.361	-685	-15,7
DB Cargo	1.845	2.141	-296	-13,8
DB Netze Fahrweg	877	812	+65	+8,0
DB Netze Personenbahnhöfe	292	303	-11	-3,6
DB Netze Energie	601	640	-39	-6,1
Sonstige	228	280	-52	-18,6
Systemverbund Bahn	**8.936**	**10.847**	**-1.911**	**-17,6**
DB Arriva	2.058	2.687	-629	-23,4
DB Schenker	8.429	8.491	-62	-0,7
Konsolidierung Übrige	-	-12	+12	-100
DB-Konzern bereinigt	**19.423**	**22.013**	**-2.590**	**-11,8**

Die Außenumsatzentwicklung der Transporteure im SYSTEMVERBUND BAHN 28 FF. war deutlich rückläufig. Stabiler entwickelten sich die Infrastrukturgeschäftsfelder, DB Netze Fahrweg zeigte sogar einen Außenumsatzzuwachs infolge des Leistungsausbaus von konzernexternen Bahnen. Neben den Corona-Effekten führte bei DB Arriva auch die Beendi-

gung des ARRIVA-RAIL-NORTH-FRANCHISE 46 F. im März 2020 zu einem deutlichen Umsatzrückgang. Die Umsätze von DB Schenker blieben annähernd stabil.

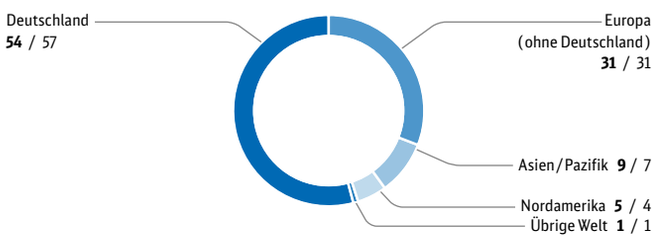
Umsatzstruktur

Außenumsatz nach Bereichen — *in %* **1. Halbjahr 2020** / 1. Halbjahr 2019



Infolge des Umsatzrückgangs der Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn sowie von DB Arriva bei gleichzeitig relativ stabiler Umsatzentwicklung bei DB Schenker hat sich die Umsatzstruktur im ersten Halbjahr 2020 leicht zugunsten von DB Schenker verschoben.

Außenumsatz nach Regionen — *in %* **1. Halbjahr 2020** / 1. Halbjahr 2019



Außenumsatz nach Regionen — *in Mio. €*	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland	10.557	12.457	-1.900	-15,3
Europa (ohne Deutschland)	5.934	6.836	-902	-13,2
Asien/Pazifik	1.665	1.504	+161	+10,7
Nordamerika	1.022	947	+75	+7,9
Übrige Welt	245	269	-24	-8,9
DB-Konzern bereinigt	**19.423**	**22.013**	**-2.590**	**-11,8**

Die regionale Umsatzentwicklung war überwiegend rückläufig:

- In Deutschland sank der Umsatz deutlich. Dies war insbesondere die Folge coronabedingter Nachfragerückgänge bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo.
- Die Umsatzentwicklung in Europa (ohne Deutschland) war ebenfalls schwächer. Neben Corona-Effekten belasteten zudem die Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise sowie negative Währungskurseffekte die Entwicklung.
- In den Regionen Asien/Pazifik und Nordamerika stieg der Umsatz vor allem infolge von Preiseffekten. Währungskurseffekte hatten einen dämpfenden Effekt.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten. Das Vorgehen bei den UMGLIEDERUNGEN UND BEREINIGUNGEN (INTEGRIERTER BERICHT 2019 102 F.) ist unverändert.

Operative Ergebnisgrößen

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung. Währungskurseffekte wirkten insgesamt unwesentlich ertrags- und aufwandsmindernd. Effekte aus Veränderungen im Konsolidierungskreis waren ebenfalls nicht wesentlich.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns im ersten Halbjahr 2020 erheblich beeinträchtigt. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich in der Folge, primär getrieben durch den Systemverbund Bahn, deutlich rückläufig. Hier konnten Belastungen aus vor allem coronabedingten Umsatzrückgängen, zusätzlichen Personalaufwendungen (Kapazitätsausbau und Tarifsteigerungen) sowie zur Verbesserung der Qualität und für die Digitalisierung nur in geringem Umfang durch Gegensteuerungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Auch bei DB Arriva war die Entwicklung primär coronabedingt deutlich schwächer. Positiv wirkte der Anstieg des operativen Ergebnisses bei DB Schenker, vor allem getrieben durch die Entwicklung in der Luftfracht.

- Die UMSATZENTWICKLUNG 19 F. war vor allem coronabedingt deutlich rückläufig.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen getrieben durch DB Arriva deutlich. Hier wirkten im Wesentlichen die höhere Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen sowie erhaltene Unterstützungsleistungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie bei UK Bus.

Der operative Aufwand stieg gedämpft durch die rückläufige Leistungsentwicklung insgesamt nur geringfügig:

- Der Materialaufwand ging leicht zurück. Im Systemverbund Bahn wurden dabei leistungsbedingt geringere Energieaufwendungen sowie eingekaufte Transportleistungen bei DB Cargo unter anderem durch höhere Instandhaltungsaufwendungen bei DB Netze Fahrweg teilweise kompensiert. Bei DB Arriva wirkte neben den coronabedingten Leistungsrückgängen auch die Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise aufwandsreduzierend. Bei DB Schenker wurden geringere eingekaufte Transportleistungen infolge von Volumenrückgängen vor allem durch höhere Frachtraten ausgeglichen.

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung – *in Mio. €*	1. Halbjahr							Veränderung			
		Umgliederungen									
	2020	Auf-/Abzinsung IFRS	Beteiligungsergebnis	PPA-Amortisation	Bereinigung Sondereffekte	2020 bereinigt	2019 bereinigt	absolut	davon Konsolidierungskreiseffekte	davon Währungskurseffekte	%
Umsatz	19.423	-	-	-	-	19.423	22.013	- 2.590	- 24	- 63	- 11,8
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.695	-	-	-	-	1.695	1.490	+ 205	-	-	+ 13,8
Sonstige betriebliche Erträge	1.276	-	-	-	- 19	1.257	1.116	+ 141	+ 1	- 1	+ 12,6
Materialaufwand	- 10.767	-	-	-	1	- 10.766	- 10.876	+ 110	+ 13	+ 46	- 1,0
Personalaufwand	- 9.155	-	-	-	78	- 9.077	- 8.902	- 175	+ 3	+ 9	+ 2,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.380	-	-	-	5	- 2.375	- 2.307	- 68	+ 3	+ 5	+ 2,9
EBITDA / EBITDA bereinigt	92	-	-	-	65	157	2.534	- 2.377	- 4	- 4	- 93,8
Abschreibungen	- 3.375	-	-	26	1.412	- 1.937	- 1.777	- 160	- 1	+ 3	+ 9,0
Operatives Ergebnis (EBIT) | EBIT bereinigt	**- 3.283**	**-**	**-**	**26**	**1.477**	**- 1.780**	**757**	**- 2.537**	**- 5**	**- 1**	**-**
Zinsergebnis | Operativer Zinssaldo	- 347	65	-	-	0	- 282	- 333	+ 51	- 0	- 0	- 15,3
Operatives Ergebnis nach Zinsen	**- 3.630**	**65**	**-**	**26**	**1.477**	**- 2.062**	**424**	**- 2.486**	**- 5**	**- 1**	**-**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen | Beteiligungsergebnis	- 9	-	0	-	-	- 9	-	- 9	-	+ 0	-
Übriges Finanzergebnis	- 30	- 65	0	-	-	- 95	- 18	- 77	- 17	+ 1	-
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	- 26	-	- 26	- 32	+ 6	-	+ 1	- 18,8
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	- 1.477	- 1.477	- 97	- 1.380	-	+ 4	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	**- 3.669**	**-**	**-**	**-**	**-**	**- 3.669**	**277**	**- 3.946**	**- 22**	**+ 5**	**-**

- Der Personalaufwand stieg an. Im Systemverbund Bahn wirkte sich neben Tarifeffekten auch die höhere Mitarbeiterzahl aus. Vor allem die Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise sowie Gegensteuerungsmaßnahmen bei DB Schenker wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Systemverbund Bahn im Wesentlichen infolge der coronabedingten Neubewertung von Drohverlustrückstellungen bei DB Regio deutlich. Der Rückgang unter anderem der Miet- und Reisekosten bei DB Schenker wirkte dämpfend.
- Die Abschreibungen stiegen vor allem im Systemverbund Bahn infolge investitionsbedingt höherer Abschreibungen unter anderem auf Fahrzeuge deutlich.

Der operative Zinssaldo entwickelte sich vor allem infolge eines grundsätzlich niedrigeren Zinsniveaus besser. Auf die deutlich negative Entwicklung des operativen Ergebnisses hat dies allerdings keine wesentliche dämpfende Auswirkung.

Das rückläufige Beteiligungsergebnis wurde maßgeblich durch die At-Equity-Gesellschaft Barraqueiro bei DB Arriva sowie coronabedingte Abschreibungen von Beteiligungen unter anderem an der Verimi GmbH getrieben.

Die deutliche Verschlechterung des übrigen Finanzergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus im Saldo höheren Aufwendungen aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung von Rückstellungen.

Die außerordentlichen Belastungen stiegen infolge von Wertminderungen bei DB Arriva deutlich:

Außerordentliches Ergebnis – *in Mio. €*	1. Halbjahr			
	2020	davon EBIT-wirksam	2019	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	1	1	-	-
DB Regio	0	0	0	0
DB Cargo	- 13	- 13	- 2	- 2
DB Netze Fahrweg	- 2	- 2	- 2	- 1
DB Netze Personenbahnhöfe	3	3	3	3
DB Netze Energie	-	-	-	-
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 70	- 70	- 68	- 68
Systemverbund Bahn	**- 81**	**- 81**	**- 69**	**- 68**
DB Arriva	- 1.396	- 1.396	- 26	- 26
DB Schenker	0	0	- 1	- 1
Konsolidierung Übrige	0	0	- 1	- 1
DB-Konzern	**- 1.477**	**- 1.477**	**- 97**	**- 96**

Das außerordentliche Ergebnis setzte sich im ersten Halbjahr 2020 im Wesentlichen aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- WERTMINDERUNGEN VON FIRMENWERTEN 64 F. infolge coronabedingt schwächerer Ergebnis- und Cashflow-Erwartungen im Planungszeitraum (DB Arriva),
- Restrukturierungsmaßnahmen (im Wesentlichen Bereich Sonstige und bei DB Cargo in den Niederlanden und in Deutschland) und
- teilweise gegenläufig aus positiven Effekten aus der Anpassung von Sicherungsgeschäften (DB Arriva).

Die Zusammensetzung des außerordentlichen Ergebnisses im ersten Halbjahr 2019 ist im INTEGRIERTEN ZWISCHENBERICHT 2019 18 dargestellt.

Ergebnis nach Ertragsteuern

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 3.669	277	- 3.946	-
Ertragsteuern	- 80	- 72	- 8	+ 11,1
tatsächliche Ertragsteuern	- 80	- 90	+ 10	- 11,1
latenter Steueraufwand (-) / -ertrag (+)	-	18	- 18	- 100
Ergebnis nach Ertragsteuern	**- 3.749**	**205**	**- 3.954**	**-**
Aktionäre der DB AG	- 3.753	198	- 3.951	-
Hybridkapitalgeber	13	-	+ 13	-
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	- 9	7	- 16	-

Der deutliche Rückgang des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde nicht durch die Entwicklung der Ertragsteuerposition abgemildert, da die neu entstandenen steuerlichen Verluste zu keinem latenten Steuerertrag geführt haben. Der Rückgang des latenten Steuerertrags wurde durch einen leicht verminderten tatsächlichen Steueraufwand teilweise kompensiert.

Operative Ergebnisentwicklung der Geschäftsfelder

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Fernverkehr	- 720	224	- 944	-
DB Regio	- 597	186	- 783	-
DB Cargo	- 352	- 132	- 220	+ 167
DB Netze Fahrweg	170	379	- 209	- 55,1
DB Netze Personenbahnhöfe	53	123	- 70	- 56,9
DB Netze Energie	16	23	- 7	- 30,4
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 471	- 376	- 95	+ 25,3
Systemverbund Bahn	**- 1.901**	**427**	**- 2.328**	**-**
DB Arriva	- 153	101	- 254	-
DB Schenker	278	238	+ 40	+ 16,8
Konsolidierung Übrige	- 4	- 9	+ 5	- 55,6
DB-Konzern	**- 1.780**	**757**	**- 2.537**	**-**

Die Entwicklung der BEREINIGTEN ERGEBNISGRÖSSEN DER GESCHÄFTSFELDER 27 FF. war überwiegend schwächer:

- Die Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn entwickelten sich getrieben durch den coronabedingten Nachfrageeinbruch deutlich rückläufig. Darüber hinaus wirkten zusätzliche Aufwendungen für Mitarbeiter, Kapazitäts- und Qualitätsmaßnahmen belastend.
- DB Arriva entwickelte sich ebenfalls im Wesentlichen getrieben durch belastende Corona-Effekte deutlich unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2019.
- DB Schenker entwickelte sich vor allem getrieben durch die Entwicklung in der Luftfracht positiv. Preiseffekte konnten negative Corona-Effekte mehr als kompensieren.

Finanzlage

- *Insgesamt acht Senioranleihe-Transaktionen (Gesamtvolumen rund 4,2 Mrd. €).*
- *S&P passt Langfristrating und Ausblick an.*

ZINSUMFELD

Rendite zehnjährige Bundesanleihen — in %	1. Halbjahr 2020	2019	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	- 0,43	- 0,22	- 0,21
Höchstrendite	- 0,14	+ 0,28	- 0,42
Tiefstrendite	- 0,91	- 0,74	- 0,17
Endrendite per 30.06./31.12.	- 0,46	- 0,19	- 0,27

Quelle: Thomson Reuters

Die Renditen im Euro-Raum befinden sich weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. So blieb die Verzinsung zehnjähriger Bundesanleihen durchweg im negativen Bereich.

FINANZMANAGEMENTSYSTEM

Finanzierungsinstrumente — in Mrd. €	Volumen 30.06.2020	davon in Anspruch genommen	Volumen 31.12.2019	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	30,0	23,3	25,0	20,2
Australian-Debt-Issuance-Programm	3,1	0,8	3,1	0,8
Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm	3,0	1,7	3,0	0,9
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 verwendete Kennzahl ist die TILGUNGSDECKUNG 24.

- Für die langfristige Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung, dessen Volumen von 25 Mrd. € auf 30 Mrd. € erhöht wurde. Über die Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) wurden unter dem EDIP sieben EUR-Anleihen und eine JPY-Anleihe über gesamt rund 4,2 Mrd. € emittiert. Die Laufzeiten betrugen zwischen 4 und 20 Jahren. Gegenläufig wurden drei Anleihen in Euro und Schweizer Franken in Höhe von insgesamt knapp 1,1 Mrd. € getilgt. Der Auslastungsgrad ging infolge der Erhöhung des Programmvolumens per 30. Juni 2020 insgesamt leicht auf rund 78 % zurück (per 31. Dezember 2019: rund 81 %).

- Zusätzlich steht ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Da darunter weder Anleihen begeben noch zurückgezahlt wurden, lag der Auslastungsgrad per 30. Juni 2020 unverändert bei rund 24 %.
- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung. Per 30. Juni 2020 war das Programm mit 22 EUR-Emissionen und einer GBP-Emission mit Restlaufzeiten von bis zu drei Monaten in Anspruch genommen. Der Auslastungsgrad stieg per 30. Juni 2020 auf rund 57 % (per 31. Dezember 2019: rund 30 %)
- Zudem verfügten wir per 30. Juni 2020 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten mit Restlaufzeiten von 1 bis 2 Jahren in Höhe von 2,0 Mrd. € sowie unverändert über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. €.
- Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von unverändert 2,7 Mrd. € zurückgreifen. Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Für die Finanzierung von SPNV-Fahrzeugen haben wir einen Sale-and-Leaseback-Vertrag für 18 neue E-Triebfahrzeuge von Siemens für das Netz Lausitz abgeschlossen. Der Leasingvertrag beginnt am 11. Dezember 2022 und hat eine kalkulatorische Laufzeit bis 10. Dezember 2047. DB Regio ist Leasingnehmer für die erste Verkehrsvertragsperiode von 13 Jahren mit einem nominalen Mietvolumen von 62 Mio. €.

Anleiheemissionen

SENIORANLEIHEN

Anleiheemissionen 1. Halbjahr 2020 / ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2102380776	DB Finance	EUR	500	500	0,750	Jul. 2035	15,5
XS2117462627	DB Finance	EUR	300	300	0,000	Feb. 2024	4,0
XS2136613457[1)]	DB Finance	EUR	150	150	0,232	Mär. 2032	12,0
XS2152932542	DB Finance	EUR	900	900	0,500	Apr. 2027	7,0
XS2156768546	DB Finance	EUR	750	750	1,375	Apr. 2040	20,0
XS2193666042	DB Finance	EUR	850	850	0,375	Jun. 2029	9,0
XS2193666125	DB Finance	EUR	650	650	0,875	Jun. 2039	19,0
XS2195499111[1)]	DB Finance	JPY	12.000	100	0,100	Jun. 2024	4,0

[1)] Privatplatzierung.

Dem deutlich höheren Finanzbedarf infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie sind wir unter anderem durch eine intensivere Emissionstätigkeit von Senioranleihen begegnet. Über die DB Finance haben wir acht neue Senioranleihen begeben. Der Gegenwert der Transaktionen betrug rund 4,2 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2019: 2,0 Mrd. €). Die Nachfrage nach den EUR-Emissionen kam von institutionellen Investoren aus Europa und Asien; die JPY-Senioranleihe wurde direkt in Japan platziert. Der Erlös der JPY-Senioranleihe wurde in Euro geswappt.

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

Rating-Einstufungen DB AG	Erst-erteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen kurzfristig	Einstufungen langfristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05. 2000	11.06. 2020	A-1+	AA-	negativ
Moody's	16.05. 2000	05.06. 2020	P-1	Aa1	negativ

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Kreditratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des DB-Konzerns auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer, dem Bund, und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

S&P und Moody's haben im ersten Halbjahr 2020 ein Update zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht. S&P hat die Langfristrating-Einstufung der DB AG von »AA« auf »AA–« wegen aus Sicht von S&P coronabedingt veränderter Erwartungen für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des DB-Konzerns angepasst. Damit liegt die Einschätzung wieder auf dem Niveau von vor der letzten Anpassung im Herbst 2019. Gleichzeitig hat S&P eine Anpassung des Rating-Ausblicks von »stabil« auf »negativ« vorgenommen, die unter anderem aus aktuellen coronabedingten Unsicherheiten im Hinblick auf die Geschwindigkeit der Nachfrageerholung im Schienenverkehr sowie die Auswirkungen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds resultierte. Das Kurzfrist-Rating ist unverändert geblieben.

Moody's hat die Rating-Einstufungen und den Ausblick unverändert gelassen.

Weitere Informationen zum Thema DB.DE/RATING und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

Ökonomische Steuerungskennzahlen

Auswirkungen der Corona-Pandemie treiben negative Entwicklung von ROCE und Tilgungsdeckung.

ROCE

ROCE	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
EBIT bereinigt in Mio. €	– 1.780	757	– 2.537	–
/ Capital Employed per 30.06. in Mio. €	41.840	42.114	– 274	– 0,7
ROCE in %	**– 8,5**	**3,6**	**–**	**–**
Zielwert in %	≥ 6,5	≥ 7,0	–	–

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

Der ROCE verschlechterte sich infolge des deutlichen, hauptsächlich coronabedingten, Rückgangs des bereinigten EBIT. Das Capital Employed blieb nahezu unverändert.

TILGUNGSDECKUNG

Tilgungsdeckung – *in Mio. €*	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
EBITDA bereinigt[1]	157	2.534	– 2.377	– 93,8
+ Operativer Zinssaldo[1]	– 282	– 333	+ 51	– 15,3
+ Originärer Steueraufwand[1]	– 80	– 90	+ 10	– 11,1
Operativer Cashflow nach Steuern	**– 205**	**2.111**	**– 2.316**	**–**
Netto-Finanzschulden per 30.06.	27.513	25.409	+ 2.104	+ 8,3
+ Pensionsverpflichtungen per 30.06.	5.917	5.270	+ 647	+ 12,3
+ Hybridkapital[2] per 30.06.	1.003	–	+ 1.003	–
/ **Netto-Schulden per 30.06.**	**34.433**	**30.679**	**+ 3.754**	**+ 12,2**
Tilgungsdeckung in %	**– 1,2**	**13,8**	**–**	**–**
Zielwert in %	≥ 20	≥ 20	–	–

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

[2] Gemäß Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der adjustierten Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung ist gesunken. Der operative Cashflow nach Steuern ging infolge des coronabedingten Ergebnisrückgangs deutlich zurück. Zudem sind die Netto-Schulden infolge der anteiligen Einbeziehung des HYBRIDKAPITALS (INTEGRIERTER BERICHT 2019 107) und des Anstiegs der Pensionsverpflichtungen deutlich stärker angestiegen als die Netto-Finanzschulden.

Kapitalflussrechnung

Kurzfassung Kapitalflussrechnung – *in Mio. €*	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	– 235	1.386	– 1.621	–
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	– 2.414	– 1.857	– 557	+ 30,0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	2.397	584	+ 1.813	–
Veränderung des Finanzmittelbestands	– 297	119	– 416	–
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	3.696	3.993	– 297	– 7,4

- Maßgeblich für den deutlichen Rückgang des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war die im Wesentlichen coronabedingt negative ERGEBNISENTWICKLUNG 20 FF. Working-Capital-Effekte wirkten teilweise kompensierend.
- Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg vor allem getrieben durch die Entwicklung der NETTO-INVESTITIONEN 25 weiter an.
- Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nahm im Wesentlichen durch einen höheren Nettomittelzufluss aus SENIORANLEIHEN 23 (+ 2.362 Mio. €) deutlich zu. Dämpfend wirkte der Rückgang des Mittelzuflusses aus Finanzkrediten (– 546 Mio. €).
- Im Saldo verfügte der DB-Konzern per 30. Juni 2020 über einen im Vergleich zum Vorjahresende etwas geringeren Bestand an flüssigen Mitteln.

Vermögenslage

- *Netto-Finanzschulden corona- und investitionsbedingt angestiegen.*
- *Infrastruktur- und Schienenfahrzeuginvestitionen in Deutschland treiben Anstieg der Investitionen.*
- *Eigenkapitalquote zurückgegangen.*

NETTO-FINANZSCHULDEN

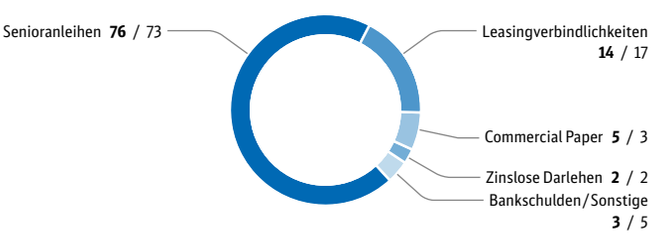
Netto-Finanzschulden – *in Mio. €*	30.06. 2020	31.12. 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Senioranleihen	23.788	20.966	+ 2.822	+ 13,5
Leasingverbindlichkeiten	4.357	5.015	– 658	– 13,1
Commercial Paper	1.677	890	+ 787	+ 88,4
Zinslose Darlehen	560	707	– 147	– 20,8
Sonstige Finanzschulden	1.029	1.115	– 86	– 7,7
Finanzschulden	**31.411**	**28.693**	**+ 2.718**	**+ 9,5**
− Flüssige Mittel und Finanzforderungen	– 4.025	– 4.397	+ 372	– 8,5
− Effekte aus Währungssicherungen	127	– 121	+ 248	–
Netto-Finanzschulden	**27.513**	**24.175**	**+ 3.338**	**+ 13,8**

Die Netto-Finanzschulden sind deutlich angestiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem Netto-Finanzmittelbedarf vor allem infolge des coronabedingt deutlichen

UMSATZRÜCKGANGS 19 F. Auch die Mittel für Working Capital und Kapitalkosten konnten infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie nur teilweise aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden. Die Finanzschulden nahmen in der Folge spürbar zu:

- Der Euro-Wert der ausstehenden SENIORANLEIHEN 22 F. war emissionsbedingt deutlich höher. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle bei der Entwicklung.
- Die Leasingverbindlichkeiten gingen vor allem infolge der Beendigung des ARRIVA-RAIL-NORTH-FRANCHISE 46 F. deutlich zurück.
- Die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper stiegen emissionsbedingt deutlich.
- Die Zinslosen Darlehen sanken infolge von Tilgungen.
- Unsere Fremdwährungssenioranleihen werden überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass die Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.
- Die flüssigen Mittel gingen leicht zurück, sodass die Netto-Finanzschulden im Vergleich zu den Finanzschulden noch etwas stärker anstiegen.

Zusammensetzung Finanzschulden — *in %* — **per 30.06.2020** / per 31.12.2019



INVESTITIONEN

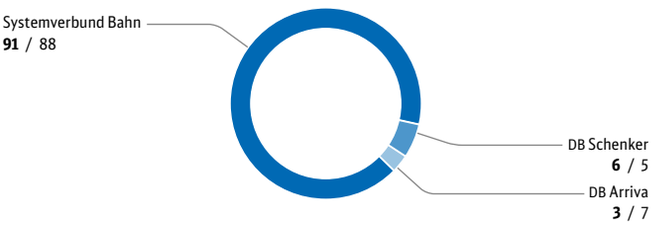
Investitionen — *in Mio. €*	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Brutto-Investitionen	5.552	4.825	+727	+15,1
davon Systemverbund Bahn	5.034	4.241	+793	+18,7
Investitionszuschüsse	2.782	2.475	+307	+12,4
davon Systemverbund Bahn	2.777	2.468	+309	+12,5
Netto-Investitionen	**2.770**	**2.350**	**+420**	**+17,9**
davon Systemverbund Bahn	2.257	1.773	+484	+27,3

Der deutliche Anstieg der Brutto-Investitionen wurde getrieben durch den Systemverbund Bahn und resultierte vor allem aus höheren Investitionen in die Schieneninfrastruktur sowie in Fahrzeuge bei DB Fernverkehr.

Auch die Investitionszuschüsse, die nahezu ausschließlich dem Systemverbund Bahn zuzurechnen sind, stiegen deutlich. Sie machten rund 50 % der Brutto-Investitionen aus (im ersten Halbjahr 2019: rund 51 %).

Die Netto-Investitionen waren ebenfalls deutlich höher. Im Systemverbund Bahn wirkte insbesondere der Anstieg von Investitionen zum Kapazitätsausbau vor allem bei DB Fernverkehr.

Brutto-Investitionen nach Bereichen — *in %* — **1. Halbjahr 2020** / 1. Halbjahr 2019



Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit liegt unverändert im Systemverbund Bahn für Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie zur Verjüngung und zum Ausbau unserer Fahrzeugflotte.

Investitionsschwerpunkte

Brutto-Investitionen nach Regionen — *in Mio. €*	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland	5.092	4.299	+793	+18,4
Europa (ohne Deutschland)	393	457	-64	-14,0
Asien/Pazifik	61	53	+8	+15,1
Nordamerika	25	28	-3	-10,7
Übrige Welt	2	9	-7	-77,8
Konsolidierung	-21	-21	-	-
DB-Konzern	**5.552**	**4.825**	**+727**	**+15,1**

Netto-Investitionen nach Regionen — *in Mio. €*	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Deutschland	2.315	1.831	+484	+26,4
Europa (ohne Deutschland)	388	450	-62	-13,8
Asien/Pazifik	61	53	+8	+15,1
Nordamerika	25	28	-3	-10,7
Übrige Welt	2	9	-7	-77,8
Konsolidierung	-21	-21	-	-
DB-Konzern	**2.770**	**2.350**	**+420**	**+17,9**

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert im Systemverbund Bahn insbesondere in Deutschland. Der Anstieg ist vor allem auf Infrastrukturmaßnahmen sowie Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fernverkehr zurückzuführen.

BILANZ

Bilanz — *in Mio. €*	30.06. 2020	31.12. 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Bilanzsumme	64.493	65.828	-1.335	-2,0
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	51.797	53.213	-1.416	-2,7
Kurzfristige Vermögenswerte	12.696	12.615	+81	+0,6
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	9.851	14.927	-5.076	-34,0
Langfristiges Fremdkapital	36.170	32.820	+3.350	+10,2
Kurzfristiges Fremdkapital	18.472	18.081	+391	+2,2

Bilanzstruktur — *in %* **per 30.06.2020** / per 31.12.2019

Es gab keine wesentlichen Änderungen in den International-Financial-Reporting-Standards-(IFRS-)Vorschriften der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben haben.

Die Bilanzsumme lag leicht unter dem Niveau des Vorjahresendes:

- Die langfristigen Vermögenswerte gingen zurück. Maßgeblich war insbesondere der Rückgang der immateriellen Vermögenswerte (-1.522 Mio. €) vor allem infolge **AUSSERPLANMÄSSIGER WERTMINDERUNGEN BEI DB ARRIVA** 64 F. Gegenläufig stieg unter anderem das Sachanlagevermögen (+119 Mio. €). Im Systemverbund Bahn wirkten vor allem Fahrzeugzugänge bei DB Fernverkehr sowie Effekte aus einem gestiegenen Eigenanteil an Infrastrukturinvestitionen im Zusammenhang mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III.
- Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen leicht. Maßgeblich war ein Anstieg der Vorräte (+408 Mio. €) insbesondere bei DB Regio. Auch die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+166 Mio. €) stiegen aufgrund von Stichtagseffekten. Gegenläufig gingen vor allem die flüssigen Mittel (-297 Mio. €) und die derivativen Finanzinstrumente (-108 Mio. €) zurück.

Strukturell ergaben sich daraus auf der Aktivseite keine wesentlichen Veränderungen.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital deutlich zurück. Maßgeblich war das negative erwirtschaftete Ergebnis (-3.749 Mio. €). Zudem wirkten auch die Dividendenzahlung an den Bund (-650 Mio. €) sowie der Rückgang der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (-571 Mio. €) vor allem infolge deutlich niedrigerer Zinsen eigenkapitalmindernd.

Der überproportionale Rückgang des Eigenkapitals führte auch zu einem deutlichen Rückgang der Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital stieg deutlich. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - höhere langfristige **FINANZSCHULDEN** 24 F. (+2.422 Mio. €),
  - einen Anstieg der Pensionsverpflichtungen (+563 Mio. €) vor allem infolge eines rückläufigen Zinssatzes bei der Neubewertung (gegenläufig wirkte die **BEENDIGUNG DES ARRIVA-RAIL-NORTH-FRANCHISE** 46 F.) und
  - höhere übrige Verbindlichkeiten (+257 Mio. €).
- Das kurzfristige Fremdkapital stieg leicht. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - vor allem stichtagsbedingt höhere sonstige Verbindlichkeiten (+392 Mio. €),
  - gestiegene kurzfristige Finanzschulden (+296 Mio. €) infolge von Commercial-Paper-Emissionen (+787 Mio. €), gedämpft unter anderem durch geringere kurzfristig fällig werdende Anleihen (-334 Mio. €) und
  - höhere sonstige Rückstellungen (+198 Mio. €), im Wesentlichen infolge von Neubewertungen.
  - Gegenläufig gingen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurück (-498 Mio. €).

In der Struktur der Passivseite hat sich durch den Rückgang des Eigenkapitals eine Verschiebung insbesondere zugunsten des Anteils des langfristigen Fremdkapitals ergeben.

EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen betrug 18,6 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2019: 18,1 Mrd. €) und entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand.

- Fracht- und Speditionsleistungen sind leicht auf 5,3 Mrd. € gesunken (im ersten Halbjahr 2019: 5,4 Mrd. €).
- Industrielle Produkte stiegen auf 4,8 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2019: 4,2 Mrd. €), insbesondere durch die Beschaffung von Zügen für die S-Bahn Berlin.
- Bei Bau- und Ingenieurleistungen sank das Einkaufsvolumen auf 3,6 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2019: 3,9 Mrd. €).
- Dienstleistungen Dritter erhöhten sich auf 3,7 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2019: 3,2 Mrd. €), unter anderem durch einen höheren Bedarf an IT-Dienstleistungen.
- Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe gingen deutlich auf 1,2 Mrd. € zurück (im ersten Halbjahr 2019: 1,4 Mrd. €).

Die Beschaffung von Pandemieschutzartikeln für Kunden und Mitarbeiter wurde deutlich ausgeweitet.

Entwicklung der Geschäftsfelder

28 — Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn
46 — Geschäftsfeld DB Arriva
50 — Geschäftsfeld DB Schenker

Geschäftsfelder im Überblick

	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
Umsatz bereinigt — *in Mio. €*	**2020**	2019	absolut	%	**2020**	2019	absolut	%
DB Fernverkehr	1.485	2.392	- 907	- 37,9	1.417	2.310	- 893	- 38,7
DB Regio	3.727	4.412	- 685	- 15,5	3.676	4.361	- 685	- 15,7
DB Cargo	1.968	2.270	- 302	- 13,3	1.845	2.141	- 296	- 13,8
DB Netze Fahrweg	2.732	2.803	- 71	- 2,5	877	812	+ 65	+ 8,0
DB Netze Personenbahnhöfe	647	680	- 33	- 4,9	292	303	- 11	- 3,6
DB Netze Energie	1.309	1.410	- 101	- 7,2	601	640	- 39	- 6,1
Sonstige	2.488	2.398	+ 90	+ 3,8	228	280	- 52	- 18,6
Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 5.320	- 5.407	+ 87	- 1,6	-	-	-	-
Systemverbund Bahn	**9.036**	**10.958**	**- 1.922**	**- 17,5**	**8.936**	**10.847**	**- 1.911**	**- 17,6**
DB Arriva	2.059	2.690	- 631	- 23,5	2.058	2.687	- 629	- 23,4
DB Schenker	8.463	8.525	- 62	- 0,7	8.429	8.491	- 62	- 0,7
Konsolidierung Übrige	- 135	- 160	+ 25	- 15,6	-	- 12	+ 12	- 100
DB-Konzern	**19.423**	**22.013**	**- 2.590**	**- 11,8**	**19.423**	**22.013**	**- 2.590**	**- 11,8**

	EBITDA bereinigt				EBIT bereinigt			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
Operative Ergebnisgrößen — *in Mio. €*	**2020**	2019	absolut	%	**2020**	2019	absolut	%
DB Fernverkehr	- 552	367	- 919	-	- 720	224	- 944	-
DB Regio	- 276	512	- 788	-	- 597	186	- 783	-
DB Cargo	- 176	20	- 196	-	- 352	- 132	- 220	+ 167
DB Netze Fahrweg	516	708	- 192	- 27,1	170	379	- 209	- 55,1
DB Netze Personenbahnhöfe	124	201	- 77	- 38,3	53	123	- 70	- 56,9
DB Netze Energie	60	65	- 5	- 7,7	16	23	- 7	- 30,4
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 196	- 156	- 40	+ 25,6	- 471	- 376	- 95	+ 25,3
Systemverbund Bahn	**- 500**	**1.717**	**- 2.217**	**-**	**- 1.901**	**427**	**- 2.328**	**-**
DB Arriva	93	326	- 233	- 71,5	- 153	101	- 254	-
DB Schenker	569	499	+ 70	+ 14,0	278	238	+ 40	+ 16,8
Konsolidierung Übrige	- 5	- 8	+ 3	- 37,5	- 4	- 9	+ 5	- 55,6
DB-Konzern	**157**	**2.534**	**- 2.377**	**- 93,8**	**- 1.780**	**757**	**- 2.537**	**-**
Marge in %	0,8	11,5	-	-	- 9,2	3,4	-	-

	Brutto-Investitionen				Netto-Investitionen			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
Investitionen — *in Mio. €*	**2020**	2019	absolut	%	**2020**	2019	absolut	%
DB Fernverkehr	573	169	+ 404	-	573	169	+ 404	-
DB Regio	189	273	- 84	- 30,8	188	269	- 81	- 30,1
DB Cargo	136	163	- 27	- 16,6	136	163	- 27	- 16,6
DB Netze Fahrweg	3.309	2.875	+ 434	+ 15,1	841	636	+ 205	+ 32,2
DB Netze Personenbahnhöfe	497	397	+ 100	+ 25,2	236	216	+ 20	+ 9,3
DB Netze Energie	68	67	+ 1	+ 1,5	21	23	- 2	- 8,7
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn	262	297	- 35	- 11,8	262	297	- 35	- 11,8
Systemverbund Bahn	**5.034**	**4.241**	**+ 793**	**+ 18,7**	**2.257**	**1.773**	**+ 484**	**+ 27,3**
DB Arriva	203	323	- 120	- 37,2	198	316	- 118	- 37,3
DB Schenker	315	261	+ 54	+ 20,7	315	261	+ 54	+ 20,7
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	**5.552**	**4.825**	**+ 727**	**+ 15,1**	**2.770**	**2.350**	**+ 420**	**+ 17,9**
davon Investitionszuschüsse	2.782	2.475	+ 307	+ 12,4	-	-	-	-

Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen basieren auf bislang vorliegenden, 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 2020 vorlagen.

Deutscher Personenverkehrsmarkt

- Die Corona-Pandemie hatte im ersten Halbjahr 2020 gravierende Auswirkungen auf den deutschen Personenverkehr: Mobilitätsanbieter schränkten ihr Angebot ein oder unterbrachen es zeitweise vollständig. Das Ausmaß fiel in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus.
- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ging zeitweise um bis zu 40 % in Großstädten und 60 % auf den Bundesautobahnen zurück, erholt sich aber im Zuge des Wiederanlaufens des öffentlichen Lebens und der Wirtschaftsleistung schneller als andere Verkehrsträger. Hintergründe sind verstärkte Präferenzen für Individualverkehre sowie die niedrigen Kraftstoffpreise.
- Der innerdeutsche Luftverkehr (LV) flog bereits zu Jahresbeginn 2020 mit deutlich ausgedünntem Angebot; mit der Corona-Pandemie brach die Verkehrsleistung um bis zu 99 % ein. Angebot und Nachfrage nehmen nur langsam wieder zu.

SCHIENENPERSONENVERKEHR

- SPV nach abruptem Nachfrageeinbruch mit deutlichem Rückgang der Verkehrsleistung (–14,1 %) im ersten Quartal 2020.
- SPNV mit starken Einbußen (–15,9 %) durch ausbleibende Privat- und Pendlerfahrten, DB Regio mit entsprechendem Leistungsrückgang (–17,3 %) im ersten Quartal 2020.
- Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) unter anderem durch Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets zu Jahresbeginn 2020 mit substanziellen Zuwächsen, ab Mitte März 2020 aber mit erheblichen Verlusten durch stark zurückgehende Zahl von Privat- und Geschäftsreisen; DB Fernverkehr mit entsprechendem Leistungsminus (–12,2 %) im ersten Quartal 2020; FlixTrain hat seit Mitte März 2020 Angebot ausgesetzt.

ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHR

- Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) mit spürbaren Leistungseinbußen (–10,4 %) für den Linienverkehr im ersten Quartal 2020.
- Busliniennahverkehr durch öffentlich bestelltes Grundangebot mit schwächerem Rückgang (–9,5 %); DB Regio Bus mit empfindlichem Leistungsminus (–26,8 %) im ersten Quartal 2020.
- Buslinienfernverkehr mit zwischen Mitte März und Ende Mai 2020 vollständig eingestelltem Betrieb; Angebot mit eingeschränktem Streckennetz durch Marktführer FlixBus seit Ende Mai und BlaBlaBus seit Ende Juni 2020.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Die bereits im Vorjahr infolge der Konjunkturabkühlung und der rückläufigen Industrieproduktion deutlich werdende Abschwächung der Nachfrageentwicklung setzte sich zum Jahresauftakt 2020 weiter fort. Bereits vor den im März 2020 einsetzenden Corona-Maßnahmen war daher ein verkehrsträgerübergreifender Leistungsrückgang zu verzeichnen, der sich in den Folgemonaten massiv verstärkte.

- Die Binnen- und Auslandsnachfrage zeigte sich in fast allen Industriebranchen stark rückläufig. Produktion und Auftragseingänge sanken prozentual teils deutlich zweistellig, zum Beispiel in der Stahl- und Automobilindustrie.
- Auch nicht konjunkturbedingte Sondereffekte wie zum Beispiel strukturelle Veränderungen im Rahmen der fortschreitenden Energiewende und erste niedrigwasserbedingte Einschränkungen in der Rhein- und Elbschifffahrt wirkten belastend.
- Durch verkehrsträgerübergreifende Überkapazitäten infolge der gesunkenen Nachfrage hat der Preisdruck spürbar zugenommen. Dies gilt nicht nur inter- und intramodal, sondern auch seitens der Verlader.
- In der Binnenschifffahrt sank die Verkehrsleistung bereits im ersten Quartal 2020 um rund 10 %. Besonders stark betroffen waren dabei Transporte in den Bereichen Kohle, Erze/Baustoffe, Kokerei-/Mineralölerzeugnisse und Chemie. In den Folgemonaten hat sich die Situation weiter verschärft, was sich nach Aussagen des Bundesamtes für Güterverkehr auch in hohen Mengenrückgängen im Seehafenhinterlandverkehr zeigte.

SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach bisherigen Veröffentlichungen durch das Statistische Bundesamt sank die Verkehrsleistung der Güterbahnen bis April 2020 um knapp 9 %. Die stärksten Rückgänge zeigten sich dabei in den Bereichen Automotive, Kohle/Koks, Erze und Stahl. Unter Berücksichtigung der Entwicklungen der DB-Gesellschaften in den Folgemonaten und der Trassenkilo-

meter ist für das erste Halbjahr 2020 im gesamten SGV von einem Leistungseinbruch im zweistelligen Prozentbereich auszugehen. Intramodale Verlagerungen zwischen den DB-Gesellschaften und den konzernexternen Bahnen waren dabei in beide Richtungen zu beobachten.

- Bei den DB-Gesellschaften hat sich die vor allem rezessionsbedingte schwache Vorjahresentwicklung im Auftaktquartal 2020 fortgesetzt und durch die coronabedingten Maßnahmen ab Mitte März 2020 deutlich verschärft. Die Übernahme zusätzlicher Versorgungstransporte während des Corona-Lockdowns konnte diese Effekte nur leicht abmildern, da insbesondere die Bereiche beziehungsweise Branchen mit einem hohen Transportanteil auch die stärksten Einbrüche verzeichneten. Dazu zählen insbesondere der Kombinierte Verkehr sowie die Branchen Stahl, Erze, Kohle, Automotive und Chemie.
- Auch die konzernexternen Bahnen blieben nach unseren Berechnungen deutlich unter dem Vorjahresniveau und zeigten bis April 2020 ein den DB-Gesellschaften vergleichbares Bild. Verluste zeigten sich insbesondere bei Automotive- und Kohle-/Koksverkehren.

STRASSENGÜTERVERKEHR

Beim Lkw-Verkehr zeigte sich ebenfalls ein Leistungsrückgang, der im Vergleich zu den Güterbahnen und der Binnenschifffahrt aber weniger stark ausfiel, nicht zuletzt aufgrund der deutlich abweichenden Güterstruktur. Stabilisierend wirkten sich dabei der höhere Transportanteil der Konsumgüter- und Baubranche sowie Paketsendungen, vor allem im E-Commerce, aus. Die Schwierigkeiten und Unsicherheiten der Fuhrunternehmen zeigen sich auch im deutlichen Rückgang der Lkw-Neuzulassungen. Der im Vorjahresvergleich niedrigere Dieselpreis dämpft zwar den Kostendruck der Branche, dem stehen jedoch unter anderem gestiegene Kosten durch einen erhöhten Organisationsaufwand gegenüber. Auch das Thema Fahrermangel hat in der Krise weiter Bestand.

- Nach unseren Berechnungen sank die Verkehrsleistung bis Juni 2020 um etwa 5 %.
- Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr im ersten Halbjahr 2020 wider. Auf dem mautpflichtigen Straßennetz sank die Fahrleistung um 4,5 %. Anders als in den vorangegangenen Jahren fiel dabei die Entwicklung der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge schwächer aus als die der Lkw aus Deutschland.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung im europäischen SGV (EU 27, Schweiz, Norwegen und Großbritannien) ist in den ersten Monaten 2020 um rund 10 % zurückgegangen. Grund für den Rückgang der Transportnachfrage ist vor allem die Corona-Pandemie. Hierdurch verloren auch die Verkehre über die Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg ihre stabilisierende Wirkung. Die anhaltend rückläufige Entwicklung bei den Kohletransporten hat den Schienengüterverkehrsmarkt zusätzlich belastet.

- Die Verkehrsleistung des SGV in Großbritannien sank im ersten Halbjahr 2020 um rund 13 %. Die stärksten Rückgänge zeigten sich dabei in den Bereichen Kohle, Mineralöl und Baustoffe sowie bei den internationalen Verkehren. Bei DB Cargo UK ging die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2020 wie auch auf dem Gesamtmarkt deutlich zurück.
- In Polen sank die Verkehrsleistung des SGV bis Mai 2020 um über 14 %. Der Leistungsrückgang betraf hierbei alle Industriebranchen, die größten Rückgänge verzeichneten die Erz-, Metall- und Baustoffverkehre. Nach Angaben des Eisenbahnamtes UTK hat sich der Kombinierte Verkehr mit etwa 12 % Anteil am Gesamtmarktvolumen überdurchschnittlich entwickelt. Auch bei DB Cargo Polska war ein prozentual zweistelliger Leistungsrückgang zu verzeichnen.
- In Frankreich sank die Verkehrsleistung der Güterbahnen im ersten Quartal 2020 um über 15 %, was vor allem auf die landesweiten Streiks Anfang 2020 gegen die Rentenreform zurückzuführen ist. Aufgrund der Corona-Pandemie ist auch im zweiten Quartal 2020 von einem starken Rückgang der Transportnachfrage auszugehen. Bereits Ende März 2020 war der Güterverkehr in Frankreich auf etwa 50 bis 60 % des normalen Verkehrs zurückgegangen. Die schwache Entwicklung der Verkehrsleistung zeigte sich auch bei Euro Cargo Rail (ECR), die ein Minus im deutlich zweistelligen Prozentbereich aufweist.

GESCHÄFTSFELD DB FERNVERKEHR

Ereignisse im ersten Halbjahr 2020

UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

Im Fernverkehr haben wir das Angebot ab Anfang März bis Ende April 2020 kontinuierlich bis auf einen stabilen Grundfahrplan reduziert, der bei etwa 75 % des regulären Fahrplanangebots lag. Der DB-Konzern war dazu in ständigem Austausch mit den Gesundheitsbehörden von Bund und Ländern, dem Bundesinnenministerium sowie dem BMVI, um abhängig von der aktuellen Situation die entsprechenden Entscheidungen zum Betrieb zu treffen. Aufgrund der behördlichen Anordnungen kam es im nationalen und vor allem internationalen Fernverkehr zeitweise zu starken Einschränkungen. Ab Mitte Mai 2020 wurde das Angebot schrittweise wieder hochgefahren.

FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Auch die Fahrzeugverfügbarkeit war von der Corona-Pandemie beeinflusst. Aus der raschen Umsetzung eines stabilen Grundfahrplans hat DB Fernverkehr Chancen zur Stärkung der Fahrzeugverfügbarkeit ergriffen. Die reduzierte Betriebsleistung und die Leistungsfähigkeit der Werke konnten im Gleichgewicht gehalten werden. Die technischen Fahrzeugstörungen sowie Funktionsstörungen im Fahrgastbereich (zum Beispiel Wireless Local Area Network [WLAN], Reservierung) konnten der verminderten Nutzung entsprechend gesenkt werden. Im Hochlauf der Verkehre auf das Ausgangsniveau konnte ein überproportionales Ansteigen der Störungen durch die Rücknahme coronabedingter Einschränkungen in den Werken vermieden und die Qualität der Züge im Zielbereich gehalten werden.

Die Umrüstung der Triebzüge ICE T auf Radsätze neuer Bauart wurde abgeschlossen. Damit werden Instandhaltungszuführungen reduziert und die Pünktlichkeit erhöht. Durch das im vergangenen Jahr gestartete Programm Qualitätsplan ICE T werden technische Komponenten der Triebzüge ICE T ausgetauscht oder ertüchtigt. Dadurch wird die technische Zuverlässigkeit und somit auch die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-T-Flotte für die nächsten Jahre stabilisiert.

Bei den Intercity-2-Zügen von Stadler wurde seit der Betriebseinführung im März 2020 ein weiterer wichtiger Meilenstein erreicht. DB Fernverkehr und die Stadler Pankow GmbH haben einen Vertrag über die Entwicklung, Integration, Erprobung und Zulassung einer ETCS-Fahrzeugausrüstung unterzeichnet. Es handelt sich hierbei um das Upgrade auf die neueste Version des europäischen Zugbeeinflussungssystems. Zusammen mit der Zulassung für den Betrieb mit 200 km/h in Deutschland werden diese Züge ein hochwertiger und zukunftsfähiger Bestandteil der Fernverkehrsflotte.

Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2020 endete der planmäßige Einsatz des ICE 1 in die Schweiz. Die Leistungen werden nun vollständig durch ICE 4 übernommen. Die schweizfähige ICE-1-Teilflotte wird bis Ende 2021 vollständig an die Hauptflotte angeglichen und hierbei unter anderem auf den neuen ETCS-Standard Baseline 3.4.0 umgerüstet.

FAHRZEUGPROJEKTE IM FERNVERKEHR

- Der Musterzug der ICE-1-Modernisierung wurde fertiggestellt und startet mit Beginn des zweiten Halbjahres 2020 den Probebetrieb. Die Züge werden unter anderem mit neuen Sitzbezügen, Teppichböden, einem modernen Fahrgastinformationssystem und einer verbesserten Antriebstechnik ausgestattet.
- Der Auftrag über 30 neue Hochgeschwindigkeitszüge (ICE 3 neo) wurde an die Siemens AG vergeben. Die ersten Fahrzeuge sollen bereits ab 2022 auf der Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main eingesetzt werden. Die Sitzplatzkapazität wächst um rund 13.000 Plätze. Das Auftragsvolumen beträgt rund 1 Mrd. €. Es besteht die Option auf den Abruf von insgesamt 90 Fahrzeugen.

Digitalisierung und Innovation

AUSWEITUNG DES KOMFORT CHECK-IN

Der Komfort Check-in ermöglicht Reisenden mit einem Handy- oder Online-Ticket, sich selbst einzuchecken und ohne Unterbrechungen durch die Ticketkontrolle zu reisen. Der Service ist im ICE, auf einzelnen Intercity-Verbindungen sowie teilweise im grenzüberschreitenden Verkehr verfügbar. Der Komfort Check-in kann jetzt auch über den Webbrowser unter bahn.de/jetzt-einchecken genutzt werden. Auch besteht die Möglichkeit, nach dem Einchecken den Sitzplatz zu ändern und auf einem neuen Platz einzuchecken.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2020

- *Sehr gute Entwicklung der Kundenzufriedenheit, auch schon vor Corona-Einschränkungen.*
- *Positive Pünktlichkeitsentwicklung.*
- *Leistungszuwächse zu Jahresbeginn 2020.*
- *Ab März 2020 spürbare Belastungen durch Auswirkungen der Corona-Pandemie.*
- *Investitionen deutlich höher – weitere Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
DB Fernverkehr	**2020**	2019	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene in %	83,5	77,2	-	-
Kundenzufriedenheit in ZI	80,4	77,4	-	-
Reisende Schiene in Mio.	41,0	71,8	- 30,8	- 42,9
Reisende Fernbus in Mio.	0,1	0,3	- 0,2	- 66,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	11.634	20.894	- 9.260	- 44,3
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	25,0	83,0	- 58,0	- 69,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	68,1	73,0	- 4,9	- 6,7
Auslastung in %	31,6	53,3	-	-
Gesamtumsatz in Mio. €	1.485	2.392	- 907	- 37,9
Außenumsatz in Mio. €	1.417	2.310	- 893	- 38,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 552	367	- 919	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 720	224	- 944	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	573	169	+ 404	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	18.320	16.938	+ 1.382	+ 8,2

Die Pünktlichkeit konnte spürbar verbessert werden. Die Corona-Maßnahmen und der daraus folgende deutliche Rückgang der Reisendenzahl sowie die geringere Auslastung im Netz wirkten positiv. Auch pünktlichkeitssteigernde Maßnahmen im Zeitraum vor der Corona-Pandemie trugen dazu bei.

Die Kundenzufriedenheit erhöhte sich ebenso. Haupttreiber waren unter anderem die gute Pünktlichkeit, aber auch der Umstand, dass auslastungsgetriebene Kategorien aufgrund des geringeren Reiseaufkommens bessere Bewertungen erhalten haben (zum Beispiel Zufriedenheit mit der Anzahl freier

Sitzplätze, der Sauberkeit an Bord sowie dem Zugpersonal). Zudem sehen es die Kunden als positiv an, dass der Betrieb während der Corona-Einschränkungen größtenteils aufrechterhalten wurde und Vorsichtsmaßnahmen getroffen wurden.

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war stark rückläufig:

- Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung entwickelten sich zu Jahresbeginn 2020 infolge von Preismaßnahmen aufgrund der Mehrwertsteuerabsenkung sowie Angebotserweiterungen unter anderem auf der Relation Berlin—München und Nordrhein-Westfalen—Stuttgart zunächst positiv. Ab März 2020 wurde diese positive Entwicklung durch die negativen Effekte aus der Corona-Pandemie überlagert.
- Die Betriebsleistung entwickelte sich zu Jahresbeginn 2020 insbesondere durch die Angebotsausweitung auf der Strecke Berlin—München sowie die Inbetriebnahme der KISS-Fahrzeuge ebenso positiv. Die negativen Effekte aus der Corona-Pandemie und die damit verbundene Angebotsreduzierung auf einen stabilen Grundfahrplan führten zur Reduzierung der Betriebsleistung. Der Rückgang fiel allerdings im Verhältnis zur Verkehrsleistung deutlich geringer aus.
- Die Auslastung ging infolge der rückläufigen Verkehrsleistung und Reisendenzahl deutlich zurück.

Im Busverkehr führten die Auswirkungen der Corona-Pandemie ebenfalls zu einem Rückgang der Verkehrsleistung sowie zu einer geringeren Reisendenzahl.

Infolge der Effekte aus der Corona-Pandemie verschlechterten sich die operativen Ergebnisgrößen deutlich, die wirtschaftliche Lage ist angespannt:

- Der Umsatz entwickelte sich zu Jahresbeginn 2020 noch weiter positiv, insbesondere durch die Absenkung der Mehrwertsteuer auf Fahrtickets sowie die Angebotserweiterungen. Insgesamt kam es im ersten Halbjahr 2020 allerdings zu deutlichen Umsatzeinbußen infolge des Nachfragerückgangs aufgrund der Corona-Pandemie.
- Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge (−13,0 %/−13 Mio. €) ist unter anderem auf geringere Erträge aus Fahrzeugverkäufen und internationalen Verkehren infolge der Corona-Pandemie zurückzuführen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu Entlastungen durch die gesunkene Betriebsleistung, allerdings im Verhältnis zur Umsatzentwicklung nur stark unterproportional. Zudem stiegen der Personal- und Instandhaltungsaufwand sowie die Abschreibungen:

- Der Rückgang des Materialaufwands (−2,3 %/−31 Mio. €) wurde im Wesentlichen durch leistungsbedingt geringere Infrastruktur- und Energieaufwendungen unter anderem infolge der Corona-Pandemie getrieben. Gegenläufig wirkten höhere Instandhaltungsaufwendungen infolge von zusätzlichen Maßnahmen während der Fahrplaneinschränkungen.
- Der höhere Personalaufwand (+7,2 %/+37 Mio. €) resultierte vor allem aus Tarifsteigerungen sowie dem Anstieg der Mitarbeiterzahl.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben annähernd unverändert (−1,5 %/−4 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus geringeren Aufwendungen für Vermarktung, Fahrzeugmieten sowie Bildung, die weitgehend durch höhere Aufwendungen für IT- und Beratungsleistungen ausgeglichen wurden.
- Der deutliche Anstieg der Abschreibungen (+17,5 %/+25 Mio. €) ist vor allem auf neu beschaffte ICE-4- und Intercity-2-Züge (inklusive KISS-Fahrzeugen) sowie der Aktivierung des ICE-3-Redesigns zurückzuführen. Gegenläufig wirkte das Erreichen des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer der ICE-T-Züge.

Die Investitionstätigkeit stieg deutlich an. Neben Fahrzeugbeschaffungen insbesondere von ICE-4-Zügen wirkten Investitionen in das Redesign von ICE-3-Zügen und in neue Projekte (WLAN in Intercity-1-Zügen, Produktionsplattform).

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich per 30. Juni 2020 aufgrund der weiteren Umsetzung der Strategie Starke Schiene.

GESCHÄFTSFELD DB REGIO

Entwicklung Vergaben und Auftragsbestand

SCHIENENVERKEHR

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) *– 1. Halbjahr 2020*	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm p. a.[1]	Umfang in Mio. Zugkm insgesamt[1]
Franken—Südthüringen	12/2023-12/2035	5,7	68,4
S-Bahn Rhein-Ruhr, Teilnetz A (S1/S4)	12/2021-12/2031	4,9	49,0
VVO-Dieselnetz	12/2021-12/2031	2,1	20,6
RB 20 (Euregiobahn)[2]	12/2021-12/2025	1,6	6,3
E-Netz Saar RB Los 2 Saarbrücken—Sankt Wendel	02/2020-12/2020	0,3	0,3
Insgesamt[1]		**14,5**	**144,5**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.

[2] Option auf Vertragsverkürzung /-verlängerung möglich.

Seit dem 1. Januar 2020 gehen in die Berechnung der Vergabequote nur noch Verfahren ein, bei denen ein neuer Vertrag geschlossen wurde. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Im SPNV-Markt in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im ersten Halbjahr 2020 sieben Vergabeverfahren abgeschlossen (im ersten Halbjahr 2019: zehn Vergabeverfahren). Insgesamt wurden rund 19 Mio. Zugkilometer (Zugkm) vergeben (im ersten Halbjahr 2019: 45 Mio. Zugkm).

Von den im ersten Halbjahr 2020 vergebenen Zugkilometern wurden etwa 63 % vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

DB Regio konnte fünf Vergaben (im ersten Halbjahr 2019: fünf Vergaben) beziehungsweise 77 % (im ersten Halbjahr 2019: 45 %) der vergebenen Zugkilometer p. a. gewinnen.

BUSVERKEHR

		Umfang in Mio. Nkm	
Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) *— 1. Halbjahr 2020*	**Laufzeit**	**p. a.[1]**	**insgesamt[1]**
RD-ECK Nordwest (Los 1)	01/2021 - 12/2030	3,2	31,9
RD-ECK Südwest (Los 3)	01/2021 - 12/2030	2,2	22,3
RZ 8 (Mitte) Lauenburg Los 1 (Schwarzenbek)	12/2020 - 12/2030	2,1	21,2
RD-ECK Nordost (Los 2)	01/2021 - 12/2030	1,9	19,3
RD-ECK Südost (Los 4)	01/2021 - 12/2030	1,8	17,8
Germersheim Los 3 (Süd)	12/2020 - 12/2030	1,0	10,4
LK Erlangen—Höchstadt LB 5	01/2021 - 12/2030	1,0	9,7
KVV—Ettlingen 01	12/2020 - 12/2028	1,0	7,7
Sonstige (18 Verträge)	2 - 10 Jahre	5,2	39,4
Insgesamt[1]		**19,5**	**179,7**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im ersten Halbjahr 2020 Leistungen mit einem Volumen von 61 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im ersten Halbjahr 2019: 70 Mio. Nkm) in 91 Verfahren (im ersten Halbjahr 2019: 83 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 44 % (im ersten Halbjahr 2019: 36 %) vorher von DB Regio Bus erbracht.

Im ersten Halbjahr 2020 haben wir an 59 Verfahren (im ersten Halbjahr 2019: 44 Verfahren) mit einem Volumen von 40 Mio. Nkm (im ersten Halbjahr 2019: 48 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 48 % (im ersten Halbjahr 2019: 31 %) erzielen.

AUFTRAGSBESTAND

			Veränderung	
Auftragsbestand 1. Halbjahr 2020 *— in Mrd. €*	**30.06. 2020**	31.12. 2019	absolut	%
DB Regio	71,4	72,6	- 1,2	- 1,7
gesichert	55,1	56,0	- 0,9	- 1,6
ungesichert	16,3	16,6	- 0,3	- 1,8

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.

Der Auftragsbestand ist insgesamt leicht gesunken. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 2,9 Mrd. € standen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 4,2 Mrd. € gegenüber.

Ereignisse im ersten Halbjahr 2020

UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

Im Regionalverkehr haben wir das Angebot ab Mitte März 2020 bis auf einen stabilen Grundfahrplan reduziert, der bei etwa 70 % des normalen Angebots lag. Der DB-Konzern war dazu in ständigem Austausch mit den Bestellerorganisationen der Länder, um abhängig von der aktuellen Situation die entsprechenden Entscheidungen zum Betrieb zu treffen. Ab April 2020 wurde das Angebot schrittweise wieder hochgefahren.

FAHRZEUGUMBAUMASSNAHMEN

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

- Für die S-Bahn Hamburg wurden seit 2016 72 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 2020 wurden 11 Elektrotriebzüge (ET) der BR 420 und 39 ET der BR 423 modernisiert. Es gibt Verzögerungen bei beiden Modernisierungsprojekten.
- Für die Regionalbahn (RB) 27 im Netz Rechter Rhein wurden sechs weitere Fahrzeuge der BR 425 umgebaut.
- Für das Netz Haardachse wurden die Umbauten an 20 Doppelstockwagen und 5 Lokomotiven abgeschlossen.
- Für das Nordwesthessennetz wurden inzwischen 20 der 27 Dieseltriebzüge der BR 642 umgebaut.
- Für das Netz Hohenlohe—Franken—Untermain wurde der Umbau von insgesamt 35 Dieseltriebzügen der BR 642 abgeschlossen.
- Für das Dieselnetz Nürnberg wurden 17 Dieseltriebzüge der BR 648 modernisiert.
- Für das Dieselnetz Allgäu II wurden sieben Dieseltriebzüge der BR 612 modernisiert.

NEUE FAHRZEUGBESCHAFFUNGEN

- Für den Rhein-Mosel-Express wurde die Auslieferung der BR 1440 von Alstom abgeschlossen und alle 26 Fahrzeuge wurden planmäßig abgenommen. Auch für die S-Bahn Nürnberg hat die Auslieferung des gleichen Typs begonnen und es wurden inzwischen 21 von insgesamt 27 Fahrzeugen abgenommen.
- Für das Netz Lausitz wurden 18 Triebzüge der BR 463 von Siemens geordert. Nach der Auslieferung Ende 2022 werden die Fahrzeuge an eine Leasinggesellschaft übertragen und von dort angemietet.

- Nach dem Zuschlag für das Netz Franken—Südthüringen sollen insgesamt 26 doppelstöckige ET der BR 1462 von Siemens beschafft werden. Nach der Auslieferung 2023/2024 werden die Fahrzeuge an eine Leasinggesellschaft übertragen und von dort angemietet.

FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Im ersten Halbjahr 2020 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit verbessert werden. Es kam aber auch weiterhin zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge:

- Für den im Dezember 2018 gestarteten Verkehrsvertrag S-Bahn Hamburg wurden bisher 69 der insgesamt 82 Fahrzeuge der BR 490 vertraglich abgenommen. Darüber hinaus sind weitere 5 Fahrzeuge im Rahmen einer Nutzungsüberlassung im Einsatz.
- Die Abnahme der Dieseltriebzüge Link von PESA der BR 633 für den Verkehrsvertrag D-Netz Allgäu hat im ersten Halbjahr 2020 begonnen. Bis Ende Juni 2020 wurden 13 Fahrzeuge abgenommen und sukzessive an die Leasinggesellschaft übergeben. Für den Verkehrsvertrag Dreieich konnte das letzte Fahrzeug der BR 632 ausgeliefert werden.
- Die Auslieferung der bestellten Fahrzeuge von Škoda für den Nürnberg-Ingolstadt-München-Express soll aufgrund von vorliegenden Mängeln voraussichtlich erst im letzten Quartal 2020 zum Abschluss kommen.
- Für das Netz Rheintal konnten bis zur Betriebsaufnahme zum kleinen Fahrplanwechsel nicht alle bestellten Züge bereitgestellt werden. Die 15 Fahrzeuge der BR 1462 von Siemens wurden bis Ende Juni 2020 vollständig ausgeliefert, allerdings noch nicht final abgenommen. Von den 24 bestellten Fahrzeugen der BR 463 wurden 2 Fahrzeuge ausgeliefert.
- Für das Netz Rhein-Neckar, Netz 6b, konnte von den 5 für das erste Halbjahr 2020 vorgesehenen Fahrzeugen noch keine Auslieferung erfolgen.

Digitalisierung und Innovation

- Die WLAN-Ausrüstung wird in vielen Regionen vorgenommen. Bei der S-Bahn München startet sie im September 2020. Ebenso arbeitet die S-Bahn Hamburg am WLAN-Ausbau der Stationen. Inzwischen sind über 90 % der S-Bahn-Stationen in Hamburg mit WLAN ausgerüstet. Der Ausbau aller verbleibenden Stationen startet noch in 2020.

Umweltmaßnahmen

- Seit Januar 2020 fahren Regionalzüge in Baden-Württemberg auf sechs Strecken erstmals mit 100 % Ökostrom. Pro Jahr benötigt der Bahnverkehr auf diesen Strecken rund 125 Gigawattstunden (GWh). Das entspricht dem Verbrauch von etwa 40.000 Zweipersonenhaushalten.
- Rund 850 Schienenfahrzeuge wurden mit Telematiksystemen ausgerüstet, die den Kraftstoffverbrauch messen und dem Triebfahrzeugführer Fahrempfehlungen geben. In ersten Testfahrten konnten bereits deutliche Einsparungen gezeigt werden. Nach dem vollständigen Ausrollen des Systems sollen so durch eine energiesparende Fahrweise rund 30.000 t CO_2e pro Jahr eingespart werden.
- Bereits seit 2013 fahren bahn.business-Kunden im Fernverkehr mit 100 % Ökostrom. Seit Januar 2020 gilt dies auch im innerdeutschen Nahverkehr. Alle indirekten Treibhausgasemissionen werden im Rahmen des Geschäftskundenprogramms bahn.business über den Dienstleister Atmosfair kompensiert.

Rechtliche Themen

BEIHILFEVERFAHREN UND AUSKUNFTSERSUCHEN ZU VERKEHRSVERTRÄGEN

Das förmliche Prüfverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen infolge des Abschlusses eines Verkehrsvertrags zwischen DB Regio und den Ländern Brandenburg und Berlin ist weiterhin anhängig. Dies gilt auch für die vorläufigen Prüfverfahren zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin, zum Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und zum Verkehrsvertrag Baden-Württemberg.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2020

- *Corona-Pandemie und Leistungsverluste führen zu negativer Umsatzentwicklung.*
- *Operative Ergebnisgrößen verschlechtern sich in der Folge.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
DB Regio	**2020**	2019	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene in %	96,0	94,7	–	–
Pünktlichkeit Bus in %[1]	82,8	82,1	–	–
Reisende in Mio.	807,3	1.259	– 451,7	– 35,9
davon Schiene	621,5	977,7	– 356,2	– 36,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	14.097	23.661	– 9.564	– 40,4
davon Schiene	12.115	20.382	– 8.267	– 40,6
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	204,6	226,9	– 22,3	– 9,8
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	221,6	249,2	– 27,6	– 11,1
Gesamtumsatz in Mio. €	3.727	4.412	– 685	– 15,5
Außenumsatz in Mio. €	3.676	4.361	– 685	– 15,7
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	2.573	2.803	– 230	– 8,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	– 276	512	– 788	–
EBIT bereinigt in Mio. €	– 597	186	– 783	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	189	273	– 84	– 30,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	36.980	36.362	+ 618	+ 1,7

[1] Methodenänderung ab 2020 mit rückwirkender Anpassung.

Die Pünktlichkeit im SPNV hat sich verbessert. Wesentliche Treiber waren die geringere Netzbelastung und die niedrigeren Fahrgastzahlen. Auch im Busverkehr verbesserte sich die Pünktlichkeit.

Die Leistungsentwicklung war deutlich rückläufig:

- Im Schienenverkehr prägten negative Corona-Effekte und Leistungsverluste aus abgegebenen Verkehren die Entwicklung der Leistungskennzahlen.
- Auch der Busverkehr zeigte eine durchgängig rückläufige Leistungsentwicklung infolge von Leistungsverlusten und coronabedingten Ausfällen.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio ist insbesondere durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene (Umsatzanteil: 88 %) geprägt. Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2020 war sehr herausfordernd. Die niedrigeren Reisendenzahlen schlugen nicht vollständig auf die Umsatzentwicklung durch, da bei Bruttoverträgen das Umsatzrisiko beim Aufgabenträger liegt. Eine Regelung für Nettoverträge steht noch aus; ein »Rettungsschirm« für die Nahverkehrsbranche ist noch in Abstimmung. Die operativen Ergebnisgrößen gingen deutlich zurück:

- Der Umsatz sank deutlich, da positive Effekte aus höheren Bestellerentgelten vollständig durch Corona-Effekte und Rückgänge infolge von Leistungsverlusten im Schienen- und im Busverkehr aufgezehrt wurden.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2019.
- Der Materialaufwand (–5,8 %/–160 Mio. €) sank insbesondere durch leistungsbedingte niedrigere Aufwendungen für die Nutzung von Infrastruktur und Energie infolge der Corona-Pandemie.
- Der Personalaufwand (+3,8 %/+40 Mio. €) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+69,0 %/+203 Mio. €) stiegen im Wesentlichen infolge der coronabedingten Neubewertung von Drohverlustrückstellungen deutlich.
- Die Abschreibungen (–1,5 %/–5 Mio. €) gingen vor allem durch die Anpassungen der Nutzungsdauer bei Fahrzeugen der S-Bahn München und der S-Bahn Hamburg leicht zurück.

Die Investitionen sanken infolge des Wegfalls von ausschreibungsbedingten Fahrzeugprojekten in der Sparte Schiene sowie zeitlicher Verschiebungen von Projekten in der Sparte Bus.

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

- *Ergebnisentwicklung insbesondere infolge Corona-Pandemie und von Leistungsverlusten rückläufig.*
- *Personalaufwand tarifbedingt und durch Personalaufbau angestiegen.*
- *Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Sparte Schiene	**2020**	2019	absolut	%
Reisende in Mio.	633,2	998,3	– 365,1	– 36,6
davon Schiene	621,5	977,7	– 356,2	– 36,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	12.296	20.691	– 8.395	– 40,6
davon Schiene	12.115	20.382	– 8.267	– 40,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	204,6	226,9	– 22,3	– 9,8
Gesamtumsatz in Mio. €	3.266	3.853	– 587	– 15,2
Außenumsatz in Mio. €	3.219	3.805	– 586	– 15,4
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	2.574	2.803	– 229	– 8,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	– 82	490	– 572	–
EBIT bereinigt in Mio. €	– 370	196	– 566	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	174	249	– 75	– 30,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	28.212	27.721	+ 491	+ 1,8

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene wurde durch Corona-Effekte sowie Ausschreibungsverluste der S-Bahn Rhein/Ruhr und der Stuttgarter Netze geprägt, sodass sich die Zahl der Reisenden deutlich rückläufig entwickelte.

Auf der wirtschaftlichen Seite führten die Corona-Pandemie, Leistungsverluste und gestiegene Personalaufwendungen dazu, dass sich die operativen Ergebnisgrößen deutlich rückläufig entwickelten.

- Die negative Umsatzentwicklung wurde maßgeblich durch Corona-Effekte und Vertragsverluste getrieben.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen gegenläufig leicht infolge von Schadenersatz- und Kostenerstattungen.

Auf der Aufwandsseite gab es Entlastungen, allerdings im Verhältnis zur Umsatzentwicklung nur stark unterproportional:

- Der Materialaufwand sank infolge von niedrigeren Aufwendungen für die Nutzung von Trassen und Stationen sowie leistungsbedingten Rückgängen im Energieaufwand. Dämpfend wirkten Mehraufwendungen für Instandhaltungs- und Hygieneleistungen.
- Der Personalaufwand stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl an.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Wesentlichen infolge der coronabedingten Neubewertung von Drohverlustrückstellungen.
- Die Abschreibungen gingen durch das Erreichen des Endes der Nutzungsdauer von Fahrzeugen zurück.

Die Investitionstätigkeit sank infolge des Wegfalls ausschreibungsbedingter Fahrzeugprojekte.

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich leicht, unter anderem infolge von Kapazitätsaufbau und der Durchführung von Funktionsausbildungen.

SPARTE BUS

- *Intensivierung des Wettbewerbsumfelds führte zu Leistungsverlusten.*
- *Corona-Pandemie belastet wirtschaftliche Entwicklung.*
- *Personalaufwand tarifbedingt und durch Personalaufbau angestiegen.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Sparte Bus	**2020**	2019	absolut	%
Reisende in Mio.	174,1	260,5	- 86,4	- 33,2
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	1.801	2.970	- 1.169	- 39,4
Betriebsleistung in Mio. Buskm	208,3	236,0	- 27,7	- 11,7
Gesamtumsatz in Mio. €	489	580	- 91	- 15,7
Außenumsatz in Mio. €	458	556	- 98	- 17,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 194	23	- 217	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 227	- 9	- 218	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	15	25	- 10	- 40,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	8.768	8.641	+ 127	+ 1,5

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Bus war infolge von ausschreibungsbedingten Verlusten und Corona-Effekten deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung blieb unter Druck. Unter anderem der Umsatzrückgang führte dazu, dass die operativen Ergebnisgrößen deutlich zurückgingen.

- Die Umsatzentwicklung wurde insbesondere durch negative Corona-Effekte und Leistungsverluste geprägt.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen unter anderem aufgrund einer Umstellung der Abrechnungssystematik bei Schäden zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es leistungsbedingt zu Entlastungen, allerdings auch zu einem deutlichen Anpassungsbedarf infolge der coronabedingt verschlechterten Aussichten:

- Der Materialaufwand reduzierte sich getrieben durch Leistungsrückgänge und Mengen- und Preiseffekte am Kraftstoffmarkt. Belastend wirkten höhere Aufwendungen für Hygiene- und Schutzmaßnahmen.
- Der Personalaufwand nahm aufgrund der höheren Mitarbeiterzahl sowie tarifbedingt zu.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich, im Wesentlichen infolge von Zuführungen zur Drohverlustrückstellung aufgrund von Corona-Effekten.
- Die gestiegenen Abschreibungen resultierten aus Investitionen im Vorjahr.

Die Investitionstätigkeit ging im Wesentlichen infolge zeitlicher Verschiebungen von Fahrzeugprojekten zurück.

Die Mitarbeiterzahl stieg per 30. Juni 2020 leicht an.

GESCHÄFTSFELD DB CARGO

Digitalisierung und Innovation

- DB Cargo treibt die Digitalisierung der Güterwagenflotte voran: Bis Ende 2020 soll die komplette Flotte von rund 65.000 Wagen in Deutschland mit modernster Telematik und intelligenter Sensorik ausgerüstet sein.

Umweltmaßnahmen

- DB Cargo hat die ersten 50 Toshiba-Hybridlokomotiven geordert. Sie ersetzen 61 alte Lokomotiven und sind ein Baustein der Strategie Starke Cargo für Wachstum im SGV.
- Die Ausrüstung der Güterwagen mit **FLÜSTERBREMSEN** 15 wurde weiter vorangetrieben. 97 % sind bereits leise unterwegs.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2020

- *Leistungs- und Ergebnisentwicklung durch konjunkturelles Umfeld schienenaffiner Branchen (Kohle, Stahl und Automobil) weiter rückläufig.*
- *Globale Beeinträchtigung der Lieferketten durch die Corona-Pandemie.*
- *Güterverkehrsoffensive mit positivem Beitrag.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
DB Cargo	**2020**	2019	absolut	%
Pünktlichkeit in %	79,1	73,8	-	-
Beförderte Güter in Mio. t	103,0	122,4	- 19,4	- 15,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	38.190	43.738	- 5.548	- 12,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	75,3	82,9	- 7,6	- 9,2
Auslastung in t pro Zug	507,5	527,8	- 20,3	- 3,8
Gesamtumsatz in Mio. €	1.968	2.270	- 302	- 13,3
Außenumsatz in Mio. €	1.845	2.141	- 296	- 13,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 176	20	- 196	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 352	- 132	- 220	+ 167
EBIT-Marge (bereinigt) in %	- 17,9	- 5,8	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	136	163	- 27	- 16,6
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	29.874	29.198	+ 676	+ 2,3

Die Ankunftspünktlichkeit der DB Cargo verbesserte sich deutlich. Maßgeblich wurde dies durch die DB Cargo Deutschland beeinflusst. Daneben sind insbesondere bei den Produktionsgesellschaften in Central Europe sowie den Gesellschaften in Eastern Europe deutlich positive Entwicklungen zu verzeichnen. In erster Linie ist dies auf eine gestiegene Ressourcenverfügbarkeit zurückzuführen, die sich positiv auf die Stabilität des Produktionssystems auswirkt.

Die Leistungsentwicklung war, getrieben durch die Entwicklung in Central Europe, weiter rückläufig. Alle Leistungskennzahlen gingen vor allem infolge der Corona-Effekte und eines konjunkturellen Abschwungs in schienenaffinen Branchen zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt angespannt. Die rückläufigen Erträge konnten nicht durch rückläufige Aufwendungen kompensiert werden, sodass die operativen Ergebnisgrößen deutlich zurückgingen.

- Die Umsätze wurden zu 80 % in Central Europe, zu 13 % in Western Europe und zu 7 % in Eastern Europe generiert. Der Umsatz sank spürbar. Effekte aus Leistungszuwächsen bei den Europa-Asien-Verkehren wurden durch Leistungsrückgänge im Logistiksektor und niedrigere Verkehrsleistungen vollständig kompensiert.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+ 0,5 %/+ 1 Mio. €) blieben annähernd unverändert, höhere Erträge aus Immobilienverkäufen und Steuererstattungen wurden durch leistungsbedingt geringere Trassenpreiszuschüsse kompensiert.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Rückgang, getrieben durch den Materialaufwand und den sonstigen betrieblichen Aufwand. Gegenläufig entwickelten sich Personalaufwand und Abschreibungen:

- Der Materialaufwand (– 6,9 %/– 89 Mio. €) sank vor allem aufgrund von geringeren Aufwendungen für Trassen, Energie und eingekaufte Transportleistungen infolge der coronabedingten Volumenrückgänge. Gegenläufig wirkten höhere Instandhaltungsaufwendungen.
- Der Personalaufwand (+ 2,9 %/+ 25 Mio. €) erhöhte sich tarifbedingt sowie infolge eines Personalaufbaus insbesondere in Central Europe.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (– 12,0 %/– 37 Mio. €) gingen vor allem aufgrund von leistungsbedingt geringeren Fahrzeugmieten und infolge von Einsparungen beim Verwaltungsaufwand zurück.
- Der deutliche Anstieg der Abschreibungen (+ 15,8 %/+ 24 Mio. €) war investitionsbedingt.

Die Brutto-Investitionen gingen getrieben durch eine verzögerte Güterwagenbeschaffung in der Region Central Europe zurück.

Per 30. Juni 2020 waren 67 % der Mitarbeiter in Central Europe beschäftigt, 14 % in Western Europe und 13 % in Eastern Europe. Die Zahl der Mitarbeiter stieg vor allem in Central Europe an. Gegenläufig wirkte die fluktuations- und leistungsbedingte Reduzierung der Mitarbeiter in Western Europe.

REGION CENTRAL EUROPE

- *Operative Ergebnisentwicklung durch die Corona-Pandemie unter Druck.*
- *Nachführung von operativem Personal.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Region Central Europe	**2020**	2019	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	104,0	116,1	– 12,1	– 10,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	31.208	35.052	– 3.844	– 11,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	60,9	64,8	– 3,9	– 6,0
Gesamtumsatz in Mio. €	2.212	2.489	– 277	– 11,1
Außenumsatz in Mio. €	1.482	1.736	– 254	– 14,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	– 152	26	– 178	–
EBIT bereinigt in Mio. €	– 278	– 80	– 198	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	103	147	– 44	– 29,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	20.032	19.343	+ 689	+ 3,6

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Stahl- und Automobilindustrie sowie auf die kombinierten Verkehre rückläufig. Die Auslastung (Tonnen pro Zug) hat sich dementsprechend ebenfalls rückläufig entwickelt.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist weiterhin herausfordernd. Die Aufwandsrückgänge konnten die Ertragsrückgänge nicht kompensieren, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen deutlich verschlechterten.

- Der Umsatz sank infolge des coronabedingten Leistungsrückgangs deutlich.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen vor allem aufgrund niedrigerer staatlicher Zuschüsse im Rahmen der Trassenpreisförderung zurück.

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

- Der Materialaufwand sank vor allem infolge des Leistungsrückgangs. Ein Rückgang eingekaufter Transportleistungen sowie geringere Trassen- und Energieaufwendungen waren die Folge.
- Der Personalaufwand stieg tarifbedingt und aufgrund der Nachführung von operativem Personal.
- Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultierte vorrangig aus leistungsbedingt niedrigeren Mietaufwendungen für Fahrzeuge.
- Investitionsbedingt stiegen die Abschreibungen deutlich.

Die Brutto-Investitionen gingen vor allem aufgrund von geringeren Fahrzeugbeschaffungen bei der DB Cargo Deutschland zurück.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich vor allem durch Einstellungen im operativen Bereich in Deutschland sowie infolge der Geschäftsausweitung in Belgien und der Schweiz.

REGION WESTERN EUROPE

- *Coronabedingter Nachfragerückgang.*
- *Insgesamt herausfordernder Geschäftsverlauf.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Region Western Europe	**2020**	2019	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	19,8	24,7	- 4,9	- 19,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.885	6.308	- 1.423	- 22,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	10,9	14,2	- 3,3	- 23,2
Gesamtumsatz in Mio. €	295	358	- 63	- 17,6
Außenumsatz in Mio. €	231	288	- 57	- 19,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	6	32	- 26	- 81,3
EBIT bereinigt in Mio. €	- 33	- 4	- 29	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	- 13	11	- 24	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.313	4.335	- 22	- 0,5

Die Leistungsentwicklung in Western Europe war insgesamt rückläufig. Die Betriebs- und die Verkehrsleistung verzeichneten Rückgänge vor allem durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie und verzögerter Infrastrukturprojekte in Frankreich. Die Auslastung (Tonnen pro Zug) ist leicht gestiegen.

Die wirtschaftliche Entwicklung trübte sich spürbar ein: Coronabedingt verschlechterten sich die operativen Ergebnisgrößen deutlich:

- Der Umsatz war leistungsbedingt stark rückläufig.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich infolge von Erlösen im Rahmen von Grundstückstransaktionen in Großbritannien leicht.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem unterproportionalen Rückgang:

- Der Materialaufwand sank im Wesentlichen mengenbedingt infolge der Corona-Pandemie.
- Der Personalaufwand ging infolge einer niedrigeren durchschnittlichen Mitarbeiterzahl leicht zurück. Gegenläufig wirkten Tarifeffekte.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren infolge von geringeren Aufwendungen für Dienstleistungen rückläufig.
- Die Abschreibungen erhöhten sich aufgrund der erstmaligen Einbeziehung der Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien, die vormals at Equity in den Konzern-Abschluss einbezogen wurde, sowie von Investitions-/Leasingaktivitäten.

Die Investitionen sanken insbesondere durch eine Anpassung in Großbritannien im Zusammenhang mit der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 im Vorjahr deutlich.

Die Mitarbeiterzahl ging vor allem fluktuations- und leistungsbedingt leicht zurück.

REGION EASTERN EUROPE

- *Insgesamt deutlich positive Umsatzentwicklung, insbesondere bedingt durch die Europa-Asien-Verkehre.*
- *Anstieg Materialaufwand infolge positiver Geschäftsentwicklung.*
- *Coronabedingte Beeinträchtigungen der Lieferketten.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Region Eastern Europe	**2020**	2019	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	6,9	7,5	- 0,6	- 8,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.096	2.377	- 281	- 11,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	3,4	3,9	- 0,5	- 12,8
Gesamtumsatz in Mio. €	219	176	+ 43	+ 24,4
Außenumsatz in Mio. €	131	116	+ 15	+ 12,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	11	13	- 2	- 15,4
EBIT bereinigt in Mio. €	- 1	3	- 4	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	15	4	+ 11	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	3.937	3.893	+ 44	+ 1,1

Aufgrund vor allem coronabedingt rückläufiger Schienentransporte der DB Cargo Polska war die Leistungsentwicklung negativ.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt herausfordernd: Die Umsatzzuwächse wurden durch höhere Aufwendungen aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen gingen zurück.

- Der Umsatz stieg aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung bei den Chinaverkehren deutlich an. Unterstützend wirkte ein Anstieg der Umsätze außerhalb der Schienentransportleistungen (sogenannte Siding-Geschäfte) bei der DB Cargo Polska sowie von zusätzlichen Verkehren in Rumänien. Gegenläufig wirken der Rückgang der Transportdienstleistungen aufgrund der Corona-Pandemie.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben annähernd unverändert.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Anstieg, getrieben durch die positive Geschäftsentwicklung im eurasischen Korridor:

- Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen infolge höherer eingekaufter Transportleistungen für die Chinaverkehre sowie höherer Instandhaltungsaufwendungen deutlich an.
- Der Personalaufwand erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund von Tariferhöhungen bei der DB Cargo Polska und der DB Cargo Romania sowie durch eine leichte Personalmengensteigerung bei den Gesellschaften im eurasischen Korridor.
- Die Abschreibungen nahmen investitionsbedingt leicht zu.

Die Investitionen sind deutlich gestiegen, im Wesentlichen infolge des Erwerbs bisher geleaster Lokomotiven in Rumänien.

Die Mitarbeiterzahl stieg insbesondere aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung des eurasischen Korridors sowie in Polen und Rumänien an. Gegenläufig wirkten Optimierungsmaßnahmen in Ungarn und Bulgarien.

INFRASTRUKTUR

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Die Trassennachfrage entwickelte sich vor der Corona-Pandemie nahezu konstant, wobei der SPV Mengenrückgänge des SGV kompensieren konnte. Infolge der Pandemie erfolgte ein Einbruch der Trassennachfrage. Die positive Entwicklung im SPV zu Jahresbeginn 2020 ergab sich unter anderem aus zusätzlichen Verkehren im Fernverkehr und Verkehrsausweitungen der Aufgabenträger im Zuge der Revision der Regionalisierungsmittel.

Im SGV hat sich im ersten Quartal 2020 die konjunkturelle Abkühlung des letzten Jahres fortgesetzt, sodass die Trassennachfrage sank. Coronabedingte Anpassungen in der Industrieproduktion haben die konjunkturelle Abflachung verstärkt.

Die Zahl der Stationshalte im SPNV sank, hauptsächlich bedingt durch die Corona-Pandemie, um 4,7 %. Der Anteil von konzernexternen Bahnen stieg weiter an.

Stabile Bauabwicklung trotz Corona-Pandemie

Der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Durchführung der Bauvorhaben konnte im ersten Halbjahr 2020 durch ein effektives KRISENMANAGEMENT 10 gering gehalten werden. Durch ein enges Monitoring und davon abgeleitete gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen konnten auftretende Störungen gemeinsam mit den Auftragnehmern aus der Bauindustrie zügig aufgelöst werden, sodass keine Inbetriebnahmetermine verschoben werden mussten.

Neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Die Laufzeit der LuFV II endete zum 31. Dezember 2019. 2019 wurden die vereinbarten Ziele aus Sicht des DB-Konzerns erreicht. Der entsprechende Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht wurde zum 30. April 2020 an den Bund übergeben. Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der LuFV III fortgeführt, die eine Laufzeit von zehn Jahren hat und am 14. Januar 2020 rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bis zum Jahr 2029 sollen insgesamt 86 Mrd. € in den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes fließen.

WEITERE INFORMATIONEN INTEGRIERTER BERICHT 2019 135

Digitales Planen und Bauen

Das Building Information Modeling (BIM) ist eine kooperative Arbeitsmethode, bei der alle Daten von Infrastrukturanlagen in eine optimierte Planung, Bauausführung und Bewirtschaftung über den gesamten Lebenszyklus einfließen und digital zur Verfügung stehen. Die DB Netz AG hat die Pilotierungsphase erfolgreich absolviert. Der Bund hat zudem festgestellt, dass die Anwendung der BIM-Methode grundsätzlich zuwendungsunschädlich ist. Neue komplexe und standardisierbare Projekte werden daher künftig mit BIM geplant. Damit erfüllt die DB Netz AG die Vorgabe des Stufenplans des Bundes. Bei der DB Engineering&Consulting GmbH (DB E&C) sind seit Frühjahr 2020 alle 16 Planungsstandorte im Inland sowie die Design Center in Bukarest und Bangalore mit speziellen Workspaces (BIM Labs) ausgestattet; DB E&C wendet BIM aktuell in rund 150 Infrastrukturprojekten des DB-Konzerns an.

Weiterentwicklung der Infrastruktur

2020 werden rund 12 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung des Streckennetzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen fließen. Darin enthalten sind LuFV-Mittel von 5,4 Mrd. € sowie 2,5 Mrd. € für die Instandhaltung. Außerdem befinden sich 168 Großprojekte in Planung und Bau. Für acht Projekte erfolgte im ersten Halbjahr 2020 eine (Teil-)Inbetriebnahme. Insgesamt sind für 23 Projekte (Teil-)Inbetriebnahmen geplant. Dazu kommen weitere 18 Spatenstiche für Projekte, die langfristig die Kapazität des Netzes steigern werden. Für Großprojekte des Bundesverkehrswegeplans werden 2020 rund 2,1 Mrd. € investiert. Weitere Informationen finden Sie unter BAUPROJEKTE.DEUTSCHEBAHN.COM.

INBETRIEBNAHMEN

- Auf dem Gelände des MegaHub Lehrte begann nach rund zweijähriger Bauzeit am 15. Juni 2020 der Umschlag zwischen Zügen und Lkw. Seitdem werden in der Schnellumschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Ladeeinheiten (Container und Sattelauflieger) umgeschlagen. Anstatt einzelne Wagen zu rangieren und Güterzüge neu zusammenzustellen, werden die Ladeeinheiten direkt umgehoben. Diese effiziente Arbeitsweise spart Zeit und Energie gegenüber dem Rangieren der Wagen und senkt zudem die Lärmbelastung.

IM BAU

Entwicklungen beim Projekt Stuttgart–Ulm

Für das Teilprojekt Stuttgart 21 sind die Bauarbeiten weiter vorangeschritten:

- Mit über 50 km Länge sind mehr als 84 % der Tunnel für Stuttgart 21 vorgetrieben und ausgehoben.
- Beim Bau des künftigen Hauptbahnhofs sind 9 Vollkelche, 3 Restkelche sowie insgesamt 17 Kelchfüße betoniert.
- Im Fildertunnel sind beide Röhren erfolgreich durchschlagen worden.
- Der Rohbau der Neckarbrücke ist fertiggestellt.
- Im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3a (Flughafenanbindung) laufen seit Anfang 2020 vorbereitende Baumaßnahmen. Die Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für den direkten Schienenanschluss des Flughafens wurde nach einem vier Jahre währenden Rechtsstreit im Juni 2020 abschließend bestätigt.

- Die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm soll Ende 2022 in Betrieb genommen werden:
  - Der Tunnelvortrieb von insgesamt 62 km ist abgeschlossen.
  - Im Albvorlandtunnel laufen die Arbeiten an der Innenschale, die Kleine und Große Wendlinger Kurve befinden sich im Bau.
  - Die Filstalbrücke in Fahrtrichtung München ist im Rohbau fertiggestellt, in Fahrtrichtung Stuttgart befindet sie sich in der baulichen Ausführung.
  - Entlang der Strecke auf der Albhochfläche sowie dem Albabstiegstunnel erfolgen die eisenbahntechnische Ausrüstung und der Bau der festen Fahrbahn planmäßig.

Ausbau Knoten Köln

Der stark frequentierte Knoten Köln soll durch insgesamt 17 Infrastrukturmaßnahmen erweitert werden. Das Projekt S 11 Kernpaket ist mit den geplanten Ausbaumaßnahmen am Kölner Hauptbahnhof, in Köln Messe/Deutz und Kalk West in die Entwurfsplanung gestartet. Beim Ergänzungspaket zur S 11 (unter anderem Ausbau der Erftbahn) ist die Vorplanung abgeschlossen. Im Projekt Ausbaustrecke (ABS) 4 Köln – Aachen befinden sich die Arbeiten im PFA 1 – Bf Eschweiler (Inbetriebnahme im Juli 2020) und PFA 2 Aachen – Rothe Erde (geplante Inbetriebnahme im Dezember 2021) weiterhin in der Ausführungsphase.

ABS Oldenburg – Wilhelmshaven

Seit 2011 erfolgen der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven zur leistungsfähigen Anbindung des Tiefwasserhafens JadeWeserPort in mehreren Baustufen. Im ersten Halbjahr 2020 gab es Fortschritte in einigen PFA. So konnten zum Beispiel im PFA 5, Sande – Wilhelmshaven, die Bauarbeiten nach vierwöchiger Totalsperrung des Abschnitts plangemäß Anfang April 2020 abgeschlossen werden.

Wiederaufbau der Dresdner Bahn

Nachdem im Dezember 2019 Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt Blankenfelde-Mahlow eingereicht wurden, führten zielorientierte Verhandlungen mit der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow zum Zurückziehen der Klagen, sodass alle Planfeststellungsbeschlüsse der Dresdner Bahn bestandskräftig sind. Mit Bauleistungen wurde in diesem Abschnitt bereits begonnen. Die Bauarbeiten in Berlin verlaufen planmäßig. Im Juni 2020 wurden im Rahmen einer sechswöchigen Totalsperrung der S-Bahn-Linie S 2 (Süd) neue Gleisanlagen sowie zwei neue Eisenbahnüberführungen in Betrieb genommen.

ABS 48 München – Lindau

Fünf von neun Klagen sind zugunsten des DB-Konzerns gerichtlich geklärt oder zurückgezogen worden beziehungsweise es wurde eine Einigung erzielt. Die noch offenen Klagen beeinflussen nicht den Projektfortschritt. Die laufenden Bauarbeiten wurden bis Ende Mai 2020 im Streckenabschnitt Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Kißlegg – Hergatz – Weißensberg bis auf einzelne Restarbeiten fertiggestellt. 2020 konzentrieren sich die Bauarbeiten auf den zweigleisigen Streckenabschnitt Weißensberg – Lindau sowie die Fertigstellung der elektrotechnischen Anlagen zur Bahnstromversorgung.

IN PLANUNG

ABS/NBS Hanau – Fulda

Im Projekt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda sind die Planungen für die ABS Hanau – Gelnhausen sowie die NBS Gelnhausen – Fulda vorangekommen. Bei der ABS beginnen in Kürze vorbereitende Maßnahmen wie das elektronische Stellwerk (ESTW) Gelnhausen und Brückenbauarbeiten. Mit der Region wurden übergesetzliche Maßnahmen – etwa für Lärmschutz und Barrierefreiheit – erarbeitet. Der Bundestag hat jüngst im Rahmen der parlamentarischen Befassung die Finanzierung der übergesetzlichen Maßnahmen beschlossen.

Für die Trassenauswahl der NBS wurden im Untersuchungsraum aus über 1.000 Liniensegmenten 13 sinnvolle Varianten identifiziert. Diese wurden hinsichtlich Umwelt, Raumordnung und Verkehr/Volkswirtschaft verglichen und im Dialogforum intensiv mit regionalen Interessengruppen diskutiert. Das formelle Verfahren der öffentlichen Auslegung dauert vom 2. Juni bis zum 30. September 2020.

Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung

2020 sollen voraussichtlich die Unterlagen für den ersten Abschnitt (Fehmarn) öffentlich ausgelegt werden. Die Fehmarnsundquerung als neunter PFA befindet sich in der Vorplanung. Aus vier Lösungskonzepten wurde im Frühjahr 2020 ein neuer Absenktunnel mit dem Erhalt der Bestandsbrücke für den langsamen Verkehr als Vorzugsvariante ermittelt.

Die Fehmarnsundquerung hat das BMVI als Anhang in seinen Bericht aufgenommen. Die parlamentarische Befassung wurde am 2. Juli 2020 abgeschlossen. Der Bundestag hat Kernforderungen zum Lärmschutz, zum Schutz vor Erschütterungen, zum Trassenverlauf, zur Kostenbeteiligung der Kommunen und zur Fehmarnsundquerung aufgenommen. Die Kernforderungen werden Bestandteil der erforderlichen Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren.

Rhein-Ruhr-Express
Insgesamt liegt nun für 7 von 15 PFA das Baurecht vor. Für die PFA 3.2, 3.3 (Duisburg) und 3.0a (Düsseldorf Flughafen) finden 2020 Erörterungstermine statt. Mit der Entwurfsplanung für den Bereich PFA 2.0 (Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf-Benrath) konnte Anfang 2020 begonnen werden. Im PFA 4.0, Mülheim, wurden die Bauarbeiten für den Weicheneinbau abgeschlossen. In den PFA 1.2 (Leverkusen) und PFA 1.3 (Langenfeld) wurde im März 2020 mit den ersten Arbeiten begonnen.

Knoten Mannheim
Die Grundlagenermittlung auf der Achse Mannheim – Heidelberg wurde bis Februar 2020 abgeschlossen. Das digitale Bestandsmodell wurde im April 2020 an den Generalplaner übergeben. Der Variantenentscheid wird bis zum vierten Quartal 2020 erwartet. Ferner soll die Planung für die drei übrigen Vorhaben wieder aufgenommen werden. Für die beiden Vorhaben im Bereich Ludwigshafen wird derzeit die verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung erarbeitet. Anschließend soll die Generalplanung für die Leistungsphasen 1/2 ausgeschrieben werden. Für die Nord-Süd-Verbindung im Knoten Mannheim lässt das BMVI derzeit eine Optimierungsstudie durchführen. Erste Ergebnisse wurden im Juni 2020 dem Land Baden-Württemberg, der Region und dem DB-Konzern präsentiert.

ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe
Seit Anfang März 2020 laufen hier die ersten Planungsleistungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Dabei geht es um ergebnisoffene Untersuchungen zur Trassenfindung und technischen Machbarkeit möglicher großräumiger Varianten für zwei zusätzliche Gleise der badischen Rheintalbahn zwischen Mannheim und Karlsruhe.

Dreigleisiger Ausbau Karlsruhe – Durmersheim
Während der Erarbeitung der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung hat das Land Baden-Württemberg im Januar 2020 zusätzliche Nahverkehre verbindlich angekündigt, sodass ein viergleisiger Ausbau notwendig würde. Im nächsten Schritt ist die Finanzierung für ein zusätzliches Gleis und damit das grundsätzliche weitere Vorgehen zu klären. Die Abstimmungen zwischen dem BMVI, dem Land Baden-Württemberg und dem DB-Konzern werden dazu Anfang Juli 2020 aufgenommen.

Verlegung Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona
Von März bis November 2019 lief ein Faktencheck, in dem unter Moderation des hamburgischen Finanzsenators der DB-Konzern mit dem Kläger Argumente pro und kontra eine Bahnhofsverlegung austauschte. Im Ergebnis konnte mit dem VCD im Februar/März 2020 eine außergerichtliche Verständigung mit prozessbeendigender Wirkung erzielt werden. Die bauvorbereitenden Maßnahmen werden nun in 2020 fortgesetzt. Die Bauhauptmaßnahmen beginnen dann ab 2021.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

RAHMENBEDINGUNGEN

BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2021
Die BNetzA hat mit Beschluss vom 31. März 2020 die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2021 genehmigt. Abweichend vom Antrag der DB Netz AG hat die BNetzA dabei eine zusätzliche Anhebung der Trassenentgelte im SPNV bei gleichzeitiger Absenkung der Entgelte des Fern- und Güterverkehrs beschieden. Hintergrund dieser Entscheidung ist die Änderung des Regionalisierungsgesetzes, die rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Die Gesetzesänderung sieht eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel vor. Da die Entwicklung der Trassenentgelte im SPNV gemäß § 37 Abs. 2 ERegG an die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel gekoppelt ist und die Gesamterlöse zugleich gedeckelt sind, hat die Anhebung der Mittel unmittelbare Auswirkungen auf die Entgelte aller Verkehrsarten.

Gleichzeitig hat die BNetzA jedoch einen Widerrufsvorbehalt in ihren Bescheid für den Fall einer Gesetzesänderung des ERegG aufgenommen. Eine solche Gesetzesänderung wurde durch den Bund im Juni 2020 rückwirkend zum 1. Januar 2020 beschlossen. Damit wird die Steigerung der Trassen- und Stationspreise im SPNV unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Regionalisierungsmittel auf 1,8 % pro Jahr fixiert. Es ist daher mit einer Änderung der Entgeltgenehmigung einschließlich der Rücknahme der beschriebenen Verschiebungen durch die BNetzA zu rechnen.

Unabhängig davon hat die BNetzA, wie schon in ihren Beschlüssen zum TPS 2018, TPS 2019 und TPS 2020 die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des Schienenpersonenfernverkehrs im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des SGV abgesenkt. Die DB Netz AG hatte in den Vorjahren jeweils gegen diese Entscheidung geklagt. Ein abschließendes rechtskräftiges Urteil aufgrund einer möglichen mehrinstanzlichen Entscheidung der genannten Streitsache wäre jedoch kurzfristig nicht zu erwarten. Die daher für eine nicht absehbare Zeit fortbestehende rechtliche Unsicherheit birgt das Risiko, dass Investitionen im SGV zurückgestellt oder Wachstumschancen nicht realisiert werden. Vor diesem Hintergrund hat sich die DB Netz AG dazu entschieden, die bestehenden Klageanträge zurückzuziehen und gegen die Änderung im Rahmen des TPS 2021 nicht erneut zu klagen.

BNetzA legt Obergrenze der Gesamtkosten für Netzfahrplanperiode 2020/2021 fest

Im Rahmen der Anreizregulierung der Trassenpreise legte die BNetzA die Obergrenze der Gesamtkosten der DB Netz AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH mit Beschluss vom 25. März 2020 für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 auf rund 5,5 Mrd. € fest. Durch die Anerkennung der LuFV III als qualifizierte Regulierungsvereinbarung konnte die Obergrenze gegenüber dem Beschluss vom 22. Juli 2019 angehoben werden, da nun auch LuFV-induzierte Instandhaltungsaufwendungen berücksichtigt werden.

Anreizsystem von der BNetzA für den SGV genehmigt

Bereits seit Juni 2019 gilt das Anreizsystem zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes im SPV. Mit dem Beschluss zum TPS 2021 vom März 2020 hat die BNetzA nun auch die Einführung im SGV mit Wirkung ab dem 13. Dezember 2020 genehmigt. Im Vergleich zu den bisherigen Regelungen werden unter anderem bei baustellenbedingten Verzögerungen deutlich höhere Zahlungen fällig. Das Anreizsystem im SGV sieht ferner eine Differenzierung zwischen pünktlichkeitssensiblen und nicht pünktlichkeitssensiblen Verkehren vor. Die Einordnung ist durch die SGV-Eisenbahnverkehrsunternehmen bei ihrer Trassenbestellung kenntlich zu machen und wirkt sich auf die Höhe der Anreizentgelte beziehungsweise Schwellwerte aus.

UMWELTMASSNAHMEN

- Die Tests zur kühlenden Wirkung von weißen Schienen wurden im Frühjahr 2020 auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Würzburg ausgeweitet. Weitere 500 m Gleis erhielten einen Anstrich und eine Echtzeit-Temperaturmessung wurde installiert. Damit sollen die bereits gewonnenen Daten jetzt bei hohen Sommertemperaturen präzisiert werden. Fundierte Ergebnisse werden frühestens Ende 2020 erwartet und bilden die Grundlage für eine Ausweitung des Projekts auf weitere Strecken.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2020

- *Pünktlichkeit infolge geringerer Netzauslastung leicht verbessert.*
- *Umsatzentwicklung infolge coronabedingter Nachfragerückgänge konzerninterner Kunden schwächer.*
- *Höhere Aufwendungen insbesondere für Personal und Instandhaltung belasteten die Ergebnisentwicklung.*
- *Investitionen deutlich gestiegen.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
DB Netze Fahrweg	**2020**	2019	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	95,6	94,2	–	–
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland[1] in %	95,0	93,6	–	–
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	512,1	542,3	– 30,2	– 5,6
davon konzernexterne Bahnen	184,9	179,9	+ 5,0	+ 2,8
Anteil konzernexterner Bahnen in %	36,1	33,2	–	–
Gesamtumsatz in Mio. €	2.732	2.803	– 71	– 2,5
Außenumsatz in Mio. €	877	812	+ 65	+ 8,0
Anteil am Gesamtumsatz in %	32,1	29,0	–	–
EBITDA bereinigt in Mio. €	516	708	– 192	– 27,1
EBIT bereinigt in Mio. €	170	379	– 209	– 55,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	3.309	2.875	+ 434	+ 15,1
Netto-Investitionen in Mio. €	841	636	+ 205	+ 32,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	49.832	48.021	+ 1.811	+ 3,8

[1] Konzernexterne und -interne EVU.

Die Pünktlichkeitswerte verbesserten sich, vor allem getrieben durch eine nachfragebedingt geringere Belastung der Schieneninfrastruktur sowie coronabedingt niedrigere Reisendenzahlen. Engpässe auf der Schieneninfrastruktur unter anderem im Zusammenhang mit Bautätigkeiten wurden durch Gegensteuerungsmaßnahmen kompensiert.

Die Betriebsleistung auf dem Netz sank, vor allem infolge einer im Wesentlichen coronabedingt geringeren Nachfrage konzerninterner Kunden insbesondere im Regionalverkehr sowie im Güterverkehr. Gegenläufig wirkte eine höhere Nachfrage konzernexterner Kunden im Regionalverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer. Zusätzliche Belastungen für Maßnahmen zum Kapazitätsausbau, zur Qualitätsverbesserung und im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie konnten ertragsseitig nicht kompensiert werden. Die operativen Ergebnisgrößen gingen in der Folge deutlich zurück.

- Der Gesamtumsatz sank infolge vor allem coronabedingter Nachfragerückgänge. Gegenläufig wirkten Preiseffekte. Der Außenumsatz stieg infolge von Nachfragesteigerungen konernexterner Kunden.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+3,8 %/+15 Mio. €) stiegen im Wesentlichen infolge höherer konzerninterner Erträge aus Leistungsverrechnungen mit Konzernunternehmen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen vor allem im Material- und Personalaufwand:

- Der Materialaufwand (+9,6 %/+87 Mio. €) stieg unter anderem infolge höherer Instandhaltungsleistungen für die Beseitigung von Sturmschäden und zusätzlicher vorgezogener Maßnahmen während der Corona-Einschränkungen. Geringere Aufwendungen für Winterdienst wirkten gegenläufig dämpfend.
- Der Personalaufwand (+6,1 %/+94 Mio. €) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl.

- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+8,2 %/+44 Mio. €) resultierte vor allem aus höheren Projektaufwendungen. Ferner stiegen die Aufwendungen für Serviceleistungen (Personalbetreuung und übrige Dienstleistungen) und Mieten.
- Die Abschreibungen (+5,2 %/+17 Mio. €) stiegen vor allem investitionsbedingt an.

Der deutliche Anstieg der Netto-Investitionen resultierte insbesondere aus höheren Investitionen in Neu- und Ausbauprojekte. Der Anstieg der Mittel aus der LUVF III 38 führte zu spürbar höheren Brutto-Investitionen.

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

Genehmigung der Stationspreise 2021 durch BNetzA verzögert

Die BNetzA hat von ihrer Verlängerungsoption zur Prüfung des Genehmigungsantrages Gebrauch gemacht und die Frist des Verfahrensablaufs bis zur Genehmigungsfiktion auf den 30. September 2020 verlängert. Hintergrund sind aus Sicht der BNetzA noch offene Fragen, die sich unter anderem aus der Berücksichtigung des Urteils des europäischen Gerichtshofs vom 10. Juli 2019 in der Rechtssache C-210/18 ergeben. In diesem Urteil hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) festgestellt, dass Personenbahnsteige nach der Richtlinie 2012/34/EU dem Mindestzugangspaket zuzuordnen sind.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

Modernisierung, Inbetriebnahme und Neubau von Bahnhöfen

- Der Umbau des Bahnhofs Warnemünde wurde am 18. Mai 2020 abgeschlossen.
- Das Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs wird seit Anfang 2020 modernisiert. Das denkmalgeschützte Bauwerk erhält ein neues Tragwerk und moderne Gebäudetechnik. Zusätzlich entstehen am Hauptbahnhof Stuttgart ein neues Ver- und Entsorgungsgebäude sowie neu gestaltete Bahnhofsvorplätze. Die Vergabe des Hauptloses Rückbau/Rohbau ist im Mai 2020 erfolgt. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2025 vorgesehen.

Qualitätsoffensive Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Die Qualitätsoffensive von dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und DB Netze Personenbahnhöfe hat im Januar 2020 begonnen und soll die Attraktivität an den Stationen steigern und die Barrierefreiheit verbessern. Hierbei wurde bereits die WhatsApp-Reinigung flächendeckend an den rund 270 Bahnhöfen eingeführt und Maßnahmenpakete zur Herstellung beziehungsweise Verbesserung der Barrierefreiheit an 64 Bahnhöfen sowie zur Attraktivitätssteigerung an elf Personenunterführungen angestoßen. Im zweiten Halbjahr 2020 wird mit der Aufschaltung von kommunalen Aufzügen am Bahnhof auf das System Ausbau Digitalisierung im Anlagenmanagement (ADAM) begonnen. Im weiteren Verlauf wird das Maßnahmenpaket um die pilothafte Ausrüstung von zwei Strecken mit digitalen Bauanzeigern zur Steigerung der Reisendeninformation im Falle von Baumaßnahmen ergänzt.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Reisendeninformation der Zukunft

Die »Reisendeninformation der Zukunft« ist das bisher größte Softwareentwicklungsprojekt von DB Netze Personenbahnhöfe. Im ersten Halbjahr 2020 wurden 130 Bahnhöfe in Sachsen, Bayern, Niedersachsen und Baden-Württemberg auf die neue Reisendeninformation umgestellt. Mit der S-Bahn Stuttgart wird auch ein großes S-Bahn-System umgestellt.

Smart Cities

- Am S-Bahnhof Berlin-Charlottenburg und am Bahnhof Köln-Mülheim werden bis Oktober 2020 verschiedene Nutzungskonzepte getestet. Am Bahnhof Charlottenburg startete im Juli 2020 ein Kiezkino unter freiem Himmel und der Bahnhofsvorplatz wurde neu gestaltet. Am Bahnhof Köln-Mülheim wurden neue Möblierungs- und Pflanzkonzepte als Pilot entwickelt. Darüber hinaus finden dort Veranstaltungen statt, um Verbesserungen der Aufenthaltsqualität mit Blick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung zu testen. Eine Weiterentwicklung der Konzepte erfolgt auch an weiteren Bahnhöfen (Dammtor und Harburg in Hamburg).
- Im Februar 2020 startete Smart City mit dem Coworking-Angebot unter der Marke everyworks am Zukunftsbahnhof Münster in Form eines Pilotprojekts. Bis Mitte März 2020 hatte dort ein Pop-up zur kostenlosen Nutzung geöffnet, um den Service zu testen. Im ersten Coworking-Space am Berliner Hauptbahnhof können bereits Büroarbeitsplätze angemietet werden, weitere Angebote für Reisende folgen in Kürze. Langfristig ist geplant, ein deutschlandweites Netzwerk von zentralen und mobilen Arbeitsplätzen an Bahnhöfen zu etablieren.

Neue Angebote an Zukunftsbahnhöfen

Seit dem ersten Halbjahr 2020 können Kunden an insgesamt 16 Zukunftsbahnhöfen zahlreiche neue Produkte und Services entlang der Reisekette durch den Bahnhof testen. Ein beson-

derer Fokus liegt auf der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, etwa mit neuen Fassaden, Verweilmöglichkeiten und Wartemöbeln sowie neuen Konsumangeboten, wie etwa Food-Trucks. Zudem wurden neue Systeme für die Wegeleitung und Orientierung auf der Basis von Farbcodes, Symbolen und Piktogrammen entwickelt. Im Bereich Anschlussmobilität sind E-Scooter-Abstellplätze geschaffen oder Lademöglichkeiten für Pedelecs installiert worden.

Hamburg Box gestartet

Anfang März 2020 startete die Pilotierung von intelligenten, anbieterübergreifenden Schließfächersystemen im Hamburger Stadtgebiet, die Hamburg Box. Sie ist ein Gemeinschaftsprojekt mit ParcelLock und der Hamburger Hochbahn sowie den beiden Paketdiensten Hermes und DPD und ermöglicht einen zeitsparenden und bequemen Empfang von Waren und Produkten direkt am Bahnhof. Stationäre Händler und E-Commerce-Partner können ihre Ware an eine offene und damit anbieterübergreifende Abholstation liefern.

UMWELTMASSNAHMEN

- Die Bike-and-Ride-Offensive soll bis 2022 100.000 zusätzliche Fahrradstellplätze an Bahnhöfen schaffen und fördert so die nachhaltige Anschlussmobilität am Bahnhof per Fahrrad. Die ersten sieben Anlagen wurden bereits eröffnet. Mit der neuen Rad+App am Zukunftsbahnhof Ahrensburg können Nutzer geradelte Kilometer gegen Prämien bei Partnern in der Stadt und am Bahnhof einlösen.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2020

- *Corona-Pandemie belastet Nachfrageentwicklung und finanzielle Kennzahlen.*
- *Zusätzliche Ergebnisbelastungen durch Qualitäts- und Kapazitätsmaßnahmen.*
- *Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
DB Netze Personenbahnhöfe	**2020**	2019	absolut	%
Anlagenqualität in Schulnote	2,86	2,89	–	–
Stationshalte in Mio.	73,3	76,2	– 2,9	– 3,8
davon konzernexterne Bahnen	21,1	19,4	+ 1,7	+ 8,8
Gesamtumsatz in Mio. €	647	680	– 33	– 4,9
davon Stationserlöse	442	451	– 9	– 2,0
davon Vermietung	187	204	– 17	– 8,3
Außenumsatz in Mio. €	292	303	– 11	– 3,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	124	201	– 77	– 38,3
EBIT bereinigt in Mio. €	53	123	– 70	– 56,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	497	397	+ 100	+ 25,2
Netto-Investitionen in Mio. €	236	216	+ 20	+ 9,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	6.302	6.002	+ 300	+ 5,0

Die Anlagenqualität lag leicht unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2019.

Der deutliche Rückgang der Stationshalte resultierte im Wesentlichen aus coronabedingt geringeren Verkehren im Regional- und Fernverkehr. Eine höhere Nachfrage konzernexterner Kunden wirkte teilweise gegenläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwach: Deutliche Aufwandssteigerungen insbesondere für Personal und Instandhaltung führten bei im Wesentlichen coronabedingt rückläufigen Erträgen zu einem deutlichen Rückgang der operativen Ergebnisgrößen.

- Der Umsatzrückgang ist unter anderem auf mengenbedingt niedrigere Stationserlöse zurückzuführen. Die Erlöse aus Vermietung und Verpachtung gingen infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie noch deutlicher zurück. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich der wachsende Marktanteil konzernexterner Bahnen wider.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (– 28,6 % / – 20 Mio. €) gingen vor allem infolge geringerer Baukostenzuschüsse sowie des Wegfalls eines Sondereffekts aus dem ersten Halbjahr 2019 zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es zu deutlichen Zusatzbelastungen:

- Der Materialaufwand (+ 3,5 % / + 10 Mio. €) erhöhte sich unter anderem infolge umfangreicher coronabedingt notwendiger Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen an unseren Stationen. Zudem belasteten zusätzliche Maßnahmen zur Steigerung der Qualität die Entwicklung.
- Der Personalaufwand (+ 9,4 % / + 17 Mio. €) stieg infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt deutlich.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+ 6,4 % / + 7 Mio. €) stiegen, unter anderem im Zusammenhang mit dem Konzernprojekt Reisendeninformationssystem, der Inanspruchnahme von höheren Einkaufsleistungen und Projekten für Rückbauleistungen.
- Die Abschreibungen (– 9,0 % / – 7 Mio. €) gingen im Wesentlichen aufgrund der Neueinschätzungen von wirtschaftlichen Nutzungsdauern zurück.

Die deutlich höheren Investitionen erfolgten überwiegend in die Modernisierung bestehender sowie den Bau neuer Verkehrsstationen.

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

Geschäftsfeld DB Netze Energie

UMWELTMASSNAHMEN

- DB Netze Energie und der Photovoltaik-Projektentwickler Enerparc haben im Januar 2020 einen Stromliefervertrag (Power Purchase Agreement; PPA) für eine neue Solaranlage in Wasbek (Schleswig-Holstein) unterzeichnet. Der Solarstrom soll direkt über das DB-Umrichterwerk Neumünster in das 16,7-Hz-Bahnstromnetz eingespeist werden. Auf einer Fläche, die so groß ist wie 70 Fußballfelder, sollen Module mit einer Leistung von 42 MWp jährlich etwa 38 GWh erzeugen. Die Treibhausgaseinsparung beträgt rund 20.000 t pro Jahr.
- Im Juni 2020 hat DB Netze Energie eine erste Tankstelle für synthetische Kraftstoffe in Halle (Saale) in Betrieb genommen. Dort wird ein Kraftstoff getestet, der zu 100 % aus regenerativen Quellen hergestellt wird. Mit dem einjährigen Test des sogenannten C.A.R.E.-Diesels® werden Erfahrungen gesammelt, um alternative und umweltfreundliche Kraftstoffe in der DB-Flotte zu etablieren.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2020

- *Nachfragerückgang bei Strom- und Dieselprodukten.*
- *Operative Ergebnisentwicklung herausfordernd.*
- *Hohe Versorgungssicherheit auch während der Corona-Pandemie sichergestellt.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
DB Netze Energie	**2020**	2019	absolut	%
Versorgungssicherheit in %	99,99 [1]	99,99 [1]	–	–
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	3.457	4.031	– 574	– 14,2
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	976,7	717,9	+ 258,8	+ 36,0
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	6.981	7.268	– 287	– 3,9
Dieselkraftstoff in Mio. l	185,5	208,3	– 22,8	– 10,9
Gesamtumsatz in Mio. €	1.309	1.410	– 101	– 7,2
Außenumsatz in Mio. €	601	640	– 39	– 6,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	60	65	– 5	– 7,7
EBIT bereinigt in Mio. €	16	23	– 7	– 30,4
Brutto-Investitionen in Mio. €	68	67	+ 1	+ 1,5
Netto-Investitionen in Mio. €	21	23	– 2	– 8,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	1.804	1.747	+ 57	+ 3,3

[1] Vorläufiger ungerundeter Wert.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte weiterhin beibehalten werden.

Die Mengenentwicklung war rückläufig:

- Der Absatz von Traktionsstrom sank vor allem coronabedingt durch eine geringere Nachfrage konzerninterner Kunden im Personen- und Güterverkehr sowie konzernexterner Kunden.
- Die durchgeleitete Traktionsenergie erhöhte sich für konzernexterne Kunden infolge der Verlagerung aus dem Bereich Vollstromversorgung und des Wegfalls aperiodischer Effekte aus dem ersten Halbjahr 2019.
- Im Bereich stationäre Energien ging die Absatzmenge deutlich zurück. Maßgeblich waren coronabedingte Nachfragerückgänge der Industriekunden und geringere Portfoliooptimierungsmaßnahmen am Energiemarkt.
- Die gesunkene Nachfrage nach Dieselkraftstoffen ist in erster Linie auf die Entwicklung der konzerninternen Kunden im Regionalverkehr zurückzuführen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war verhalten. Die coronabedingten Absatzrückgänge konnten nur teilweise durch reduzierte Energiebezugsaufwendungen kompensiert werden. Die operativen Ergebnisgrößen gingen in der Folge zurück.

- Der Umsatz sank durch mengenbedingte Absatzrückgänge hauptsächlich in den Bereichen Traktions- und stationäre Energien. Im Bereich Dieselkraftstoff wirkten darüber hinaus gesunkene Absatzpreise belastend.
- Der deutliche Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+ 45,0 %/+ 9 Mio. €) resultierte in erster Linie aus höheren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sowie gegenüber Dritten erbrachten Instandhaltungsaufwendungen.

Den negativen Folgen der Corona-Pandemie auf der Absatzseite stehen positive Effekte auf der Aufwandsseite aufgrund niedrigerer Energiebezugsaufwendungen gegenüber:

- Der Materialaufwand (– 7,3 %/– 91 Mio. €) ging zurück. Durch die rückläufigen Absatzmengen sind deutlich geringere Energieaufwendungen für Traktions- und stationären Strom zu verzeichnen. Geringere Beschaffungspreise für Dieselkraftstoff wirkten unterstützend.
- Der Personalaufwand (+ 4,7 %/+ 3 Mio. €) stieg infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+ 5,4 %/+ 3 Mio. €) ist unter anderem auf höhere IT-Leistungen zurückzuführen.
- Die Abschreibungen (+ 4,8 %/+ 2 Mio. €) lagen durch eine zusätzliche außerplanmäßige Abschreibung für einen Schaden an einem Kraftwerk über dem Niveau des ersten Halbjahres 2019.

Die Brutto-Investitionen erhöhten sich infolge zusätzlicher Bundesmittel aus der LuFV III leicht. Saisonale Verschiebungen führten zu einem Rückgang der Netto-Investitionen.

Die Anzahl der Mitarbeiter ist vor allem zur Umsetzung des höheren Projektvolumens aus der LuFV III sowie zur Qualitätssicherung im Netzbetrieb gestiegen.

BETEILIGUNGEN/SONSTIGE

Ereignisse im ersten Halbjahr 2020

DB ENGINEERING&CONSULTING

- Im ersten Halbjahr 2020 ist die letzte von 28.000 »smarten« Weichen an die digitale Plattform DIANA angeschlossen worden. Sensoren überwachen jetzt rund um die Uhr, ob der Weichenantrieb reibungslos funktioniert. Bahnt sich eine Störung an, meldet DIANA diese automatisch an die Instandhalter. Damit wurde ein Meilenstein für die vorausschauende Instandhaltung erreicht. Entwickelt wurde DIANA vom IT-Dienstleister infraView, der zur DB E&C gehört. Aktuell befindet sich ein neuer, digitaler Sensor zur Strom- und Spannungsmessung in der finalen Erprobungsphase, der künftig noch umfangreichere und präzisere Diagnosen ermöglicht. Im März 2020 wurde außerdem der DIANA Wayside Monitoring Hub für DB Netze Fahrweg in Betrieb genommen, der alle Ergebnisse des »Zug-Checks im Vorbeifahren« bündelt.
- Seit April 2020 erneuert der DB-Konzern die Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart, im Fokus stehen Gleise, Weichen und Technik. Bereits lange vor Start der Bauarbeiten war das Know-how der DB E&C bei der Planung für dieses große Projekt gefragt. Die Auswirkungen auf den Zugverkehr konnten in der Planungsphase durch den Einsatz innovativer Technik und virtueller Streckenbegehungen gering gehalten werden. Während der Bauphase ist die DB E&C bei der Schweißüberwachung involviert.
- Die DB Rail Academy sorgt dafür, dass Kunden auch in Zeiten von Corona nicht auf das Know-how des DB-Konzerns verzichten müssen: Seit Mai 2020 bieten DB-Experten Online-Kompakttrainings zu aktuellen Themen und innovativen Produkten an. Die kostenlosen Learning Nuggets dienen der Kundenbindung und -akquise und werden sehr gut angenommen: Gleich in der Startphase meldeten sich 800 Teilnehmer aus mehr als 50 Ländern an.
- Die DB E&C wurde von dem britischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) Network Rail mit einem Los des breit angelegten Programms Design Services Framework beauftragt. Das Programm ist im Januar 2020 gestartet. Im Mai wurde DB E&C zudem mit dem Projekt OLE Structural Assessment beauftragt: Standorte für Masten der Oberleitungsanlage werden nach deutschen Richtlinien geplant und mit den britischen Standards abgeglichen, um gegebenenfalls Optimierungspotenzial für Network Rail zu identifizieren.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2020

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

	1. Halbjahr		Veränderung	
Beteiligungen/Sonstige	**2020**	2019	absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	2.488	2.398	+90	+3,8
Außenumsatz in Mio. €	228	280	-52	-18,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	-151	-119	-32	+26,9
EBIT bereinigt in Mio. €	-455	-366	-89	+24,3
Brutto-Investitionen in Mio. €	283	318	-35	-11,0
Netto-Investitionen in Mio. €	283	318	-35	-11,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	56.735	54.926	+1.809	+3,3

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Gruppenfunktionen (unter anderem Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal) sowie die unselbstständigen administrativen Serviceeinheiten (unter anderem Shared Service Center Buchhaltung und Personalservices) der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Bereich die rechtlich selbstständigen administrativen Serviceeinheiten des DB-Konzerns (unter anderem DB Zeitarbeit GmbH und DB JobService GmbH) sowie die selbstständigen operativen Serviceeinheiten (unter anderem DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Systel GmbH), die für mehrere Geschäftsfelder des DB-Konzerns Leistungen erbringen, gebündelt.

Der Anstieg des Gesamtumsatzes resultierte im Wesentlichen aus preis- und mengenbedingt höheren Umsätzen mit konzerninternen Kunden der Global Operational Services (selbstständige operative Serviceeinheiten wie zum Beispiel DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Systel). Dämpfend wirkten unter anderem coronabedingte Rückgänge vor allem bei DB Vertrieb. Der Außenumsatz ging coronabedingt deutlich zurück.

Die deutlich rückläufige Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen resultierte vor allem aus Tarifeffekten, einer höheren Mitarbeiterzahl sowie coronabedingten Effekten bei DB Vertrieb und DB Connect. Gegensteuerungsmaßnahmen wirkten teilweise kompensierend.

Der Rückgang der Investitionstätigkeit resultierte vor allem aus einem geringeren Bedarf an Fahrzeugen, Automaten und mobilen Terminals.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Wesentlichen infolge der Geschäftsentwicklung bei der DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Systel, DB Services und DB E&C sowie aufgrund des Personalaufbaus in Digitalisierungs- und Technikbereichen gestiegen.

Geschäftsfeld DB Arriva

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Der europäische Personenverkehr (PV) leidet massiv unter der Einführung europaweiter Reisebeschränkungen und Maßnahmen zur sozialen Distanzierung infolge der Corona-Pandemie. Die Beschränkungen waren in vielen Ländern einschneidender und länger als in Deutschland. Die Zahl der Reisenden ging sehr stark zurück.

Europäische Bahnen stellten ihre grenzüberschreitenden Verbindungen vollständig ein und reduzierten ihr nationales Angebot teilweise drastisch, am stärksten in Frankreich, Spanien und Italien. Ein staatlich gestütztes Grundangebot im Regional- und Fernverkehr blieb jedoch bestehen. Es gab auch erhebliche Beeinträchtigungen im Busverkehr in ganz Europa.

Entwicklung des SPV für ausgewählte Länder und Bahnen:

- Spanien/Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles (RENFE): Sehr weitreichende Ausgangssperren führten zu einem Reisendenrückgang um bis zu 96 %. Das Angebot im Fernverkehr wurde zeitweise auf 30 %, im Regionalverkehr auf 50 % reduziert. Seit Mitte Mai 2020 wird im Regionalverkehr wieder der volle Fahrplanumfang erreicht.
- Italien/Trenitalia: Seit Anfang Mai 2020 fährt Trenitalia wieder 50 % des ursprünglichen Angebots im Regionalverkehr. Der Hochlauf des Fernverkehrs erfolgt unter strengen Hygienebedingungen und Beschränkung der maximalen Auslastung auf 50 %.
- Niederlande/Nederlandse Spoorwegen (NS): Die tägliche Reisendenzahl sank von Mitte März bis Mitte Mai 2020 um 90 %. Seit Anfang Juni 2020 fährt NS wieder das volle Fahrplanangebot, jedoch mit Beschränkung der maximalen Auslastung auf 40 %.
- Schweden/Statens Järnvägar (SJ): Der Reiseverkehr ging im ersten Quartal 2020 um 4 % sowie im zweiten Quartal 2020 um 77 % zurück. Die SJ bediente weiterhin alle Strecken, reduzierte aber die Zahl der Züge und Abfahrten um rund 50 %.
- Grand Central Railway in Großbritannien, das eigenwirtschaftlich von DB Arriva betrieben wird, hat infolge der Corona-Pandemie temporär seine Verkehre eingestellt. Ein eingeschränkter Betrieb wurde im Juli 2020 wieder aufgenommen.

Als Antwort auf die Corona-Pandemie hat die britische Regierung für alle Schienenverkehrsfranchises (inklusive Chiltern und CrossCountry) temporäre Notfallunterstützungsvereinbarungen (Emergency Measures Agreements; EMAs) eingeführt. Die Betreiber erhalten danach eine festgesetzte Management Fee für das Betreiben der Verkehre. Die Vereinbarungen laufen bis Herbst 2020.

Lockerungen der Corona-Einschränkungen führten ab Mitte Mai 2020 zu einem wieder wachsenden Angebot in den meisten europäischen Ländern, verbunden mit erhöhten Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen. Die Nachfrage bleibt allerdings vorerst schwach und deutlich unter Vorjahr.

Der europäische Buslinienfernverkehr kam zeitweise komplett zum Erliegen:

- BlaBlaBus pausierte sämtliche Verkehre in Europa von Mitte März bis Ende Juni 2020.
- FlixBus stellte nationale und grenzüberschreitende Verkehre in Europa von Mitte März bis Ende Mai 2020 ein. Erst Ende Mai 2020 startete ein eingeschränkter Betrieb in Österreich, Portugal und Polen sowie Mitte Juni 2020 auch in Frankreich. In Schweden, Dänemark, Kroatien und Tschechien wurden bereits vorher einige Ziele wieder angefahren.

DB Arriva war in Italien als einer der ersten Anbieter von ernsthaften Konsequenzen infolge der Corona-Pandemie betroffen. Verhandlungen mit den Aufgabenträgern über Anpassungen infolge der niedriger als erwartet liegenden Reisendenzahlen sind noch anhängig.

Die britische Regierung hat seit Beginn der Corona-Pandemie finanzielle Unterstützung für den Bussektor angeboten, damit die Verkehre aufrechterhalten werden. Konzessionszahlungen sind auf dem Niveau von vor der Corona-Pandemie gehalten worden. Im Oktober 2020 erfolgt ein Review der zentralen staatlichen Leistungen.

EREIGNISSE IM ERSTEN HALBJAHR 2020

Beendigung Arriva-Rail-North-Franchise

Am 29. Januar 2020 hat der Staatssekretär des britischen Verkehrsministeriums (Secretary of State) die Übertragung des Arriva-Rail-North-(ARN-)Franchise an den staatseigenen Operator of Last Resort (OLR) bekannt gegeben. ARN war mit großen Herausforderungen konfrontiert, die größtenteils außerhalb der direkten Kontrolle von DB Arriva lagen. Dazu gehörten verspätete oder abgebrochene Infrastrukturprojekte und ausgedehnte Arbeitskampfmaßnahmen, die sich negativ auf die operative und finanzielle Leistungsfähigkeit von ARN ausgewirkt haben. Um den am 1. März 2020 erfolgten Über-

gang zu gewährleisten, hat DB Arriva eng mit dem britischen Verkehrsministerium (Department for Transport; DfT) und dem OLR zusammengearbeitet. Die Verhandlungen zwischen ARN und den wesentlichen Gläubigern (DfT, DB-Konzern und andere Lieferanten) über eine abschließende wirtschaftliche Regelung der noch offenen Ansprüche dauern noch an.

Weitere Ereignisse

- Im Juni 2020 hat DB Arriva einen Zehn-Jahres-Busvertrag in der Region Pilsen im Südwesten Tschechiens begonnen. Damit ist DB Arrvia nun der Hauptanbieter von Busverkehren in der Region, die von der Einführung von 315 neuen Bussen profitiert.
- Im Februar 2020 hat die Limburger Verkehrsbehörde DB Arriva ein Kompensationspaket in Höhe von 49 Mio. € für die verspätete Elektrifizierung der Maaslijn, der Strecke zwischen Roermond, Venlo und Nijmegen, zugestanden.

Auftragsbestand

Auftragsbestand im Personenverkehr – *in Mrd. €*	30.06. 2020	31.12. 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Arriva	13,3	15,3	- 2,0	- 13,1
gesichert	8,1	8,6	- 0,5	- 5,8
ungesichert	5,2	6,7	- 1,5	- 22,4

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.

Im ersten Halbjahr 2020 ist der Auftragsbestand insgesamt gesunken. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 0,5 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistung – von rund 1,9 Mrd. € und Prämissenänderungen von rund – 0,5 Mrd. € gegenüber, inklusive negativer Währungs- und Corona-Effekte.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- Mobility as a Service (Maas) gewinnt in den Niederlanden zunehmend an Bedeutung und kombiniert alle Mobilitätsformen in einer App, um Kundenanforderungen an das Reisen zu erfüllen. In Limburg wurde ein Pilot unter Federführung von DB Arriva angekündigt, der im Sommer 2020 vorgestellt wird. Die App ermöglicht es Kunden, ihre Reise zu planen, zu buchen und zu bezahlen.
- DB Arriva war eingebunden in Tests von Technologie für Automatic Train Operations (ATO). Im Februar 2020 haben 250 Reisende einen DB Arriva Zug mit ATO mit einem Automatisierungsgrad Level 2 getestet. Das war der erste Test mit Reisenden in den Niederlanden. Die Erwartung ist, durch ATO die Pünktlichkeit zu verbessern, den Treibstoffverbrauch zu reduzieren und den Reisekomfort zu erhöhen.

UMWELTMASSNAHMEN

- Am 1. Mai 2020 hat DB Arriva nach einer öffentlichen Ausschreibung in Nord-Jütland (Dänemark) 16 Biogasbusse in Betrieb genommen. Die neuen Busse sind Ausdruck des Anspruchs von DB Arriva, klimaneutralen öffentlichen Verkehr anzubieten. Die Region hat angekündigt, bis 2030 komplett klimaneutral zu werden. Lokal produziertes Biogas ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Strategie.

  Die Entwicklung von Wasserstoff als alternativem Treibstoff setzt sich mit hoher Dynamik fort. Nach dem kommerziellen Erfolg in Deutschland ist der weltweit erste Wasserstoffzug im März 2020 auch in den Niederlanden gefahren. DB Arriva hat zusammen mit Alstom, der Provinz Groningen, dem niederländischen Infrastrukturbetreiber ProRail und dem Energieversorger Engie einen zehntägigen Test des Brennstoffzellenzugs Coradia iLint auf der 65 km langen Strecke zwischen Groningen und Leeuwarden im Norden der Niederlande durchgeführt.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2020

- *Leistungsentwicklung deutlich negativ.*
- *Umsatzrückgang hauptsächlich durch Corona-Pandemie, teilweise abgeschwächt durch staatliche Unterstützungsleistungen.*
- *Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020.*

DB Arriva	1. Halbjahr 2020	1. Halbjahr 2019	Veränderung absolut	Veränderung %
Pünktlichkeit Schiene (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) in %	91,5	92,3	-	-
Reisende Bus und Schiene in Mio.	599,4	1.124	- 524,6	- 46,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	2.871	5.973	- 3.102	- 51,9
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	439,3	542,0	- 102,7	- 18,9
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	57,4	81,4	- 24,0	- 29,5
Gesamtumsatz in Mio. €	2.059	2.690	- 631	- 23,5
Außenumsatz in Mio. €	2.058	2.687	- 629	- 23,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	93	326	- 233	- 71,5
EBIT bereinigt in Mio. €	- 153	101	- 254	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	203	323	- 120	- 37,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	46.477	52.590	- 6.113	- 11,6

Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2020 wurde von zwei besonderen Faktoren beeinflusst:

- den Auswirkungen der Corona-Pandemie und
- der Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020.

Die Leistungsentwicklung war entsprechend negativ: Die Zahl der Reisenden (Bus und Schiene) sank deutlich, vor allem getrieben durch die Corona-Effekte, aber auch die Beendigung des ARN-Franchise. Auch die Betriebsleistung im Bus- und Schienenverkehr ging stark zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung blieb infolge der Corona-Effekte und der Beendigung des ARN-Franchise hinter dem ersten Halbjahr 2019 zurück.

Die Umsätze wurden zu 20 % in der Sparte UK Bus, zu 35 % in der Sparte UK Trains und zu 45 % in der Sparte Mainland Europe generiert.

- Der Umsatzrückgang wurde maßgeblich durch die niedrigere Leistungsentwicklung infolge der Corona-Pandemie und der Beendigung des ARN-Franchise sowie Währungskurseffekte getrieben. Staatliche Unterstützungsleistungen (hauptsächlich in Großbritannien) und neue Verkehrsverträge hatten gegenläufig einen positiven Effekt.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+105 %/+124 Mio. €) stiegen durch die Inanspruchnahme der Drohverlustrückstellung für ARN und staatliche Unterstützungsleistungen infolge der Corona-Pandemie.

Die Entwicklung auf der Aufwandsseite wurde getrieben durch die Beendigung des ARN-Franchise und die Leistungsrückgänge infolge der Corona-Pandemie.

- Der Rückgang des Materialaufwands (–17,0 %/–147 Mio. €) wurde insbesondere durch die Leistungsentwicklung und den rückgängigen Treibstoffverbrauch verursacht.
- Der Rückgang des Personalaufwands (–11,3 %/–138 Mio. €) ist die Folge der Beendigung des ARN-Franchise und von Corona-Effekten.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,8 %/+15 Mio. €) erhöhten sich insbesondere infolge der Beendigung des ARN-Franchise, teilweise ausgeglichen durch geringere Franchisezahlungen infolge staatlicher Unterstützungsleistungen.
- Der Anstieg der Abschreibungen (+9,3 %/+21 Mio. €) wurde wesentlich geprägt durch die Beendigung des ARN-Franchise.

Die Investitionen gingen im Wesentlichen infolge der Beendigung des ARN-Franchise zurück.

33 % der Mitarbeiter von DB Arriva waren per 30. Juni 2020 in der Sparte UK Bus beschäftigt, 11 % in der Sparte UK Trains und 55 % in der Sparte Mainland Europe. Der Rückgang der Mitarbeiterzahl wurde wesentlich durch die Beendigung des ARN-Franchise getrieben.

Sparte UK Bus

- *Negative Effekte hauptsächlich durch Corona-Pandemie, teilweise ausgeglichen durch staatliche Unterstützungsleistungen.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Sparte UK Bus	**2020**	2019	absolut	%
Reisende in Mio.	189,3	353,7	– 164,4	– 46,5
Betriebsleistung in Mio. Buskm	139,3	172,8	– 33,5	– 19,4
Gesamtumsatz in Mio. €	421	543	– 122	– 22,5
Außenumsatz in Mio. €	420	542	– 122	– 22,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	25	59	– 34	– 57,6
EBIT bereinigt in Mio. €	– 24	15	– 39	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	21	28	– 7	– 25,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	15.419	15.475	– 56	– 0,4

Die Leistungsentwicklung war infolge von Corona-Einschränkungen stark rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war entsprechend angespannt und führte zu einer deutlichen Verschlechterung der operativen Ergebnisgrößen.

- Die Umsatzentwicklung war negativ, im Wesentlichen infolge von coronabedingten Fahrgastrückgängen.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen an, was im Wesentlichen aus Corona-Unterstützungsmaßnahmen wie staatlichen Bus Service Support Grants und zur Beschäftigungssicherung (Furlough Support) resultierte.

Auf der Aufwandsseite resultierten aus der rückläufigen Leistungsentwicklung spürbare Entlastungen:

- Der Rückgang des Materialaufwands resultierte insbesondere aus der schwächeren Leistungsentwicklung und gesunkenen Dieselpreisen.
- Der Personalaufwand ging infolge der Leistungsentwicklung leicht zurück.

- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben annähernd unverändert.
- Die Abschreibungen stiegen infolge der Investitionstätigkeit.

Die Anzahl der Mitarbeiter ging infolge des Auslaufens der Aktivitäten im Patiententransport zurück, teilweise kompensierend wirkten Veränderungen im operativen Geschäft.

Sparte UK Trains

- *Negative Effekte hauptsächlich durch Corona-Pandemie, teilweise ausgeglichen durch staatliche Unterstützungsleistungen.*
- *Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Sparte UK Trains	**2020**	2019	absolut	%
Reisende in Mio.	74,8	180,5	- 105,7	- 58,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	2.085	4.846	- 2.761	- 57,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	31,8	55,0	- 23,2	- 42,2
Gesamtumsatz in Mio. €	728	1.071	- 343	- 32,0
Außenumsatz in Mio. €	711	1.048	- 337	- 32,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	44	105	- 61	- 58,1
EBIT bereinigt in Mio. €	1	38	- 37	- 97,4
Brutto-Investitionen in Mio. €	39	179	- 140	- 78,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.958	10.965	- 6.007	- 54,8

Die Leistungsentwicklung wurde negativ geprägt durch die Corona-Effekte und die Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung wurde getrieben durch die Corona-Pandemie und die Beendigung des ARN-Franchise. In der Folge gingen die operativen Ergebnisgrößen zurück.

- Der Umsatz sank durch die negative Leistungsentwicklung, teilweise ausgeglichen durch staatliche Unterstützungsleistungen.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Wesentlichen durch die Inanspruchnahme der Drohverlustrückstellung für ARN.

Auf der Aufwandsseite resultierten aus der rückläufigen Leistungsentwicklung spürbare Entlastungen:

- Der deutliche Rückgang des Materialaufwands resultierte im Wesentlichen aus der Beendigung des ARN-Franchise und coronabedingten Leistungsrückgängen.
- Der Rückgang des Personalaufwands resultierte im Wesentlichen aus der Beendigung des ARN-Franchise.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen leicht zurück durch die Effekte aus der Beendigung des ARN-Franchise, die weitestgehend durch geringere Franchisezahlungen infolge staatlicher Unterstützungsleistungen ausgeglichen wurden.
- Die Abschreibungen reduzierten sich deutlich infolge der Beendigung des ARN-Franchise.

Die niedrigeren Investitionen resultierten aus der Beendigung des ARN-Franchise.

Der spürbare Rückgang der Mitarbeiterzahl resultierte ebenfalls ganz wesentlich aus der Beendigung des ARN-Franchise.

Sparte Mainland Europe

- *Deutlich negative Cororna-Effekte, teilweise ausgeglichen durch staatliche Unterstützungsmaßnahmen.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Sparte Mainland Europe	**2020**	2019	absolut	%
Reisende Bus in Mio.	293,3	527,7	- 234,4	- 44,4
Reisende Schiene in Mio.	42,0	62,6	- 20,6	- 32,9
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	785,7	1.127	- 341,3	- 30,3
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	299,9	369,2	- 69,3	- 18,8
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	25,6	26,4	- 0,8	- 3,0
Gesamtumsatz in Mio. €	994	1.165	- 171	- 14,7
Außenumsatz in Mio. €	925	1.097	- 172	- 15,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	51	182	- 131	- 72,0
EBIT bereinigt in Mio. €	- 65	70	- 135	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	139	106	+ 33	+ 31,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	25.692	25.725	- 33	- 0,1

Die Leistungsentwicklung war negativ:

- Im Schienenverkehr verschlechterten sich alle Leistungskennzahlen, im Wesentlichen coronabedingt. Positive Effekte resultierten dabei aus neuen Verkehrsverträgen in Tschechien.
- Im Busverkehr gingen die Reisendenzahl und die Betriebsleistung vor allem coronabedingt zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung verschlechterte sich im Wesentlichen coronabedingt:

- Der Umsatz sank vor allem coronabedingt. Zudem belasteten Leistungsrückgänge in Dänemark die Entwicklung. Zusätzlich wirkten sich negative Währungskurseffekte aus.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben annähernd stabil.

Auf der Aufwandsseite resultierten aus der rückläufigen Leistungsentwicklung spürbare Entlastungen:

- Der deutliche Rückgang des Materialaufwands resultierte im Wesentlichen aus gesunkenen Energieaufwendungen infolge von coronabedingten Leistungsrückgängen. Gegenläufig wirkten neue Verkehrsverträge in Tschechien.
- Der Personalaufwand ging getrieben durch die Leistungsentwicklung leicht zurück. Gehaltssteigerungen wirkten teilweise gegenläufig.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen coronabedingt leicht.
- Die Abschreibungen stiegen infolge der Investitionstätigkeit.

Die Anzahl der Mitarbeiter ist infolge von Leistungsverlusten und coronabedingt gesunken. Gegenläufig wirkten Zuwächse in Tschechien.

Geschäftsfeld DB Schenker

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Europäischer Landverkehr

Der europäische Landverkehr ist im ersten Halbjahr 2020 coronabedingt deutlich eingebrochen. Fehlende Mengen aus dem internationalen Handel, allen voran aus China, gefolgt vom Stillstand der Automobil- und Zuliefererindustrie in ganz Europa, wirkten im ersten Quartal 2020 negativ. Der Lockdown in den größten europäischen Ländern machte sich ab dem zweiten Quartal zusätzlich stark belastend bemerkbar. Positive Entwicklungen im Konsum- und Hygiene-/Gesundheitsbereich haben die negativen Effekte ein wenig abmildern, aber nicht ausgleichen können.

DB Schenker verzeichnete einen Rückgang im Sendungsvolumen von 4,1 %.

Luftfracht

Das Volumen im globalen Luftfrachtmarkt ist auch im ersten Halbjahr 2020 rückläufig. Per Mai 2020 sanken die Volumina um 14 %. Da normalerweise circa die Hälfte der Güter im Frachtraum von Passagierflugzeugen transportiert wird, der Personenverkehr im Frühjahr 2020 aber fast vollständig zum Erliegen kam, brachen die Ladekapazitäten mit 17 % noch stärker ein als die Nachfrage. Die Folge waren deutlich steigende Frachtraten, die zusammen mit sinkenden Treibstoffkosten die Auswirkungen auf die Ergebnisse der globalen Logistikunternehmen abmilderten.

Bei DB Schenker ging die Tonnage um 14,4 % zurück.

Seefracht

Der Containerumschlagindex des RWI ist im April 2020 auf den niedrigsten Wert seit drei Jahren gefallen, per Mai 2020 lag er 7 % unter dem entsprechenden Vorjahreswert. Die Lockdowns in Europa und Amerika führten zu erheblichen Einbußen auf den entsprechenden Handelsrouten mit diesen Regionen, sowohl untereinander als auch mit Dritten. Für die Warenausfuhr über die chinesischen Häfen ist zuletzt eine leichte Erholung sichtbar.

Die niedrigen Treibstoffpreise infolge des Überangebots an Öl dämpfen den Kostenanstieg, der als Folge des Inkrafttretens der Imo 2020 zur Regulierung der Schwefelemissionen in der Seeschifffahrt zu erwarten ist. Außerdem halten die großen Carrier durch diszipliniertes Zurückhalten von Kapazitäten (»Blank Sailing«) die Frachtraten stabil. Beide Effekte schwächen die negativen Auswirkungen sinkender Volumina auf das Ergebnis der Anbieter ab.

Das Seefrachtvolumen von DB Schenker ist um 11,0 % gesunken.

Kontraktlogistik

In der Kontraktlogistik zeichnet sich 2020 erstmals seit vielen Jahren ein Verlust der gewohnten Dynamik ab. Produktionsstillstände infolge der Lockdowns sorgten für international gestörte Lieferketten, Engpässe in der Produktion einerseits und überfüllte Lager andererseits. Besonders betroffen sind hier die Automobilbranche mit allen vor- und nachgelagerten Sektoren sowie die Industriegüter- und die Textilbranche. Positiv entwickeln sich hingegen die Lebensmittel-, Gesundheits- und Hygienebereiche sowie der Hightech-Sektor. Auch der ohnehin dynamisch wachsende E-Commerce profitiert.

Bei DB Schenker ist der Umsatz in der Kontraktlogistik um 3,9 % zurückgegangen.

UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

DB Schenker schloss das erste Halbjahr 2020 unter den gegebenen Umständen deutlich besser als erwartet ab. Der Betrieb der Logistiknetzwerke von DB Schenker konnte trotz aller Widrigkeiten aufrechterhalten werden und erwies sich als integraler Beitrag für Wirtschaft und Gesellschaft, insbesondere aufgrund zahlloser SONDERTRANSPORTE 10 von Schutzausrüstung und medizinischen Gütern auf der ganzen Welt.

Die Investitionen der vergangenen Jahre in IT-Infrastruktur und Digitalisierung haben sich während des Lockdowns bezahlt gemacht und einen nahtlosen Übergang großer Teile der Mitarbeiter ins Homeoffice ermöglicht. So konnte DB Schenker sehr schnell auf die Krisensituation reagieren, Kosten senken und trotz rückläufiger Volumina eine deutliche Ergebnissteigerung erzielen.

Die anhaltend hohe Marktvolatilität und damit verbundene Risiken sorgen jedoch auch weiterhin für eine angespannte Gesamtsituation mit vielen Unsicherheiten.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- Nach erfolgreichem Abschluss eines Pilotprojekts hat DB Schenker in Eching bei München einen autonom fahrenden Gabelstapler im regulären Betrieb eingeführt. Leerbehälter werden ohne Eingreifen eines Mitarbeiters über eine Distanz von rund 150 m transportiert.
- Eine neue inhouse entwickelte IT-Lösung (NO-TOUCH-SIGNATUR 11) ermöglicht eine sichere Dokumentation von Warenzustellungen in Zeiten von Corona.

UMWELTMASSNAHMEN

- Gemeinsam mit anderen Großinvestoren beteiligt sich DB Schenker an Volocopter, einem Pionier für Urban Air Mobility. Die Entwicklung der Schwerlastdrohne VoloDrone soll helfen, den Kundenwunsch nach schnellen, emissionsneutralen Lieferungen auch an schlecht erreichbaren Orten zu bedienen.
- Gemeinsam mit der Stadt Helsinki und weiteren Partnern hat DB Schenker ein neues Paketverteilungszentrum in der Innenstadt von Helsinki am Fahrradkorridor Baana eröffnet. Das Distributionszentrum soll aus dem Betrieb von Juni bis Ende 2020 Erkenntnisse über die Fahrradzustellung von Paketen sammeln, insbesondere für die europaweite Nutzung. Die wesentlichen Fahrzeuge für die Auslieferung sind Elektrofahrräder. Das Pilotprojekt ist Teil einer internationalen, EU-finanzierten Zusammenarbeit, koordiniert von der Fraunhofer-Gesellschaft und finanziert vom Europäischen Institut für Innovation und Technologie.

WEITERE EREIGNISSE

- Im Kampf gegen die Kälte brachte DB Schenker zu Jahresbeginn 2020 unentgeltlich mehr als 1.200 Umzugskisten privater Spendengüter von Nordrhein-Westfalen zu Hilfsbedürftigen auf die griechische Insel Lesbos. Die dabei verwendeten vier Transportcontainer blieben auf Lesbos und werden als medizinische Station weitergenutzt.
- Mit einer überarbeiteten Strategie für Design, Farbwahl und Bildgestaltung setzt DB Schenker seit Juni 2020 auf eine neue visuelle Darstellung im Marketing. Es handelte sich um den bedeutendsten Markenrelaunch seit mehr als zehn Jahren.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2020

- *Effizientes Krisenmanagement trotz starker Belastung des Marktumfelds durch die Corona-Pandemie.*
- *Ergebnisverbesserungen insbesondere in der Luftfracht.*
- *Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Digitalisierung.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
DB Schenker	**2020**	2019	absolut	%
Sendungen im Landverkehr in Tausend	51.659	53.860	- 2.201	- 4,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	495,3	578,9	- 83,6	- 14,4
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	992,1	1.115	- 122,9	- 11,0
Gesamtumsatz in Mio. €	8.463	8.525	- 62	- 0,7
Außenumsatz in Mio. €	8.429	8.491	- 62	- 0,7
Rohertragsmarge in %	35,2	35,9	-	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	569	499	+ 70	+ 14,0
EBIT bereinigt in Mio. €	278	238	+ 40	+ 16,8
EBIT-Marge (bereinigt) in %	3,3	2,8	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	315	261	+ 54	+ 20,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	73.792	75.981	- 2.189	- 2,9

Die Volumenentwicklung war im Landverkehr, in der Seefracht und in der Luftfracht deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war differenziert: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich unter anderem infolge eines Anstiegs der Erträge in der Luftfracht positiv. Gegenläufig entwickelten sich der Landverkehr und die Kontraktlogistik. Der Rohertrag ging leicht zurück (- 2,7 %), trotz eines deutlichen Anstiegs in der Luftfracht.

Die Umsätze wurden zu 39 % im Landverkehr, zu 26 % in der Luftfracht, zu 17 % in der Seefracht sowie zu 15 % in der Kontraktlogistik generiert. Das bereinigte EBIT wurde zu 20 % im Landverkehr, zu 57 % in der Luftfracht, zu 11 % in der Seefracht sowie zu 12 % in der Kontraktlogistik generiert.

- Die Umsatzentwicklung war leicht rückläufig. Die positive Entwicklung in der Luftfracht wurde durch Umsatzrückgänge im Landverkehr, in der Seefracht und in der Kontraktlogistik vollständig aufgezehrt.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+6,9 %/+7 Mio. €) haben sich unter anderem infolge höherer Erträge aus coronabedingten Fördergeldern deutlich erhöht. Dämpfend wirkten geringere Erträge aus Schadenersatz.

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

- Der Materialaufwand (+0,3 %/+14 Mio. €) blieb annähernd stabil. Volumengetriebene Zuwächse in der Luftfracht wurden durch Rückgänge in den übrigen Sparten ausgeglichen.
- Der Personalaufwand (−0,1 %/−2 Mio. €) blieb annähernd unverändert.
- Der deutliche Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (−15,7 %/−137 Mio. €) resultierte vor allem aus geringeren Miet- und Leasingaufwendungen sowie coronabedingt geringeren Reise- und Repräsentationskosten.
- Die Abschreibungen (+11,5 %/+30 Mio. €) stiegen aufgrund höherer Investitionsausgaben (inklusive Leasing).

Die Investitionstätigkeit hat deutlich zugenommen. Der Zuwachs resultierte überwiegend aus Leasingaktivitäten. Bereinigt um diesen Effekt blieb das Investitionsvolumen nahezu stabil. Investitionsschwerpunkt war weiterhin die Region Europa.

29 % der Mitarbeiter waren per 30. Juni 2020 im Landverkehr, 9 % in der Luftfracht, 7 % in der Seefracht und 32 % in der Kontraktlogistik tätig. Die Mitarbeiterzahl lag infolge von Anpassungen an die Volumenentwicklung leicht unter dem Niveau per 30. Juni 2019.

Sparte Landverkehr

- *Weiterentwicklung des Produktportfolios sowie Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.*
- *Nachfragesteigerung bei der digitalen Plattform Connect4land.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Sparte Landverkehr	**2020**	2019	absolut	%
Sendungen im Landverkehr in Tausend	51.659	53.860	- 2.201	- 4,1
Gesamtumsatz in Mio. €	3.277	3.638	- 361	- 9,9
Außenumsatz in Mio. €	3.246	3.606	- 360	- 10,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	146	175	- 29	- 16,6
EBIT bereinigt in Mio. €	56	95	- 39	- 41,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	21.573	21.868	- 295	- 1,3

Im Landverkehr war die Volumenentwicklung getrieben durch die coronabedingten Transportschwankungen deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war herausfordernd: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich spürbar negativ.

- Der Umsatz ging vor allem leistungsbedingt spürbar zurück.
- Der Materialaufwand sank ebenfalls infolge der geringeren Volumina deutlich.
- Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von ergebnisneutralen Umgliederungsmaßnahmen leicht. Dämpfend wirkten Gegensteuerungsmaßnahmen infolge der rückläufigen Volumenentwicklung.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken.

Die Mitarbeiterzahl sank infolge des Volumenrückgangs.

Sparte Luftfracht

- *Nachfragezuwachs und niedrige Kapazitätsverfügbarkeit führten zu deutlichem Anstieg der Frachtraten.*
- *Diverse Maßnahmen zur Standardisierung und Verbesserung der Produktivität in Umsetzung.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Sparte Luftfracht	**2020**	2019	absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	495,3	578,9	- 83,6	- 14,4
Gesamtumsatz in Mio. €	2.156	1.725	+ 431	+ 25,0
Außenumsatz in Mio. €	2.156	1.725	+ 431	+ 25,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	177	83	+ 94	+ 113
EBIT bereinigt in Mio. €	158	67	+ 91	+ 136
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	6.809	6.999	- 190	- 2,7

Die Leistungsentwicklung war infolge der globalen Marktentwicklung deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war dagegen deutlich positiver: Das bereinigte EBIT verbesserte sich, insbesondere durch den überproportionalen Erlöszuwachs.

- Die Umsatzentwicklung war infolge von Preiseffekten deutlich positiv. Dämpfend wirkten Volumenrückgänge.
- Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen infolge der Frachtratenentwicklung deutlich an.
- Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von ergebnisneutralen Umgliederungsmaßnahmen leicht. Dämpfend wirkten Gegensteuerungsmaßnahmen infolge der rückläufigen Volumenentwicklung.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen spürbar zurück.

Die Mitarbeiterzahl sank infolge des Volumenrückgangs.

Sparte Seefracht

- *Nachfragesteigerung im Bereich Order-Management- und Freight-Management-Lösungen.*
- *Großprojekte in Europa, Südamerika und im asiatisch-pazifischen Raum in Umsetzung.*
- *Beeinträchtigung durch globale Eindämmungsmaßnahmen der Corona-Pandemie.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Sparte Seefracht	**2020**	2019	absolut	%
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	992,1	1.115	- 122,9	- 11,0
Gesamtumsatz in Mio. €	1.465	1.517	- 52	- 3,4
Außenumsatz in Mio. €	1.465	1.517	- 52	- 3,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	38	28	+ 10	+ 35,7
EBIT bereinigt in Mio. €	30	21	+ 9	+ 42,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	5.250	5.306	- 56	- 1,1

Die Leistungsentwicklung in der Seefracht war deutlich negativ. Die Leistungszuwächse im asiatisch-pazifischen Raum konnten die Leistungsverluste, insbesondere durch die globalen Eindämmungmaßnahmen der Corona-Pandemie, nicht kompensieren.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv, die bereinigten Ergebnisgrößen sind deutlich gestiegen:

- Der leichte Umsatzrückgang resultierte im Wesentlichen aus dem deutlichen Volumenrückgang.
- Der Materialaufwand sank ebenfalls infolge der rückläufigen Volumina.
- Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von ergebnisneutralen Umgliederungsmaßnahmen leicht. Zudem wirkten sich leistungsbedingte Neueinstellungen in der zweiten Jahreshälfte 2019 aus.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen spürbar zurück.

Die Mitarbeiterzahl sank infolge des Volumenrückgangs.

Sparte Kontraktlogistik

- *Weiterführung von Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität.*
- *Nachfragerückgang in den Branchen Automobil und Elektronik.*
- *Produktions- und Lieferkettenunterbrechungen durch Corona-Pandemie belasten Ertragsentwicklung.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
Sparte Kontraktlogistik	**2020**	2019	absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	1.303	1.356	- 53	- 3,9
Außenumsatz in Mio. €	1.302	1.355	- 53	- 3,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	159	165	- 6	- 3,6
EBIT bereinigt in Mio. €	34	41	- 7	- 17,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	23.792	24.293	- 501	- 2,1

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Kontraktlogistik verlief gedämpft: Das bereinigte EBIT ist gesunken, insbesondere infolge der Umsatzentwicklung.

- Der Umsatz entwickelte sich infolge der Corona-Pandemie sowie der daraus resultierenden Produktions- und Lieferkettenunterbrechungen, insbesondere in den Branchen Automobil und Elektronik, leicht negativ.
- Der Materialaufwand war entsprechend der Umsatzentwicklung ebenfalls rückläufig.
- Der Personalaufwand sank infolge des Nachfragerückgangs. Gegenläufig aufwandserhöhend wirkten ergebnisneutrale Umgliederungsmaßnahmen.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen spürbar zurück.

Die Mitarbeiterzahl sank infolge des Nachfragerückgangs.

Chancen- und Risikobericht

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 2019 168 FF.) des DB-Konzerns ist im ersten Halbjahr 2020 nicht wesentlich verändert worden. Allerdings wurde die Risikoberichterstattung übergangsweise stark auf die Entwicklungen von Szenarien zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie und Gegensteuerungsmaßnahmen fokussiert. Das Basisszenario wurde in der PROGNOSE FÜR 2020 56 F. berücksichtigt. Hierbei wurde unterstellt, dass sich die Nachfrage im zweiten Halbjahr 2020 weiter erholt und es nicht zu einem zweiten Lockdown kommt.

Angesichts der hohen Dynamik und unsicheren Entwicklung sind Abweichungen von unseren Prognosen aber nicht unwahrscheinlich. Sollte es zu einer verzögerten Erholungsphase kommen, rechnen wir mit einer zusätzlichen signifikanten Ergebnisbelastung. Die weiteren Chancen und Risiken sind im Verhältnis zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie gering, bestehen aber grundsätzlich weiter wie im INTEGRIERTEN BERICHT 2019 170 FF. beschrieben.

Als Ergebnis unserer Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen (inklusive der EIGENKAPITALMASSNAHME 3 durch den Bund), 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.

Nachtragsbericht

54 — Anleiheemissionen
54 — Eigenkapitalerhöhung wegen Corona-Folgen gesetzlich geregelt
54 — Kohleausstiegs- und Strukturverstärkungsgesetz verabschiedet

Anleiheemissionen

Über die DB Finance haben wir nach dem 30. Juni 2020 zwei Anleihen emittiert:

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2198394640[1]	DB Finance	SEK	500	48	1,520	Jul. 2035	15,0
AU3CB0273027	DB Finance	AUD	200	123	1,987	Jul. 2030	10,0

[1] Privatplatzierung.

Eigenkapitalerhöhung wegen Corona-Folgen gesetzlich geregelt

Am 2. Juli 2020 wurde das zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2020 vom Bundestag beschlossen. In diesem ist unter anderem die EIGENKAPITALMASSNAHME 3 für den Ausgleich von Schäden infolge der Corona-Pandemie enthalten.

Kohleausstiegs- und Strukturstärkungsgesetz verabschiedet

Im Juli 2020 wurde der Kohleausstieg bis spätestens 2038 beschlossen. Außerdem haben Bundestag und Bundesrat die letzten Anpassungen der Bundesregierung am Strukturstärkungsgesetz übernommen und dem Gesetz zugestimmt. Damit wurde der rechtliche Rahmen für die Gewährung finanzieller Hilfen für Investitionen und weitere Maßnahmen in den Kohleregionen in Höhe von bis zu 40 Mrd. € bis 2038 geschaffen. Das Strukturstärkungsgesetz sieht unter anderem Investitionen in 40 Schienenwegeausbauprojekte vor. Zwölf der Maßnahmen wurden in das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz aufgenommen. Ebenfalls enthalten ist die Möglichkeit zur Stärkung eines Fahrzeuginstandhaltungswerks in Cottbus.

Prognosebericht

55 — Konjunkturelles Umfeld
55 — Verkehrsmärkte
56 — Beschaffungsmärkte
56 — Finanzmärkte
56 — Entwicklung des DB-Konzerns

Es bestehen unverändert große Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Konjunktur, die relevanten Märkte sowie die Entwicklung des DB-Konzerns und damit entsprechend auch eine ausgesprochen hohe Prognoseunsicherheit. Unsere Prognosen für die Entwicklung im Gesamtjahr 2020 basieren auf der Annahme keiner wesentlichen Veränderung der geopolitischen Lage und eines Ausbleibens weiterer weitreichender Corona-Infektionswellen.

Konjunkturelles Umfeld

Voraussichtliche Entwicklung — *in %*	2019	2020 (Prognose März)	**2020 (Prognose Juli)**
Welthandel[1]	+ 0,7	↘	- 9
BIP Welt	+ 2,5	↘	- 5
BIP Euro-Raum	+ 1,2	↘	- 8
BIP Deutschland	+ 0,6	↘	- 6

[1] Nur Warenhandel.

Erwartungen für 2020 unterliegen erhöhter Prognose-Volatilität.

↗ oberhalb des Vorjahreswerts; → auf Vorjahresniveau; ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Quelle: Oxford Economics

Nachdem zumindest in großen Teilen Europas und Ostasiens eine Verringerung der Corona-Infektionszahlen zu verzeichnen ist, haben die nationalen Regierungen begonnen, die Corona-Einschränkungen schrittweise wieder aufzuheben. Gleichzeitig prägen weiterhin Abstandsregelungen und Hygienegebote den Alltag. Die Möglichkeit neuer Infektionswellen sorgt außerdem für eine anhaltend hohe Unsicherheit. Das Umfeld für Mobilitäts- und Transportanbieter bleibt herausfordernd.

- Für 2020 wird erwartet, dass die globale Wertschöpfung deutlich zurückgehen wird. Davon sind alle großen Wirtschaftsregionen betroffen. Der Euro-Raum ist stark abhängig von der globalen Nachfrage nach Investitionsgütern, die infolge der eingeschränkten wirtschaftlichen Aktivitäten stark eingebrochen ist. Überproportional wird auch der Rückgang des Welthandels ausfallen, da Investitionsgüter sehr handelsintensiv sind. Zudem führen die verschiedenen und zeitversetzten Corona-Maßnahmen zu Unterbrechungen von Wertschöpfungs- und Lieferketten.
- Neben der schwachen Auslandsnachfrage wird im Euro-Raum wie auch in Deutschland die Binnennachfrage merklich schwächer sein. Belastungen auf der Konsumseite resultieren aus steigenden Erwerbslosenzahlen und einer schwächeren Lohn- und Gehaltsentwicklung. Auch Unternehmen stellen Investitionen zurück. Stützend wirken die weiterhin niedrigen Zinssätze der Zentralbanken sowie die Kredit- und Ausgabenprogramme auf nationaler und europäischer Ebene.
- Gegenüber seinen europäischen Nachbarn profitiert Deutschland zum einen von den weniger starken Corona-Einschränkungen. Zudem kann der deutsche Staat nach Jahren leichter Haushaltsüberschüsse vergleichsweise große finanzielle Ressourcen zur Stützung der Konjunktur aufbringen. Aufgrund der hohen Exportausrichtung der deutschen Industrie ist eine wirtschaftliche Erholung jedoch maßgeblich von der Nachfrageentwicklung in Europa und der Welt abhängig und damit risikobehaftet. Die Wirtschaft wird 2020 daher zwar stark schrumpfen, der Rückgang liegt aber unter dem Durchschnitt des Euro-Raums.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

Voraussichtliche Marktentwicklung — *in %*	2019	2020 (Prognose März)	**2020 (Prognose Juli)**
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 0,9	↘	- 15

Erwartungen für 2020 unterliegen erhöhter Prognose-Volatilität.

↗ oberhalb des Vorjahreswerts; → auf Vorjahresniveau; ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Die weitere Entwicklung des deutschen Personenverkehrs hängt stark vom Corona-Infektionsgeschehen und damit einhergehenden regulatorischen Maßnahmen und verändertem Mobilitätsverhalten ab. Für 2020 ist trotz spürbarer Erholung im zweiten Halbjahr ein drastischer Einbruch der Verkehrsleistung zu erwarten. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen dürften auch im zweiten Halbjahr 2020 anteilig durch Heimarbeit und digitale Kommunikation ersetzt werden. Auf kürzere Sicht besteht zudem noch eine coronabedingte Präferenz für individuelle Fortbewegungsformen. Der SPV hat unter

diesen Gegebenheiten einen längeren, in die kommenden Jahre reichenden Erholungspfad vor sich und könnte dabei von Zugewinnen ausgehend von Luft- und Buslinienfernverkehren profitieren.

Der Trend zur Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs ist intakt, kurzfristig könnte die angespannte Finanzlage der Besteller dämpfend wirken.

Auch im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Die Bahnen schaffen mit ihrer geplanten Rückkehr zum Normalfahrplan während der Sommermonate 2020 die Voraussetzung für eine Erholung des SPV.

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Voraussichtliche Marktentwicklung — *in %*	2019	2020 (Prognose März)	**2020 (Prognose Juli)**
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+ 0,4	↘	- 10
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	- 3,2	↘	- 10
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+ 2,2	↘	- 10
Globale Luftfracht (Basis t)	- 4,4	↘	- 5
Globale Seefracht (Basis TEU)	+ 1,1	↘	- 5
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+ 4,5	↘	- 5

Erwartungen für 2020 unterliegen erhöhter Prognose-Volatilität.

↗ oberhalb des Vorjahreswerts; → auf Vorjahresniveau; ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

- Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist 2020, trotz unterstellter langsamer Erholung im zweiten Halbjahr, ein deutlicher Leistungseinbruch zu erwarten:
  - Im SGV zeichnet sich vor allem aufgrund von Produktionseinbußen bei Investitions- und Vorleistungsgütern ein prozentual zweistelliger Leistungsrückgang ab, insbesondere getrieben durch eine schwache Entwicklung in den Bereichen Kombinierter Verkehr, Stahl, Chemie/Mineralöl und Automotive.
  - Für den Lkw-Verkehr werden insbesondere die Rückgänge aus der Automobil-, Maschinenbau- und Chemiebranche anhalten. Die Impulse aus der Baubranche dürften nachlassen, die aus der Konsumgüterindustrie und dem E-Commerce weiter stabilisierend wirken. 2020 wird daher ein deutlicher, aber relativ gesehen weniger starker Rückgang erwartet.
  - Bei der Binnenschifffahrt werden selbst unter der Annahme stabiler Wasserstandsverhältnisse auf den wichtigsten Wasserstraßen die negativen Konjunkturimpulse zu einem Einbruch im zweistelligen Prozentbereich führen.
- Auch bei einer Stabilisierung der Transportnachfrage im zweiten Halbjahr wird für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt in 2020 der stärkste Rückgang der Verkehrsleistung seit der Finanzkrise 2009 erwartet.
- Im zweiten Halbjahr 2020 wird aus der konjunkturellen Erholung und einer ansteigenden Handelsdynamik eine leichte Erholung für den europäischen Landverkehr erwartet. Der Rückgang wird dennoch deutlich ausfallen.
- In der Luft- und Seefracht sowie der globalen Kontraktlogistik wird im zweiten Halbjahr 2020 mit einer langsamen Erholung gerechnet. Insgesamt werden die Volumen 2020 im intermodalen Vergleich weniger deutlich zurückgehen.

INFRASTRUKTUR

Für die Trassennachfrage in 2020 wird im weiteren Jahresverlauf eine Erholung erwartet.

- Im zweiten Halbjahr 2020 werden die Verkehre im SPFV weiter ausgeweitet, jedoch werden die Mengen des ersten Quartals 2020 nicht erreicht, sodass weiterhin ein Niveau unter Vorjahr erwartet wird.
- Im SPNV sollte im dritten Quartal 2020 das Niveau vom Jahresbeginn erreicht werden, Auswirkungen der Corona-Pandemie können dadurch nicht kompensiert werden.
- Im SGV wird eine leichte Erholung erwartet, bedingt durch die wieder anlaufende Industrieproduktion und unterstützt durch einen erhöhten Fördersatz der Trassenpreisförderung ab Juni 2020. Trotz der ansteigenden Nachfrage wird die Betriebsleistung am Jahresende aber unter Vorjahr liegen.

Bei den Stationshalten wird coronabedingt auf Gesamtjahressicht mit einer leicht rückläufigen Entwicklung gerechnet. Der Anteil der konzernexternen Bahnen wird weiter steigen.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich coronabedingt in 2020 deutlich rückläufig entwickeln.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir derzeit keine Engpässe auf der Beschaffungsseite.

Finanzmärkte

Die Entwicklung an den Finanzmärkten ist von großen Unsicherheiten infolge der Corona-Pandemie geprägt. Die Zentralbanken reagieren mit weiteren Lockerungen der Geldpolitik. Insofern dürften die kurzfristigen Zinsen in absehbarer Zukunft auf einem niedrigen Niveau verbleiben.

Entwicklung des DB-Konzerns

- *Entwicklung des DB-Konzerns in 2020 sehr stark von den Folgen der Corona-Pandemie geprägt.*
- *Trotz Corona-Einschränkungen wird Umsetzung der Strategie vorangetrieben, Investitionstätigkeit steigt.*
- *Weitere Fortschritte bei Qualitätsthemen.*

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns im Geschäftsjahr 2020 basieren auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen. Eine sehr wichtige Basisprämisse ist zudem, dass wir von einer Fortsetzung des im Mai 2020 eingesetzten Erholungsprozesses und dem Ausbleiben von spürbaren coronabedingten Rückschlägen ausgehen. Insgesamt ist die Lage weiterhin von großen Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie der Geschwindigkeit des Erholungsprozesses geprägt.

TOP-ZIELE STARKE SCHIENE

Voraussichtliche Entwicklung	2019	2020 (Prognose März)	2020 (Prognose Juli)
Reisende Fernverkehr (Schiene) in Mio.	150,7	↘	>100
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mrd.	2,0	↘	>1,2
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mrd. tkm	61	↘	>48
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mio. Trkm	1.090	↘	>1.000
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in ZI	76,5	79	79
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene) in ZI	66,1	69	69
Kundenzufriedenheit DB Cargo in ZI	61	63	68
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	75,9	78,0	>80
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	94,3	94,8	>95
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	73,8	75,0	>79
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	60,1	61	~61
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	–	3,8	3,8

↗ oberhalb des Vorjahreswerts; → auf Vorjahresniveau; ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Voraussichtliche Entwicklung – *in Mrd. €*	2019	2020 (Prognose März)	2020 (Prognose Juli)
Umsatz	44,4	↘	>38,5
EBIT bereinigt	1,8	↘	>-3,5
Brutto-Investitionen	13,1	>15	>14,5
Netto-Investitionen	5,6	>6,5	>6,0
Fälligkeiten	2,2	2,3	2,3
Anleiheemissionen (Senior)	2,0	>2,5	≥4,4
Netto-Finanzschulden per 30.06.	24,2	↗	~27

↗ oberhalb des Vorjahreswerts; → auf Vorjahresniveau; ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2020 haben wir teilweise Anpassungen sowie Konkretisierungen an unseren Erwartungen vorgenommen:

- Die Effekte der Corona-Pandemie werden deutlich negativ auf die Umsatzentwicklung in 2020 wirken. Wir gehen davon aus, dass sich die Erholungstendenzen, die sich seit Mai 2020 zeigen, weiter fortsetzen.
- Die Belastungen aus der Corona-Pandemie können kurzfristig nur sehr begrenzt durch Gegensteuerungsmaßnahmen kompensiert werden, sodass wir eine sehr stark negative Ergebnisentwicklung erwarten.
- Unsere Qualitäts- und Investitionsoffensive wollen wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Einzelne Projekte werden sich coronabedingt verschieben.
- Aus der negativen Ergebnislage resultiert ein deutlich höherer Finanzbedarf. Dieser wird neben den Maßnahmen des Bundes zum AUSGLEICH DER SCHÄDEN AUS DER CORONA-PANDEMIE 3 durch eine intensivere Anleihenemissionstätigkeit gedeckt.
- Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unseren FINANZIERUNGSPROGRAMMEN 22 F. Die GARANTIERTEN KREDITFAZILITÄTEN 23. dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist weiterhin sichergestellt.
- Die Netto-Finanzschulden werden per 31. Dezember 2020 auch unter Einbeziehung der Maßnahmen des Bundes zum AUSGLEICH DER SCHÄDEN AUS DER CORONA-PANDEMIE 3 gegenüber dem Vorjahresende voraussichtlich spürbar steigen.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR GRÜNEN TRANSFORMATION

Voraussichtliche Entwicklung	2019	2020 (Prognose März)	2020 (Prognose Juli)
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	-34,8	~-35	~-33
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	1.844	2.000	~2.000
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12	57.644	61.000	~61.000

Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie haben wir unsere Erwartungen für die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 angepasst. Wesentlicher Grund ist die nur begrenzte Einschränkung des Fahrplans während der Monate März bis Mai 2020 verbunden mit der deutlich reduzierten Reisendenzahl in unseren Zügen.

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

	1. Halbjahr		
in Mio. €	**2020**	2019	2019
Umsatzerlöse	19.423	22.014	44.430
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.695	1.490	3.166
Gesamtleistung	21.118	23.504	47.596
Sonstige betriebliche Erträge	1.276	1.118	3.030
Materialaufwand	- 10.767	- 10.877	- 22.262
Personalaufwand	- 9.155	- 8.998	- 18.152
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	- 3.375	- 1.809	- 3.671
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.380	- 2.309	- 5.157
Operatives Ergebnis (EBIT)	**- 3.283**	**629**	**1.384**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	- 9	- 4	- 12
Zinsergebnis	- 347	- 345	- 655
Übriges Finanzergebnis	- 30	- 3	- 36
Finanzergebnis	**- 386**	**- 352**	**- 703**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**- 3.669**	**277**	**681**
Ertragsteuern	- 80	- 72	- 1
Ergebnis	**- 3.749**	**205**	**680**
Ergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	- 3.753	198	662
Hybridkapitalgebern	13	-	5
nicht beherrschenden Anteilen	- 9	7	13
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	- 8,73	0,46	1,54
verwässert	- 8,73	0,46	1,54

Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

	1. Halbjahr		
in Mio. €	**2020**	2019	2019
Ergebnis	- 3.749	205	680
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 547	- 400	- 775
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	- 547	- 400	- 775
Änderung aus Währungsumrechnung	- 71	29	78
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere / Reklassifizierungen Cashflow-Hedges	0	1	0
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	- 46	- 30	- 42
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	1	-	2
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	- 116	0	38
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	**- 663**	**- 400**	**- 737**
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	- 24	65	65
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**- 24**	**65**	**65**
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	14	- 1	- 1
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**14**	**- 1**	**- 1**
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	**- 673**	**- 336**	**- 673**
Gesamtergebnis	**- 4.422**	**- 131**	**7**
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	- 4.425	- 138	- 11
Hybridkapitalgebern	13	-	5
nicht beherrschenden Anteilen	- 10	7	13

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio. €	30.06.2020	31.12.2019	30.06.2019
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	46.710	46.591	45.326
Immaterielle Vermögenswerte	2.372	3.894	3.751
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	498	501	504
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	56	44	43
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	803	756	450
Derivative Finanzinstrumente	143	181	148
Aktive latente Steuern	1.215	1.246	1.145
	51.797	**53.213**	**51.367**
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	1.928	1.520	1.502
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	1	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.776	4.871	5.015
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.202	2.036	2.035
Forderungen aus Ertragsteuern	66	60	86
Derivative Finanzinstrumente	26	134	120
Flüssige Mittel	3.696	3.993	3.663
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	1	0	1
	12.696	**12.615**	**12.423**
Bilanzsumme	**64.493**	**65.828**	**63.790**

Passiva

in Mio. €	30.06.2020	31.12.2019	30.06.2019
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	2.728	3.400	3.738
Erwirtschaftete Ergebnisse	2.822	7.225	6.762
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	**7.700**	**12.775**	**12.650**
Nicht beherrschende Anteile	146	155	154
Hybridkapital	2.005	1.997	-
	9.851	**14.927**	**12.804**
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	26.399	23.977	24.449
Übrige Verbindlichkeiten	595	338	187
Derivative Finanzinstrumente	357	287	378
Pensionsverpflichtungen	5.917	5.354	5.270
Sonstige Rückstellungen	2.442	2.246	2.217
Passive Abgrenzungen	312	455	535
Passive latente Steuern	148	163	181
	36.170	**32.820**	**33.217**
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	5.012	4.716	4.871
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.291	5.789	5.145
Sonstige Verbindlichkeiten	3.824	3.432	3.572
Ertragsteuerschulden	217	190	244
Derivative Finanzinstrumente	120	79	37
Sonstige Rückstellungen	3.050	2.852	2.852
Passive Abgrenzungen	958	1.023	1.048
	18.472	**18.081**	**17.769**
Bilanzsumme	**64.493**	**65.828**	**63.790**

Konzern-Kapitalflussrechnung

	1. Halbjahr		
in Mio. €	**2020**	2019	2019
Ergebnis vor Steuern	- 3.669	277	681
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	3.375	1.809	3.671
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	12	5	5
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	64	- 29	- 145
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	1	1	1
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	- 3	-	0
Zins- und Dividendenerträge	- 78	- 33	- 50
Zinsaufwendungen	424	375	703
Fremdwährungsergebnis	9	- 2	18
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	9	4	12
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	930	572	1.235
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte [1]	94	- 458	- 408
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten [1]	- 1.144	- 867	- 1.768
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	24	1.654	3.955
Erhaltene Zinsen	13	15	31
Erhaltene / gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen	7	3	- 2
Gezahlte Zinsen	- 218	- 220	- 556
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern	- 61	- 66	- 150
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	**- 235**	**1.386**	**3.278**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	109	169	473
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	- 5.251	- 4.439	- 11.661
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	2.782	2.475	7.447
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	- 32	- 55	- 74
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	- 22	- 2	- 4
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	5	0	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	- 5	0	- 23
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	- 5	- 11
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	**- 2.414**	**- 1.857**	**- 3.853**
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	-	-	1.993
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	- 650	- 650	- 650
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter und Hybridkapitalgeber	- 6	- 9	- 12
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverträgen	- 498	- 477	- 954
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen	4.165	1.995	1.995
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen	- 1.067	- 1.259	- 1.913
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen	- 163	- 178	- 178
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	791	1.277	923
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	- 175	- 115	- 211
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	**2.397**	**584**	**993**
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	**- 252**	**113**	**418**
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	3.993	3.544	3.544
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	4	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	- 49	6	31
Flüssige Mittel am Ende der Periode	**3.696**	**3.663**	**3.993**

[1] Wert für das erste Halbjahr 2019 angepasst.

Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen: Kapitalrücklage	Rücklagen: Währungsumrechnung	Rücklagen: Marktbewertung Wertpapiere	Rücklagen: Marktbewertung Cashflow-Hedges	Rücklagen: Neubewertung Pensionen	Rücklagen: sonstige Veränderungen	Rücklagen: Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	**Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG**	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	**Eigenkapital**
Stand per 01.01.2019	2.150	6.310	16	– 1	– 106	– 2.133	– 12	**4.074**	7.211	**13.435**	–	157	**13.592**
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
– Kapitalherabsetzung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
– 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**	–	–	**29**
davon latente Steuern	–	–	–	–	– 1	65	–	**64**	–	**64**	–	–	**64**
davon Marktbewertung / Reklassifizierung	–	–	–	1	– 30	–	–	**– 29**	–	**– 29**	–	–	**– 29**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	–	–	–	–	–	– 400	–	**– 400**	–	**– 400**	–	–	**– 400**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
Stand per 30.06.2019	**2.150**	**6.310**	**45**	**0**	**– 137**	**– 2.468**	**– 12**	**3.738**	**6.762**	**12.650**	**–**	**154**	**12.804**

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen: Kapitalrücklage	Rücklagen: Währungsumrechnung	Rücklagen: Marktbewertung Wertpapiere	Rücklagen: Marktbewertung Cashflow-Hedges	Rücklagen: Neubewertung Pensionen	Rücklagen: sonstige Veränderungen	Rücklagen: Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	**Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG**	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	**Eigenkapital**
Stand per 01.01.2020	2.150	6.310	94	1	– 149	– 2.843	– 13	**3.400**	7.225	**12.775**	1.997	155	**14.927**
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	1	**1**
– Kapitalherabsetzung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	– 1	**– 1**
– Dividendenzahlung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	– 650	**– 650**	– 5	– 1	**– 656**
± Übrige Veränderungen	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	2	**2**
± Gesamtergebnis	–	–	– 70	1	– 32	– 571	–	**– 672**	– 3.753	**– 4.425**	13	– 10	**– 4.422**
davon Ergebnis	–	–	–	–	–	–	–	**–**	– 3.753	**– 3.753**	13	– 9	**– 3.749**
davon Währungsänderungen	–	–	– 70	–	–	–	–	**– 70**	–	**– 70**	–	– 1	**– 71**
davon latente Steuern	–	–	–	–	14	– 24	–	**– 10**	–	**– 10**	–	–	**– 10**
davon Marktbewertung / Reklassifizierung	–	–	–	0	– 46	–	–	**– 46**	–	**– 46**	–	–	**– 46**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	–	–	–	–	–	– 547	–	**– 547**	–	**– 547**	–	0	**– 547**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	–	–	–	1	–	–	–	**1**	–	**1**	–	–	**1**
Stand per 30.06.2020	**2.150**	**6.310**	**24**	**2**	**– 181**	**– 3.414**	**– 13**	**2.728**	**2.822**	**7.700**	**2.005**	**146**	**9.851**

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. bzw. per 30.06. — *in Mio. €*	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo		DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Energie	
	2020	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019
Externe Umsatzerlöse	1.417	2.310	3.676	4.361	1.845	2.141	877	812	292	303	601	640
Interne Umsatzerlöse	68	82	51	51	123	129	1.855	1.991	355	377	708	770
Umsatzerlöse	1.485	2.392	3.727	4.412	1.968	2.270	2.732	2.803	647	680	1.309	1.410
Externe übrige Erträge	60	76	108	110	176	166	295	291	42	60	12	5
Interne übrige Erträge	27	24	46	44	17	26	116	105	8	10	17	15
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	10	7	24	44	18	14	584	495	41	31	12	10
Erträge	1.582	2.499	3.905	4.610	2.179	2.476	3.727	3.694	738	781	1.350	1.440
Materialaufwand	- 1.312	- 1.343	- 2.598	- 2.758	- 1.200	- 1.289	- 992	- 905	- 299	- 289	- 1.164	- 1.255
Personalaufwand	- 552	- 515	- 1.086	- 1.046	- 884	- 859	- 1.639	- 1.545	- 198	- 181	- 67	- 64
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 270	- 274	- 497	- 294	- 271	- 308	- 580	- 536	- 117	- 110	- 59	- 56
EBITDA	- 552	367	- 276	512	- 176	20	516	708	124	201	60	65
Planmäßige Abschreibungen [2]	- 168	- 143	- 321	- 326	- 174	- 152	- 346	- 333	- 71	- 78	- 42	- 42
Erfasste Wertminderungen / - aufholungen [2]	-	-	0	0	- 2	0	0	4	-	-	- 2	0
EBIT (operatives Ergebnis)	- 720	224	- 597	186	- 352	- 132	170	379	53	123	16	23
Operativer Zinssaldo [3]	- 7	- 2	- 24	- 24	- 29	- 31	- 78	- 98	- 16	- 17	- 7	- 10
Operatives Ergebnis nach Zinsen [3]	- 727	222	- 621	162	- 381	- 163	92	281	37	106	9	13
Sachanlagen	4.979	3.695	6.394	6.597	2.960	2.897	20.544	19.894	3.542	3.421	1.152	1.175
+ Immaterielle Vermögenswerte	40	12	36	29	201	164	151	141	41	28	14	20
davon Goodwill	0	0	6	6	1	1	-	-	-	0	-	-
+ Vorräte	167	130	540	228	180	147	227	254	-	-	93	79
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen [4]	31	50	782	699	412	544	137	138	119	23	132	218
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte [4]	221	226	749	551	197	178	551	368	20	29	144	159
− Finanzforderungen und zweckgebundene Bauguthaben [4]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	-	2	2	0	-	0	-	0	-
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte [4]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
− Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen [4]	- 212	- 171	- 758	- 212	- 358	- 483	- 566	- 550	- 67	- 74	- 257	- 268
− Übrige und sonstige Verbindlichkeiten [4]	- 196	- 327	- 722	- 577	- 221	- 273	- 821	- 618	- 225	- 155	- 57	- 69
− Ertragsteuerschulden	0	-	- 1	- 1	- 2	- 5	-	-	- 1	-	-	-
− Sonstige Rückstellungen	- 24	- 32	- 1.955	- 1.587	- 149	- 165	- 351	- 264	- 24	- 21	- 24	- 38
− Passive Abgrenzungen	- 489	- 532	- 114	- 153	- 5	- 7	- 307	- 449	- 113	- 116	- 2	- 2
− Abgegrenzte Verbindlichkeiten [4]	- 103	- 98	- 220	- 213	- 214	- 221	- 289	- 265	- 24	- 21	- 10	- 10
Capital Employed [5]	4.414	2.953	4.731	5.361	3.003	2.778	19.276	18.649	3.268	3.114	1.185	1.264
Netto-Finanzschulden	2.758	405	2.822	2.713	2.908	2.575	10.340	9.683	1.706	1.509	736	829
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	-	5	5	33	39	2	1	0	-	0	-
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	-	0	-	3	2	0	-	-	-	0	-
Brutto-Investitionen	573	169	189	273	136	163	3.309	2.875	497	397	68	67
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	-	- 1	- 4	-	-	- 2.468	- 2.239	- 261	- 181	- 47	- 44
Netto-Investitionen	573	169	188	269	136	163	841	636	236	216	21	23
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	16	-	1	-	-	-	-	-
Mitarbeiter [6]	18.320	16.938	36.980	36.362	29.874	29.198	49.832	48.021	6.302	6.002	1.804	1.747

[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.

[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).

Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung		**Systemverbund Bahn**		DB Arriva		DB Schenker		Konsolidierung Übrige		**DB-Konzern bereinigt**		Überleitung [1]		**DB-Konzern**	
2020	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	**2019**
228	280	–	–	**8.936**	**10.847**	2.058	2.687	8.429	8.491	–	– 12	**19.423**	**22.013**	0	1	**19.423**	**22.014**
2.260	2.118	– 5.320	– 5.407	**100**	**111**	1	3	34	34	– 135	– 148	**–**	**–**	–	–	**–**	**–**
2.488	2.398	– 5.320	– 5.407	**9.036**	**10.958**	2.059	2.690	8.463	8.525	– 135	– 160	**19.423**	**22.013**	–	1	**19.423**	**22.014**
217	199	–	–	**910**	**907**	242	118	105	97	–	– 6	**1.257**	**1.116**	19	2	**1.276**	**1.118**
572	540	– 775	– 740	**28**	**24**	0	–	4	5	– 32	– 29	**–**	**–**	–	–	**–**	**–**
452	390	540	491	**1.681**	**1.482**	5	1	2	2	7	5	**1.695**	**1.490**	–	–	**1.695**	**1.490**
3.729	3.527	– 5.555	– 5.656	**11.655**	**13.371**	2.306	2.809	8.574	8.629	– 160	– 190	**22.375**	**24.619**	19	3	**22.394**	**24.622**
– 1.492	– 1.348	4.446	4.585	**– 4.611**	**– 4.602**	– 717	– 864	– 5.538	– 5.524	100	114	**– 10.766**	**– 10.876**	– 1	– 1	**– 10.767**	**– 10.877**
– 1.833	– 1.733	– 2	– 4	**– 6.261**	**– 5.947**	– 1.083	– 1.221	– 1.731	– 1.733	– 2	– 1	**– 9.077**	**– 8.902**	– 78	– 96	**– 9.155**	**– 8.998**
– 555	– 565	1.066	1.038	**– 1.283**	**– 1.105**	– 413	– 398	– 736	– 873	57	69	**– 2.375**	**– 2.307**	– 5	– 2	**– 2.380**	**– 2.309**
– 151	– 119	– 45	– 37	**– 500**	**1.717**	93	326	569	499	– 5	– 8	**157**	**2.534**	– 65	– 96	**92**	**2.438**
– 264	– 247	29	27	**– 1.357**	**– 1.294**	– 213	– 225	– 290	– 261	1	– 1	**– 1.859**	**– 1.781**	– 27	– 32	**– 1.886**	**– 1.813**
– 40	0	–	–	**– 44**	**4**	– 33	0	– 1	0	–	–	**– 78**	**4**	– 1.411	–	**– 1.489**	**4**
– 455	– 366	– 16	– 10	**– 1.901**	**427**	– 153	101	278	238	– 4	– 9	**– 1.780**	**757**	– 1.503	– 128	**– 3.283**	**629**
– 77	– 99	–	0	**– 238**	**– 281**	– 16	– 23	– 28	– 29	–	–	**– 282**	**– 333**	–	–	**–**	**–**
– 532	– 465	– 16	– 10	**– 2.139**	**146**	– 169	78	250	209	– 4	– 9	**– 2.062**	**424**	–	–	**–**	**–**
2.659	2.621	– 772	– 727	**41.458**	**39.573**	2.504	3.024	2.768	2.737	– 20	– 8	**46.710**	**45.326**	–	–	**46.710**	**45.326**
257	246	– 52	– 44	**688**	**596**	249	1.730	1.436	1.426	– 1	– 1	**2.372**	**3.751**	–	–	**2.372**	**3.751**
14	14	–	–	**21**	**21**	0	1.387	1.147	1.154	–	–	**1.168**	**2.562**	–	–	**1.168**	**2.562**
592	523	– 39	– 37	**1.760**	**1.324**	99	101	69	77	–	–	**1.928**	**1.502**	–	–	**1.928**	**1.502**
296	441	–	–	**1.909**	**2.113**	327	395	2.515	2.488	–	–	**4.751**	**4.996**	25	19	**4.776**	**5.015**
1.073	1.157	– 1.280	– 1.416	**1.675**	**1.252**	409	432	703	649	– 85	– 80	**2.702**	**2.253**	303	232	**3.005**	**2.485**
–	–	–	–	**–**	**–**	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**	– 329	– 252	**– 329**	**– 252**
7	7	–	–	**9**	**9**	21	38	36	39	–	–	**66**	**86**	–	–	**66**	**86**
–	–	–	–	**–**	**–**	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**	1	1	**1**	**1**
– 651	– 608	1	–	**– 2.868**	**– 2.366**	– 558	– 565	– 1.971	– 2.026	–	– 1	**– 5.397**	**– 4.958**	106	– 187	**– 5.291**	**– 5.145**
– 889	– 939	1.280	1.414	**– 1.851**	**– 1.544**	– 288	– 226	– 521	– 534	84	82	**– 2.576**	**– 2.222**	– 1.843	– 1.537	**– 4.419**	**– 3.759**
– 37	– 27	1	1	**– 40**	**– 32**	– 79	– 89	– 103	– 136	5	13	**– 217**	**– 244**	–	–	**– 217**	**– 244**
– 2.349	– 2.309	– 3	– 5	**– 4.879**	**– 4.421**	– 195	– 268	– 408	– 368	– 10	– 12	**– 5.492**	**– 5.069**	–	–	**– 5.492**	**– 5.069**
– 60	– 117	–	1	**– 1.090**	**– 1.375**	– 169	– 196	– 11	– 11	–	– 1	**– 1.270**	**– 1.583**	–	–	**– 1.270**	**– 1.583**
– 321	– 306	–	–	**– 1.181**	**– 1.134**	– 171	– 208	– 385	– 382	–	–	**– 1.737**	**– 1.724**	1.737	1.724	**–**	**–**
577	689	– 864	– 813	**35.590**	**33.995**	2.149	4.168	4.128	3.959	– 27	– 8	**41.840**	**42.114**	–	–	**41.840**	**42.114**
3.016	3.786	–	–	**24.286**	**21.500**	1.103	1.740	2.124	2.169	–	–	**27.513**	**25.409**	–	–	**27.513**	**25.409**
348	345	–	–	**388**	**390**	98	103	12	11	–	–	**498**	**504**	–	–	**498**	**504**
– 13	– 12	–	–	**– 10**	**– 10**	0	5	1	1	–	–	**– 9**	**– 4**	–	–	**– 9**	**– 4**
283	318	– 21	– 21	**5.034**	**4.241**	203	323	315	261	–	–	**5.552**	**4.825**	–	–	**5.552**	**4.825**
0	–	–	–	**– 2.777**	**– 2.468**	– 5	– 7	–	–	–	–	**– 2.782**	**– 2.475**	–	–	**– 2.782**	**– 2.475**
283	318	– 21	– 21	**2.257**	**1.773**	198	316	315	261	–	–	**2.770**	**2.350**	–	–	**2.770**	**2.350**
–	–	–	–	**17**	**–**	–	– 1	–	–	–	–	**17**	**– 1**	–	–	**17**	**– 1**
56.735	54.926	–	–	**199.847**	**193.194**	46.477	52.590	73.792	75.981	–	–	**320.116**	**321.765**	–	–	**320.116**	**321.765**

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]	
	2020	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019
Deutschland	10.557	12.457	42.923	40.844	36.287	34.555	5.092	4.299	2.315	1.831	205.578	199.830
Europa (ohne Deutschland)	5.934	6.836	5.681	7.648	4.683	6.792	393	457	388	450	85.823	92.413
Asien/Pazifik	1.665	1.504	1.107	1.123	1.262	1.174	61	53	61	53	16.694	16.737
Nordamerika	1.022	947	267	299	447	408	25	28	25	28	8.664	9.396
Übrige Welt	245	269	35	57	58	83	2	9	2	9	3.357	3.389
Konsolidierung	–	–	– 846	– 843	– 897	– 898	– 21	– 21	– 21	– 21	–	–
DB-Konzern bereinigt	**19.423**	**22.013**	**49.167**	**49.128**	**41.840**	**42.114**	**5.552**	**4.825**	**2.770**	**2.350**	**320.116**	**321.765**
Überleitung	0	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
DB-Konzern	**19.423**	**22.014**	**49.167**	**49.128**	**41.840**	**42.114**	**5.552**	**4.825**	**2.770**	**2.350**	**320.116**	**321.765**

[1] Per 30.06.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2020 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzern-Abschluss 2019 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Im Berichtszeitraum gab es keine neuen und für den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) wesentlichen Standards, Interpretationen und Änderungen der IAS/IFRS-Standards, die innerhalb des Berichtszeitraums verpflichtend anzuwenden waren.

Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2019

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2020 vorgelegten Finanzinformationen mit dem ersten Halbjahr 2019 ist unter Berücksichtigung der folgenden Sachverhalte gegeben:

- Angaben zu wesentlichen Ereignissen und Geschäftsvorfällen
- Allgemeine Angaben zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Konzern-Abschluss

Insbesondere im Rahmen der Corona-Pandemie haben sich die Umsatzerlöse in nahezu allen Geschäftsfeldern teilweise signifikant verringert. Im DB-Konzern sind die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr 2020 auf 19.423 Mio. € zurückgegangen (im ersten Halbjahr 2019: 22.014 Mio. €). Zu weiteren Informationen verweisen wir auf die ANGABEN ZU ERLÖSEN AUS VERTRÄGEN MIT KUNDEN (IFRS 15) 67.

Weiterhin hat sich, im Wesentlichen bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie, das EBIT im ersten Halbjahr 2020 auf – 3.283 Mio. € verschlechtert (im ersten Halbjahr 2019: + 629 Mio. €). Darüber hinaus hat sich der operative Cashflow auf – 235 Mio. € verringert (im ersten Halbjahr 2019: 1.386 Mio. €). Hieraus resultierte auch ein Anstieg der Netto-Finanzschulden per 30. Juni 2020 auf 27.513 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 24.175 Mio. €).

Im Folgenden werden wesentliche Ereignisse und Geschäftsvorfälle und ihre Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss näher erläutert.

WERTMINDERUNGEN VON VERMÖGENSWERTEN

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte, die mithilfe eines sogenannten indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sogenannte Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie stellen für den DB-Konzern ein solches Triggering Event dar, sodass zum 30. April 2020 Impairment-Tests durchgeführt worden sind. Bis zum Aufstellungszeitpunkt haben sich keine wesentlichen Änderungen bei den zugrunde liegenden Annahmen ergeben.

Zum methodischen Vorgehen verweisen wir auch auf die ERLÄUTERUNGEN IM INTEGRIERTEN BERICHT 2019 199 F. des DB-Konzerns (Anhangziffer (6)). Die Prognose der Cashflows wurde in diesem Zusammenhang ergänzt um Annahmen zu Risiken aus der Corona-Pandemie, die einer hohen Unsicherheit unterliegen.

Die Kapitalkosten sind im Zusammenhang mit der Durchführung der Werthaltigkeitsprüfungen im Vergleich zum 31. Dezember 2019 gestiegen. Die jeweils per 30. Juni 2020 beziehungsweise 31. Dezember 2019 gültigen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) für die jeweiligen sogenannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash Generating Units; CGUs) sind in der folgenden Tabelle dargestellt, wobei die per 30. Juni 2020 angegebenen Kapitalkosten im Vergleich zum 30. April 2020 unverändert blieben:

	30.06.2020		31.12.2019	
in %	**vor Steuern**	**nach Steuern**	vor Steuern	nach Steuern
DB Fernverkehr	6,8	4,7	5,5	3,8
DB Regio	6,4	4,4	4,5	3,1
DB Cargo	8,1	5,6	7,9	5,5
DB Netze Fahrweg	5,3	3,7	4,2	2,9
DB Netze Personenbahnhöfe	7,0	4,9	5,6	3,9
DB Netze Energie	4,6	3,2	3,9	2,7
DB Arriva	6,5	4,6	4,5	3,1
DB Schenker	8,2	5,7	8,1	5,7

Die Veränderungen der WACCs im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- beziehungsweise langfristigen Entwicklung der Kapitalmärkte.

Die im betrachteten Zeitraum durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für alle CGUs außer für DB Arriva trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie eine Überdeckung.

Die im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie deutlich reduzierte Ergebnis- und Cashflow-Planung im Segment DB Arriva führte zusammen mit den deutlich erhöhten Kapitalkosten im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung dazu, dass das in der Bilanz aktivierte Nettovermögen (Buchwert) nicht mehr über künftige Überschüsse, die aus der Mittelfristplanung abgeleitet werden (Ertragswert; Value in Use), gedeckt ist. In der Folge ergab sich ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 1.410 Mio. €, der vollständig auf die Abschreibung der bislang von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte entfällt.

Im Rahmen des Impairment-Tests wurden die wesentlichen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, in Form standardisierter Sensitivitätsanalysen überprüft. Bei der CGU DB Cargo erfolgte die Sensitivitätsanalyse bezogen auf die ermittelten Marktwerte der wesentlichen Assets. Auch bei einem Abschlag in Höhe von 10 % auf den Marktwert ergab sich für die CGU DB Cargo kein Wertminderungsbedarf.

EBIT-Marge

Für die Szenarioanalyse aus Ergebnisunterschreitungen wurde das Risiko einer um 10 % reduzierten EBIT-Marge betrachtet. Diese Modellrechnung ergibt einen Wertminderungsbedarf für die CGUs DB Fernverkehr und DB Netze Personenbahnhöfe und einen zusätzlichen Wertminderungsbedarf für die CGU DB Arriva. Die CGU DB Fernverkehr hält einer Absenkung der EBIT-Marge von bis zu 6,3 % stand. Die CGU DB Netze Personenbahnhöfe kann den Buchwert (Carrying Amount) bis zu einer Absenkung der EBIT-Marge von 8,4 % decken. Alle übrigen CGUs zeigen auch bei einer um 10 % reduzierten EBIT-Marge eine Überdeckung.

Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows

Zur Prüfung der Sensitivität des Impairment-Test-Ergebnisses in Bezug auf das angenommene langfristige Wachstum der Cashflows (+1 %) wurde eine Reduzierung der langfristigen Wachstumsrate um 10 % simuliert. Analog zum Vorjahr ergibt sich in diesem Szenario für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

Gewichtete Kapitalkosten

Risiken aus den Annahmen zum Kapitalisierungszinssatz, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts (Value in Use) herangezogen wird, sind durch die Simulation der Werthaltigkeit je CGU bei einem Kapitalkostenaufschlag von 10 % untersucht worden. Die Basis für diese Simulation bildeten die aktuell angesetzten gewichteten Kapitalkosten (nach Steuern). In diesem Szenario zeigt sich für die CGU DB Fernverkehr ein Wertminderungsbedarf. DB Fernverkehr hält einer Erhöhung der Kapitalkosten um bis zu 9,1 % stand. Ebenfalls zeigte sich für die untersuchte CGU DB Arriva ein zusätzlicher Wertminderungsbedarf.

Nutzungsdauer und Restwert

Bezüglich der Annahmen zur Nutzungsdauer beziehungsweise zum Restwert wurde die Wirkung eines um 10 % geminderten Restwerts am Ende der Nutzungsdauer (Terminal Value) geprüft. In dieser Modellrechnung ergibt sich für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Softwareentwicklungen mit direkt zuordenbaren Cashflows erfolgt im DB-Konzern mithilfe kapitalwertorientierter Verfahren. Aufgrund von geänderten Annahmen, auch infolge der Corona-Pandemie, ergibt sich ein Wertminderungsbedarf von insgesamt 73 Mio. €, der auf die Mobimeo GmbH, die Deutsche Bahn Connect GmbH und Arriva plc, Sunderland / Großbritannien, entfällt.

RÜCKSTELLUNGEN AUS BELASTENDEN VERTRÄGEN

Insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wurden für verlustträchtige Personenverkehrsverträge Rückstellungen aufgrund gesunkener Fahrgeldeinnahmen gebildet. Bei DB Regio belaufen sich die Zuführungen per 30. Juni 2020 auf 213 Mio. €.

Methodisches Vorgehen: siehe auch ERLÄUTERUNGEN IM INTEGRIERTEN BERICHT 2019 225 FF. (Anhangziffer (32)).

WERTMINDERUNG VON VORRÄTEN

Per 30. Juni 2020 wurden im Vorratsbestand gehaltene Pandemieschutzartikel mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet. Aufgrund der gestiegenen weltweiten Produktion und der gesunkenen Marktpreise wurden Wertminderungen auf solche Schutzartikel in Höhe von 46 Mio. € vorgenommen.

WERTBERICHTIGUNGEN UND RISIKOVORSORGE VON FORDERUNGEN

Es wurden Ausbuchungen beziehungsweise Einzelwertberichtigungen von Forderungen in Höhe von insgesamt 36 Mio. € per 30. Juni 2020 vorgenommen. Als Folge der Corona-Pandemie wurde außerdem die pauschale Risikovorsorge für erwartete Kreditverluste auf 36 Mio. € erhöht.

Methodisches Vorgehen: siehe auch ERLÄUTERUNGEN IM INTEGRIERTEN BERICHT 2019 209 (Anhangziffer (19)).

BEWERTUNG SONSTIGER BETEILIGUNGEN

Per 30. Juni 2020 wurde der Buchwert von verschiedenen zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten sonstigen Beteiligungen in Höhe von insgesamt 12 Mio. € reduziert, da Ergebnis- und Cashflow-Planungen infolge der Corona-Pandemie aktualisiert werden mussten.

ANPASSUNG BEI DER ABZINSUNG VON RÜCKBAU- UND ENTSORGUNGSVERPFLICHTUNGEN

Der Diskontierungszinssatz für einzelne Rückbauverpflichtungen wurde per 30. Juni 2020 abgesenkt. Daraus resultierte ein einmaliger, nicht zahlungswirksamer Zinsaufwand von 68 Mio. €. Darüber hinaus wurde der Diskontierungszinssatz von Rückstellungen für ökologische Altlasten angepasst. Dies führte zu einer Umgliederung von den langfristigen passiven Abgrenzungen in die sonstigen Rückstellungen von 61 Mio. €.

ARRIVA RAIL NORTH

Am 1. März 2020 wurden die betrieblichen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Arriva-Rail-North-Franchise an den staatseigenen Operator of Last Resort (OLR) übertragen. Die übertragenen betrieblichen Vermögenswerte umfassen hauptsächlich Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (Buchwert per 31.Dezember 2019: 499 Mio. €) und entsprechende Leasingverbindlichkeiten (Buchwert per 31.Dezember 2019: 502 Mio. €). Hierzu verweisen wir auch auf die ERLÄUTERUNGEN IM INTEGRIERTEN BERICHT 2019 239 F. (Anhangziffer (39)). Durch die Übertragung des Geschäfts an ORL ergab sich im ersten Halbjahr 2020 ein Umsatzrückgang im Segment DB Arriva von 287 Mio. €.

Veränderungen im DB-Konzern

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

Anzahl	Deutschland 30.06. 2020	Übrige Welt 30.06. 2020	Insgesamt 30.06. 2020	Insgesamt 30.06. 2019	Insgesamt 31.12. 2019
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand per 01.01.	125	417	**542**	**555**	**555**
Zugänge	0	1	**1**	**4**	**13**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	2	**3**	**0**	**0**
Abgänge	– 3	– 3	**– 6**	**– 9**	**– 25**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**– 1**	**– 1**
Stand per 30.06. / 31.12.	**123**	**417**	**540**	**549**	**542**

ZUGÄNGE VON UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSTEILEN

Die Zugänge von Unternehmen zum Konsolidierungskreis betreffen eine neu gegründete Gesellschaft sowie drei Gesellschaften, die bisher at Equity bewertet wurden. Diese Zugänge sind für den DB-Konzern nicht wesentlich.

ABGÄNGE VON UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSTEILEN

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um vier Liquidationen und zwei Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 5 Mio. €.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 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 30.06.2020 *— in Mio. €*	DB-Konzern	davon aus Konsolidierungskreiszugängen	Beträge für Konsolidierungskreisabgänge
Umsatzerlöse	19.423	17	– 41
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.695	–	0
Gesamtleistung	21.118	17	– 41
Sonstige betriebliche Erträge	1.276	0	1
Materialaufwand	– 10.767	– 13	26
Personalaufwand	– 9.155	– 2	5
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	– 3.375	– 1	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 2.380	– 1	4
Operatives Ergebnis (EBIT)	**– 3.283**	**0**	**– 5**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	– 9	–	–
Zinsergebnis	– 347	0	0
Übriges Finanzergebnis	– 30	0	– 17
Finanzergebnis	**– 386**	**0**	**– 17**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**– 3.669**	**0**	**– 22**
Ertragsteuern	– 80	0	0
Ergebnis	**– 3.749**	**0**	**– 22**

Die Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen:

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06.2020 *— in Mio. €*	Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreiszugängen	Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisabgängen
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid / Spanien	17	–
AMEROPA-REISEN GmbH	–	38
Station Food GmbH	–	3
Insgesamt	**17**	**41**

Angaben zu den Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten (IAS 7)

					Nicht zahlungswirksame Veränderungen									
			Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung (+) / Auszahlung (–)		Erwerb (+) / Veräußerung (–) von Unternehmen		Währungseffekte		Zugang (+) / Abgang (–) Leasingverbindlichkeiten und Finanzforderungen		Aufzinsung[1]			
in Mio. €	31.12. 2019	01.01. 2019	30.06. 2020	30.06. 2019	30.06. 2020	30.06. 2019	30.06. 2020	30.06. 2019	30.06. 2020	30.06. 2019	30.06. 2020	30.06. 2019	30.06. 2020	30.06. 2019
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	– 393	– 174	– 72	– 78	7	–	0	0	42	–	–	–	– 416	– 252
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG														
Zinslose Darlehen	707	851	– 163	– 178	–	–	–	–	–	–	16	18	560	691
Senioranleihen	20.966	20.712	3.098	736	–	–	– 283	8	–	–	7	7	23.788	21.463
Commercial Paper	890	–	787	1.263	–	–	–	–	–	–	–	–	1.677	1.263
Bankschulden	626	646	– 73	– 31	3	–	0	– 1	–	–	–	–	556	614
EUROFIMA-Darlehen	200	200	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	200	200
Leasingverbindlichkeiten[1]	5.015	562	– 498	– 477	– 531	–	– 53	– 21	427	4.699	– 3	45	4.357	4.808
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	77	45	5	– 3	–	–	–	–	–	–	–	–	82	42
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	212	228	– 31	11	10	–	0	0	–	–	–	–	191	239
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	**28.693**	**23.244**	**3.125**	**1.321**	**– 518**	**–**	**– 336**	**– 14**	**427**	**4.699**	**20**	**70**	**31.411**	**29.320**
Insgesamt	**28.300**	**23.070**	**3.053**	**1.243**	**– 511**	**–**	**– 336**	**– 14**	**469**	**4.699**	**20**	**70**	**30.995**	**29.068**

[1] Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen im ersten Halbjahr 2020 539 Mio. €. Der Zinsanteil ist unter Aufzinsung verrechnet.

Angaben zu Erlösen aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)

Die Umsatzerlöse im DB-Konzern gliedern sich wie folgt auf:

	1. Halbjahr		
in Mio. €	**2020**	2019	2019
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	17.258	19.755	39.813
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	3.172	3.284	6.585
Umsatzerlöse aus Betreiben von Infrastruktur	993	917	1.907
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	209	225	444
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	613	661	1.349
Sonstige Umsatzerlöse	376	490	1.004
Erlösschmälerungen	– 26	– 34	– 87
Insgesamt	**19.423**	**22.014**	**44.430**

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

Der Auftragsbestand aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannte gesicherte Erlöse) verteilte sich wie folgt:

Auftragsbestand gesichert — *in Mio. €*	**30.06.2020**	31.12.2019	30.06.2019
Personenverkehrsverträge	63.240	64.652	62.902
Logistik- und Güterverkehrsverträge [1)]	167	218	167
Übrige Verträge [1)]	118	139	132
Insgesamt	**63.525**	**65.009**	**63.201**

[1)] Mit einer Vertragslaufzeit von mindestens zwölf Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €.

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

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten[1)] von 39 Mio. € wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert. Ein Betrag von 15 Mio. € entfiel auf langfristige vertragliche Vermögenswerte.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere, vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (zum Beispiel für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten von 1.161 Mio. € (davon langfristig: 115 Mio. €) wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen.

[1)] Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden unter anderem Ansprüche aus unfertigen Arbeiten aus langfristigen Aufträgen gezeigt.

Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2020 in Höhe von 29 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 43 Mio. €, per 30. Juni 2019: 41 Mio. €). Sie umfassten 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. Mögliche Entschädigungsleistungen der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sind in den Eventualforderungen nicht berücksichtigt, da sie weder im Zeitpunkt ihres Eintritts noch im Umfang einschätzbar sind.

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

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	**30.06.2020**	31.12.2019	30.06.2019
Sonstige Eventualschulden	116	105	106
Insgesamt	**116**	**105**	**106**

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 2020 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 15 Mio. €, per 30. Juni 2019: 17 Mio. €). Weiterhin dienten per 30. Juni 2020 Sachanlagen mit Buchwerten von 13 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 13 Mio. €, per 30. Juni 2019: 12 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betraf 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 (7.042 Mio. €) stellten zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die Buchwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen und der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten (7.211 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellten zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerte entfielen per 30. Juni 2020 739 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 637 Mio. €, per 30. Juni 2019: 682 Mio. €) auf nichtfinanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfielen per 30. Juni 2020 2.499 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 2.451 Mio. €, per 30. Juni 2019: 2.335 Mio. €) auf nichtfinanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden betrug per 30. Juni 2020 28.383 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 25.973 Mio. €, per 30. Juni 2019: 26.932 Mio. €).

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente gehörten zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1. Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im ersten Halbjahr 2020 nicht stattgefunden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

in Mio. €	30.06.2020	31.12.2019	30.06.2019
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	18.627	16.951	17.538
immateriellen Vermögenswerten	37	37	27
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	441	433	423
Insgesamt	**19.105**	**17.421**	**17.988**

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen sowie 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 betraf nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz.

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wesentliche wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland (Bund) betreffen Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund aus gewährten Darlehen (Barwert per 30. Juni 2020: 560 Mio. €, per 31. Dezember 2019: 707 Mio. €, per 30. Juni 2019: 691 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung[1)] für die zugewiesenen Beamten, aus 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.

Auf Grundlage des Klimapakets der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bund, DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital (zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB Netz AG und der DB Station&Service AG) und als Zuschüsse zufließen.

Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Die Auszahlung der gesamten Mittel steht unter dem Vorbehalt der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers.

[1)] Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt worden wäre.

Sonstige Erläuterungen

ANLEIHEEMISSIONEN UND -TILGUNGEN

Bis zum 30. Juni 2020 wurden von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) die folgenden Anleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
500 Mio. €	15,5	0,750	Institutionelle Investoren vor allem in Deutschland, Frankreich und Großbritannien
300 Mio. €	4,0	0,000	Institutionelle Investoren im Wesentlichen in Deutschland, den Beneluxländern und Großbritannien
150 Mio. €	12,0	0,232	Privatplatzierung
900 Mio. €	7,0	0,500	Institutionelle Investoren vor allem in Europa und Asien
750 Mio. €	20,0	1,375	Institutionelle Investoren vor allem in Europa
850 Mio. €	9,0	0,375	Institutionelle Investoren vor allem in Europa und Asien
650 Mio. €	19,0	0,875	Institutionelle Investoren vor allem in Europa und Asien
12 Mrd. JPY (rund 100 Mio. €)	4,0	0,100	Privatplatzierung

Im selben Zeitraum wurden insgesamt drei fällig gewordene Anleihen der DB Finance über 500 Mio. € beziehungsweise 750 Mio. CHF getilgt.

DIVIDENDENZAHLUNG AN DEN BUND

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 25. März 2020 hat die DB AG eine Gewinnausschüttung von 650 Mio. € für das Geschäftsjahr 2019 an den Bund gezahlt.

ANZAHL AUSGEGEBENER AKTIEN

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Eigenkapitalmaßnahme

Im zweiten Nachtragshaushaltgesetz 2020 vom 2. Juli 2020 ist unter anderem eine Eigenkapitalmaßnahme bei der DB AG für den Ausgleich von Schäden infolge der Corona-Pandemie in Höhe von bis zu 5 Mrd. € vorgesehen. Die gesamten Mittel stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Die Auszahlung von 0,5 Mrd. € steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Haushaltsausschusses.

Anleiheemissionen

Nach dem 30. Juni 2020 wurden von der DB Finance die folgenden Anleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
500 Mio. SEK (rund 48 Mio. €)	15,0	1,520	Privatplatzierung
200 Mio. AUD (rund 123 Mio. €)	10,0	1,987	Institutionelle Investoren in Asien

Berlin, den 21. Juli 2020

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Kontaktinformationen

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon — 030.2 97-6 40 31
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir

Dieser Zwischenbericht wurde am 30. Juli 2020 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 24. Juli 2020) und ist auch im Internet unter DB.DE/ZB abrufbar.

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

Die Zwischen- und integrierten Berichte des Deutsche 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

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon — 030.2 97-6 10 30
E-Mail — presse@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 0180.6 99 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

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

Online finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender unter BAHN.DE/HILFE Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.

SOCIAL MEDIA

DB-Konzern

Der DB-Konzern hat eine umfangreiche Präsenz auf verschiedenen Social-Media-Kanälen: Facebook, Instagram, YouTube, SnapChat, Foursquare und Twitter.

Personenverkehr

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

Finanzkalender

25. MÄRZ 2021

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des
Integrierten Berichts 2020

JULI 2021

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des
Integrierten Zwischenberichts 2021

NACHHALTIGE PRODUKTION

Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion. Die Druckerei ist nach den Standards von FSC und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.

FSC www.fsc.org RECYCLED Papier aus Recyclingmaterial FSC® C016267

Mineralölfreie Druckfarben. Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.

Ressourcenschonung. Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.

Energieeffizienter Druck. In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.

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** DB AG/Uwe Miethe
U2 DB AG/Uwe Miethe **1** DB AG/Max Lautenschläger

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com