



Deutsche Bahn

Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2021

Deutschland braucht eine starke Schiene

Strategie 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



Klimaneutral bis 2040

Wir wollen bereits bis 2040 klimaneutral sein. Mit dieser Entscheidung haben wir das bisherige Ziel um zehn Jahre vorgezogen. Damit liegt unser angestrebtes Zieljahr deutlich vor dem durch die Bundesregierung beschlossenen Zieljahr 2045 für die Klimaneutralität Deutschlands.

Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €					
Umsatz bereinigt	21.786	19.423	+ 2.363	+12,2	22.013
Umsatz vergleichbar	21.932	19.417	+ 2.515	+13,0	21.972
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 1.306	- 3.669	+ 2.363	- 64,4	277
Ergebnis nach Ertragsteuern	- 1.428	- 3.749	+ 2.321	- 61,9	205
EBITDA bereinigt	883	157	+ 726	-	2.534
EBIT bereinigt	- 975	- 1.780	+ 805	- 45,2	757
Eigenkapital per 30.06./31.12.	7.274	7.270	+ 4	+ 0,1	14.927
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12.	32.002	29.345	+ 2.657	+ 9,1	24.175
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	67.285	65.435	+ 1.850	+ 2,8	65.828
Capital Employed per 30.06./31.12.	43.124	41.764	+ 1.360	+ 3,3	42.999
Return on Capital Employed (ROCE) in %	- 4,5	- 8,5	-	-	3,6
Tilgungsdeckung in %	2,7	- 1,2	-	-	13,8
Brutto-Investitionen	5.550	5.552	- 2	-	4.825
Netto-Investitionen	2.659	2.770	- 111	- 4,0	2.350
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	10	- 235	+ 245	- 104	1.386
LEISTUNGSKENNZAHLEN					
Reisende in Mio.	1.229	1.448	- 219	- 15,1	2.456
SCHIENENPERSONENVERKEHR					
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	94,9	95,7	-	-	94,3
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	79,5	83,5	-	-	77,2
Reisende in Mio.	559,6	779,3	- 219,7	- 28,2	1.293
davon in Deutschland	479,9	662,5	- 182,6	- 27,6	1.050
davon DB Fernverkehr	27,2	41,0	- 13,8	- 33,7	71,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	17.422	26.620	- 9.198	- 34,6	47.250
Betriebsleistung in Mio. Trkm	338,7	330,1	+ 8,6	+ 2,6	381,4
SCHIENENGÜTERVERKEHR					
Beförderte Güter in Mio. t	115,1	103,0	+ 12,1	+ 11,7	122,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	43.010	38.190	+ 4.820	+ 12,6	43.738
SCHIENENINFRASTRUKTUR					
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	94,0	95,0	-	-	93,6
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,7	95,6	-	-	94,2
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	548,4	512,7	+ 35,7	+ 7,0	543,0
davon konzernexterne Bahnen	203,0	185,0	+ 18,0	+ 9,7	179,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	37,0	36,1	-	-	33,1
Stationshalte in Mio.	79,5	74,9	+ 4,6	+ 6,1	77,7
davon konzernexterne Bahnen	23,1	21,2	+ 1,9	+ 9,0	19,5
BUSVERKEHR					
Reisende in Mio.	669,0	668,7	+ 0,3	-	1.163
Verkehrsleistung ²⁾ in Mio. Pkm	2.090	2.010	+ 80	+ 4,0	3.368
Betriebsleistung in Mio. Buskm	707,8	662,7	+ 45,1	+ 6,8	795,5
SPEDITION UND LOGISTIK					
Sendungen im Landverkehr in Tausend	56.316	51.659	+ 4.657	+ 9,0	53.860
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	712,1	495,3	+ 216,8	+ 43,8	578,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.000	992,1	+ 7,9	+ 0,8	1.115
WEITERE KENNZAHLEN					
Auftragsbestand im Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	90,8	84,7	+ 6,1	+ 7,2	87,9
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-	Aa1/AA-
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	323.640	320.116	+ 3.524	+ 1,1	321.765

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Ohne DB Arriva.

Inhaltsverzeichnis

1 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

3 KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

- 3 Grundlagen
- 7 Starke Schiene
- 9 Produktqualität und Digitalisierung
- 12 Grüne Transformation
- 14 Mitarbeitende
- 17 Geschäftsverlauf
- 26 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 56 Chancen- und Risikobericht
- 57 Nachtragsbericht
- 58 Prognosebericht

62 KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)

- 62 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 63 Konzern-Bilanz
- 64 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 65 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 66 Segmentinformationen
nach Geschäftssegmenten
- 68 Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

U5 KONTAKTINFORMATIONEN / FINANZKALENDER

Online-Bericht

Im Internet stehen Ihnen
eine Online-Version
sowie eine PDF-Fassung
dieses Berichts zur
Verfügung: [db.de/zb](https://www.db.de/zb) →



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Dr. Richard Lutz

Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Liebe Leser:innen,

endlich gewinnt das Leben Freiheiten und Dynamik zurück. Als DB sind wir elementarer Teil davon: Wir ermöglichen Verreisen und Ankommen, Erlebnisse und Erholung – und vor allem Begegnung und Miteinander. Zug für Zug kehrt der Schwung zurück ins Leben.

Wie groß die Sehnsucht in der Gesellschaft gerade nach umweltfreundlicher Mobilität ist, merken wir deutlich. Auslastungs- und Buchungszahlen ziehen weiter an. Auch unser Schienengüterverkehr wächst. Auf dem Weg zu einer starken Schiene sind wir auch während der Corona-Pandemie gut vorangekommen: Flotte und Infrastruktur sind spürbar gewachsen, und mit neuen Angeboten und Services haben wir Bahnfahren noch attraktiver gemacht. DB Cargo und DB Schenker haben konstant auf hohem Niveau ihren Beitrag zum Funktionieren der Wirtschaft geleistet.

Unser Ziel ist mehr Kapazität, mehr Qualität und mehr Service für unsere Kund:innen. Fast 2.000 Kilometer Gleise werden allein in diesem Jahr erneuert, nie ist mehr Geld in unser Netz geflossen. Trotz umfangreicher Bauarbeiten waren im ersten Halbjahr 79,5 Prozent aller Fernzüge pünktlich. Nicht zuletzt ist es das Team DB, das mit Herz und Engagement alles dafür tut, dass sich unsere Gäste an Bord sicher und wohl fühlen. Ich freue mich, dass wir trotz der Corona-Pandemie weiter auf Rekordniveau Personal einstellen und unseren Mitarbeitenden einen sicheren Arbeitsplatz bieten.

Eine hohe Kundenzufriedenheit, eine starke öffentliche Wahrnehmung der Marke DB und Top-Platzierungen in Arbeitgeberrankings bestätigen uns. Dass wir auch während der Krisenmonate ein verlässlicher Partner waren, zahlt sich aus.

Zu dieser Verlässlichkeit gehört es, weiter massiv in die Zukunft zu investieren. Wir haben deshalb auch während der Corona-Pandemie an unserem Ausbaukurs festgehalten. Zusammen mit unserem Eigentümer stemmen wir diesen finanziellen Kraftakt und möchten so schnell wie möglich auf unseren profitablen Wachstumskurs zurückkehren. Bereits im nächsten Jahr wollen wir wieder schwarze Zahlen schreiben.

Doch gelingen kann dies nur, wenn wir auch innerhalb der DB ein solidarisches Miteinander leben, so wie wir es mit dem »Bündnis für unsere Bahn« bereits unter Beweis gestellt haben. Der Weg nach vorn erfordert Geschlossenheit und Stabilität – nur so machen wir die Schiene stark.

Hinzu kommt: Die äußeren Bedingungen bleiben anspruchsvoll. Das verheerende Hochwasser hat uns einmal mehr bewusst gemacht, wie gravierend die Auswirkungen des Klimawandels bereits sind. Die materiellen Schäden zu beheben wird Jahre dauern. Die persönlichen Verluste aber sind unermesslich und nicht zu ersetzen.

Auch die Corona-Pandemie begleitet uns weiter als eine stetige Herausforderung. Virusvarianten und weitere Infektionswellen haben den für Jahresbeginn erwarteten Aufwärtstrend ins zweite Quartal verschoben. Die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie bleibt unsicher.

Stabiler denn je sind dagegen unser Kurs und unsere Überzeugung: Wir werden gebraucht – für die Gesellschaft, die Wirtschaft, Europa und vor allem für unser Klima. Umweltfreundliche Mobilität für jetzige und zukünftige Generationen gibt es nur auf der Schiene. Wir leisten unseren Beitrag auch, indem wir nun sogar schon bis 2040 komplett klimaneutral sein wollen – zehn Jahre eher als bisher geplant. So tun wir schon heute alles für ein lebenswertes Morgen.

Ich bin überzeugt: Wir haben im vergangenen Jahr viel gelernt – über uns selbst, über unsere Grenzen, aber auch über das, was alles möglich ist, wenn wir an einem Strang ziehen. Viel wurde über ein bewussteres, nachhaltigeres Leben diskutiert – nun ist es an der Zeit, dieses gemeinsam umzusetzen. Wir als DB stehen weiter dafür bereit.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

Grundlagen

UMGANG MIT CORONA-SCHÄDEN

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) gemeinsam zu tragen. Wir planen, die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen zu kompensieren. Der Bund plant zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden auf Basis des Konjunkturpakets Kompensationsmaßnahmen. Hierfür wurden Mittel im Bundeshaushalt 2021 verankert. Die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen Kommission wurde im ersten Halbjahr 2021 noch nicht zu allen Maßnahmen abgeschlossen.

DB Regio erhält in 2021 voraussichtlich weitere Mittel aus der *Branchenlösung für den deutschen Regionalverkehr (Integrierter Bericht 2020 → 62f.)*.

Auch DB Arriva erhielt coronabedingte staatliche Unterstützungsleistungen (unter anderem in Großbritannien und anderen europäischen Ländern, in denen DB Arriva aktiv ist).

VERÄNDERUNGEN IN DEN ORGANEN

Im Vorstand der DB AG gab es im ersten Halbjahr 2021 folgende Veränderungen:

- > Mit Wirkung zum 31. Mai 2021 wurde die Bestellung von Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke als Vorstandsmitglied der DB AG einvernehmlich aufgehoben.
- > In der turnusmäßigen Aufsichtsratssitzung vom 15. Juni 2021 hat der Aufsichtsrat der DB AG Frau Dr. Daniela Gerd tom Markotten mit Wirkung zum 15. September 2021 für drei Jahre zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt.

Im Aufsichtsrat der DB AG gab es im ersten Halbjahr 2021 keine Veränderung.

UMFELDENTWICKLUNGEN

Nationales Umfeld

DB-KONZERN

Konjunkturpaket der Bundesregierung

Im Juni 2020 verständigte sich die Bundesregierung (Bund) auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken«.

Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse in den Jahren 2020 und 2021. Insbesondere bei folgenden für die Schiene relevanten Maßnahmen gab es im ersten Halbjahr 2021 Entwicklungen:

- > Für den partiellen Ausgleich von Schäden infolge der Corona-Pandemie war im Nachtragshaushalt 2020 eine Stärkung des Eigenkapitals der DB AG in Höhe von 5 Mrd. € vorgesehen. Diese Summe wurde im Rahmen des Bundeshaushalts 2021 auf das Jahr 2021 übertragen, weil die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen Kommission 2020 nicht abgeschlossen werden konnte. Auf Grundlage des fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit der Europäischen Kommission zu den Maßnahmen wurden im Rahmen des im April 2021 vom Bundestag verabschiedeten Nachtragshaushalts 2021 die bisher vollständig als Eigenkapitalerhöhung vorgesehenen Mittel um knapp 3,1 Mrd. € abgesenkt und in gleicher Höhe umgeschichtet. So wurden die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes um 650 Mio. € als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG in 2021 sowie die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr (SGV) um 600 Mio. € erhöht. Für eine Förderung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wurden knapp 1,8 Mrd. € im Bundeshaushalt eingestellt. Die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen Kommission wurde im ersten Halbjahr 2021 noch nicht abgeschlossen.
- > Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgte die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2020 um 2,5 Mrd. €, womit sich der Bund am Rettungsschirm für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beteiligte. Für 2021 will der Bund einen weiteren Beitrag in Höhe von 1 Mrd. € für die Fortsetzung des Rettungsschirms leisten. Wie bereits 2020 wollen die Länder einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag beisteuern.

Weiterführende Informationen zum *Konjunkturpaket der Bundesregierung: Integrierter Bericht 2020 → 62.*

Umsetzung des Klimaschutzprogramms 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 hatten sich Bundesministerium der Finanzen (BMF) und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (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 und als Zuschüsse an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG fließen. Inhaltlich sollen die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden. Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission, die 2020 noch nicht abgeschlossen wurde. Daher erfolgte eine Übertragung der für 2020 vorgesehenen anteiligen Mittel in den Bundeshaushalt 2021.

Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes

Das Bundesverfassungsgericht hat am 28. April 2021 einen Beschluss zum Klimaschutzgesetz veröffentlicht, der die Zulässigkeit der Fixierung von Treibhausgasminderungszielen und Emissionsobergrenzen bestätigt. Zugleich fordert er eine Schärfung der Ziele und eine Konkretisierung auch für die Zeit nach 2030. Der Bundestag hat unter Beachtung dieser Vorgabe eine Änderung des Gesetzes beschlossen. Die Ziele zur nationalen Treibhausgasminderung für 2030 werden von –55% auf –65% erhöht. Mit –88% wird erstmals ein konkretes Ziel für 2040 vorgegeben. Das Zieljahr für die Klimaneutralität Deutschlands wird von 2050 auf 2045 vorgezogen. Für den Verkehr reduziert sich die Jahreshöchstmenge der Treibhausgasemissionen von bisher 95 auf 85 Mio. t CO₂-Äquivalente in 2030. Die Emissionen müssen also um 48% statt bisher 42% sinken. Aufgenommen wurde ein jahresscharfer nationaler Minderungspfad bis 2040. Durch die neuen Ziele werden zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen erforderlich, unter anderem zur Stärkung des Schienenverkehrs.

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

In der vom Bund eingerichteten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungsreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr sowie Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten. Die Arbeitsgruppe Klimaschutz im Verkehr hat im Juni 2021 einen Bericht vorgelegt, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weiter beschleunigen und ausbauen lassen, um den Anforderungen des Klimaschutzes im Verkehr

zu genügen. Im Rahmen der Arbeit der anderen Arbeitsgruppen wurden vertiefende Ausarbeitungen zu bestimmten Fragestellungen erstellt. Der DB-Konzern ist Projektbeteiligter des RealLab Hamburg, das unter anderem die Voraussetzungen und Bedarfe intermodaler und autonomer Mobilität erforscht.

Masterplan Schienenverkehr und Schienepakt des Zukunftsbündnisses Schiene

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das BMVI im Juni 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht, der von der Branche breit getragen wird. Die Umsetzung insgesamt sowie von wesentlichen Elementen ist Gegenstand laufender Gremien unter Leitung des Bundes und Beteiligung des DB-Konzerns. Auf den jährlichen Schienengipfeln des Bundes werden der erreichte Stand und die anstehenden Herausforderungen öffentlich erörtert. Am 17. Mai 2021 fand im BMVI der dritte Schienengipfel mit Fokus auf dem europäischen Verkehr statt. Zahlreiche EU-Staaten unterzeichneten einen Letter of Intent zum TransEuropExpress (TEE) 2.0 für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehre auf der Schiene. Dieser soll Teil eines vernetzten Europa-Takts werden.

Eisenbahnregulierungsrecht

Mit Kabinettsbeschluss vom 20. Januar 2021 wurde mit dem Regierungsentwurf einer Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) das parlamentarische Verfahren gestartet. Am 28. Mai 2021 wurde dieses in zweiter Beratung im Bundesrat abgeschlossen. Mit der ERegG-Novelle erfolgt eine Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an Entwicklungen des Unionsrechts und werden Grundlagen für neue Modelle der Kapazitätsvergabe und Fahrplanerstellung unter anderem für den Deutschland-Takt geschaffen.

INFRASTRUKTUR

Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz

Mit Kabinettsbeschluss vom 13. Januar 2021 wurde der Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich, das sogenannte Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz (EbRbG), verabschiedet. Die im Wesentlichen das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) betreffenden Änderungen wurden am 28. Mai 2021 im zweiten Durchgang vom Plenum des Bundesrates verabschiedet. Neben eher redaktionellen Anpassungen werden mit dem EbRbG unter anderem das Gleisanschlussrecht grundlegend umgestaltet und Neuregelungen zur Vegetationskontrolle insbesondere im Hinblick auf von Drittgrundstücken ausgehende Gefahren für den sicheren Eisenbahnbetrieb geschaffen.

GÜTERVERKEHR

Masterplan Schienengüterverkehr

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Das Bundesprogramm Zukunft SGV bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Nach der erstmaligen Dotierung des Programms im Bundeshaushalt 2020 mit 30 Mio. € erfolgt im Jahr 2021 eine Fortsetzung im gleichen finanziellen Umfang. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des SGV wurde im Bundeshaushalt 2020 erstmals eine Anlagenpreisförderung in Höhe von 40 Mio. € hinterlegt, die 2021 auf 80 Mio. € angewachsen ist. Die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wurde evaluiert und mit neuen Fördermöglichkeiten im März 2021 veröffentlicht, sie ist mit 34 Mio. € im Jahr 2021 ausgestattet. Die Evaluierung der KV-Förderrichtlinie findet derzeit statt, die neue Richtlinie soll Anfang 2022 veröffentlicht werden.

Vollzug des nationalen Schienenlärmschutzgesetzes

Das Schienenlärmschutzgesetz verbietet seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 grundsätzlich 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. Das begonnene Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

PERSONENVERKEHR

Mobilfunkversorgung entlang der Schienenwege

Aktuell steht die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. 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. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen wurden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein. Die mit Zustimmung des Bundesrates am 7. Mai 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes trifft – im weitgehenden Gleichklang zu den Vorgängervorschriften – Regelungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur. Neu aufgenommen wurde das Ziel

der Frequenzregulierung, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten. Ebenfalls wurden die Kompetenzen der Bundesnetzagentur (BNetzA) zur Durchsetzung der Versorgungsaufgaben erweitert.

Wir haben uns mit der Deutschen Telekom auf eine Übererfüllung der Versorgungsaufgaben 2019 geeinigt. Es wurde vereinbart, dass die Telekom ihr Mobilfunknetz an den DB-Schienenstrecken schnellstmöglich ausbaut, vorhandene Lücken schließt und die Leistungsfähigkeit des Netzes erheblich steigert. Bis spätestens 2026 soll es entlang der Schienenstrecken im Fern- und im Regionalverkehr keine Versorgungslücken mehr geben. Gemeinsam investieren beide Unternehmen einen dreistelligen Millionenbetrag.

Europäisches Umfeld

DB-KONZERN

Mehrfähriger Finanzrahmen und europäischer Aufbauplan

Am 17. Dezember 2020 haben die Institutionen der Europäischen Union (EU) den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2021 bis 2027 in Höhe von rund 1,1 Bio. € zu Preisen von 2018 endgültig angenommen. Die Mittelausstattung für den Verkehrsbereich der Fazilität Connecting Europe liegt bei 11,4 Mrd. € (plus zusätzlich 10 Mrd. € für die Kohäsionsländer), für das Forschungsprogramm Horizon Europe bei 81,4 Mrd. € (inklusive 5 Mrd. € aus dem Aufbauplan) und bei Military Mobility bei 1,5 Mrd. €. Ebenso wurden die Kernelemente für den europäischen Aufbauplan Next Generation EU, der die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie beheben soll, in Höhe von 750 Mrd. € beschlossen. Im Rahmen von Next Generation EU wird eine Aufbau- und Resilienzfazilität eingerichtet, die Finanzhilfen in Höhe von insgesamt 312,5 Mrd. € an die Mitgliedsstaaten für Reformen und Investitionen zwischen 2021 und 2026 ermöglicht. Dafür müssen die Mitgliedsstaaten nationale Aufbaupläne mit Projekten zur Bewertung an die Europäische Kommission einreichen. Für den nationalen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) erfolgte die Auswahl der Projekte unter der Maßgabe, dass die Deutschland zustehenden Mittel in Höhe von rund 26 Mrd. € für Vorhaben des Konjunktur- und Zukunftspakets eingesetzt werden. Für die Schiene sind Zuschüsse für Investitionen in digitale Stellwerkstechnik in Höhe von 500 Mio. € und zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr in Höhe von 227 Mio. € vorgesehen. Nach der Billigung des DARP durch Europäische Kommission und Rat der EU im Juli 2021 kann eine Vorfinanzierung von 2,3 Mrd. € an Deutschland ausgezahlt werden.

Der europäische Grüne Deal

Der europäische Grüne Deal ist der Fahrplan der Europäischen Kommission für eine nachhaltige, klimaorientierte Wirtschaft. Im Rahmen des europäischen Grünen Deals setzt die Kommission das Ziel der Klimaneutralität für Europa bis 2050 (null Emissionen). Wesentlicher Baustein ist ein europäisches Klimagesetz, auf das sich die EU-Institutionen am 21. April 2021 politisch geeinigt haben. Darin wird auch das Zwischenziel zur Emissionssenkung bis 2030 definiert und erhöht – auf mindestens 55%.

Die Kommission hat am 14. Juli 2021 ein umfassendes Gesetzspaket vorgelegt, das wesentliche Vorschläge zur Erreichung des neuen 55%-Ziels enthält. Dieses sogenannte »Fit for 55«-Paket betrifft insbesondere die Energie- und Verkehrspolitik. Es enthält Vorschläge für einen neuen EU-Emissionshandel auf Straßenverkehr und Gebäude, strengere CO₂-Emissionsvorgaben für neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (mit dem Ergebnis, dass alle ab 2035 zugelassenen Neuwagen emissionsfrei sein müssen) sowie eine CO₂-Grenzsteuer. Weiter sollen kostenlose Emissionszertifikate sowie die Kerosinsteuerbefreiung für den Flugverkehr phasenweise abgeschafft werden.

Europäisches Jahr der Schiene 2021

2021 ist von den europäischen Institutionen zum Europäischen Jahr der Schiene ausgerufen worden. Dies ist das erste Mal, dass ein Europäisches Jahr einem spezifischen Sektor gewidmet wird, und zeigt, dass die EU der Schiene eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Ziele des europäischen Grünen Deals zubilligt.

Das thematische Jahr soll dazu beitragen, die Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger zu positionieren und damit die Ziele des europäischen Grünen Deals im Verkehrssektor zu erreichen. Das Europäische Jahr baut vor allem auf Kommunikationsmaßnahmen des Sektors und seiner Stakeholder auf. Höhepunkt und sichtbares Zeichen für die grenzüberschreitende Leistung des Schienensektors wird die Fahrt eines Sonderzuges durch fast alle Länder Europas im September und Oktober 2021.

Handels- und Kooperationsabkommen zwischen Vereinigtem Königreich und EU

Das Vereinigte Königreich und die EU haben sich am 24. Dezember 2020 auf ein Freihandelsabkommen geeinigt, das vorläufig am 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist. Am 27. April 2021 gab auch das Europäische Parlament seine Zustimmung, sodass das Abkommen am 1. Mai 2021 endgültig in Kraft treten konnte. Das Abkommen sieht für den Warenhandel zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich weder Zölle noch

Quoten vor und enthält stattdessen weitreichende Regelungen, um den fairen Wettbewerb zu garantieren. In Bezug auf den Verkehr sieht das Abkommen eine dauerhafte Vernetzung in den Bereichen Luft-, Straßen- und Seeverkehr vor, wenn auch der Marktzugang hinter dem des Binnenmarktes zurückbleibt. Der Eisenbahnverkehr durch den Kanaltunnel ist gemäß der bereits zuvor beschlossenen EU-Notfallverordnung bis September 2021 gesichert. In dieser Zeit sollen Frankreich und das Vereinigte Königreich ein grenzüberschreitendes Abkommen abschließen, um die Kanaltunnelverkehre auch langfristig zu sichern. Da die Verhandlungen für ein grenzüberschreitendes Abkommen andauern, hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Verlängerung der EU-Notfallverordnung bis März 2022 vorgelegt.

PERSONENVERKEHR

Einigung zur Revision der europäischen Fahrgastreueverordnung

Nach der Einigung zwischen Rat und Parlament am 1. Oktober 2020 und der darauf folgenden formalen Annahme trat die neu gefasste europäische Fahrgastreueverordnung am 7. Juni 2021 in Kraft und gilt ab dem 7. Juni 2023. Die Neufassung sieht vor, dass die aktuell geltenden Verspätungsschädigungshöhen unverändert bleiben (25% des Fahrpreises nach einer Stunde Verspätung, 50% nach zwei Stunden). Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände kann sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) künftig von der Pflicht zur Verspätungsschädigung befreien. Die strenge Verpflichtung zu Hilfeleistungen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität bleibt grundsätzlich auf die personalbesetzten Bahnhöfe beschränkt. Vier Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung müssen EVU zudem bei der Beschaffung neuer Züge und der wesentlichen Modernisierung von Zügen eine verpflichtende Anzahl von Fahrradstellplätzen vorhalten.

RECHTLICHE THEMEN

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Ende Juni 2021 haben wir unsere sogenannte Triplik eingereicht. Mit einer mündlichen Verhandlung ist frühestens gegen Ende 2021, eher 2022 zu rechnen.

Starke Schiene

UMSETZUNG DER STARKEN 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 zum Zweck 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.*«

Das *Urteil des Bundesverfassungsgerichts* → 4 mit der Forderung nach konkreteren und früheren klimapolitischen Maßnahmen wird aus unserer Sicht der Umsetzung der Strategie einen weiteren bedeutsamen Impuls geben.

Bei der Erreichung wesentlicher DB-Zielgrößen ergab sich im ersten Halbjahr 2021 ein differenziertes Bild. Die Transportleistung im SGV befindet sich bereits wieder auf deutlichem Wachstumskurs. Demgegenüber bestehen weiterhin coronabedingte Belastungen für das Fahrgastaufkommen im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr. Auch hier wurden aber im Zuge der schrittweisen Aufhebung der Beschränkungen wieder deutliche Erholungsbewegungen sichtbar.

Insgesamt zeigte sich auch im ersten Halbjahr 2021, dass unsere Strategie Starke Schiene auch in Krisenzeiten wichtige und richtige Richtschnur für unser Handeln ist.

In den strategischen Ausbaufeldern *Robuster, Schlagkräftiger* und *Moderner* waren im ersten Halbjahr 2021 weitere Fortschritte zu verzeichnen:

Ausbaufeld Robuster

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

- > Trotz der coronabedingten Einschränkungen haben wir an unserem Kurs, die Kapazitäten in der Infrastruktur auszubauen, festgehalten: Die Baumaßnahmen sind weiterhin auf einem sehr stabilen Niveau. Im ersten Halbjahr 2021 konnten so im Bestandsnetz 553 km Gleise, 749 Weichen und 956.781 t Schotter erneuert werden. Insgesamt sind 1.269 Oberbaumaßnahmen fertiggestellt worden und 376 Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im zweiten Halbjahr 2021 wurden im Zeitraum bis Juni 2021 neu begonnen. An rund 1.000 Stationen werden unter anderem im

Rahmen des Konjunkturpakets 2021 rund 2.000 Einzelmaßnahmen umgesetzt. An 265 Stationen wurde bereits mindestens mit dem Bau begonnen.

- > Der Entwurf der Netzkonzeption 2040 liegt vor. Die technische Spezifikation der Vorserie für digitale Stellwerke (DSTW) ist vollständig. Die Finanzierbarkeit aus Bundesmitteln wurde erreicht.
- > Wesentliche Schritte wurden im Baustein Ausbau der Flotte und Werke umgesetzt. Im ersten Halbjahr 2021 wurden acht *neue ICE 4* → 29 13-Teiler von insgesamt 50 ausgeliefert. 32 von insgesamt 50 ICE 3 wurden bis Ende Juni 2021 modernisiert. Wir planen ab 2023 weiterhin mit deutlichen Kapazitätssteigerungen in unseren Instandhaltungswerken unter anderem in Berlin, Hamburg und Frankfurt am Main und setzen konsequent die Planung der Werkneubauten in Nürnberg und Cottbus fort. Für das neue Werk Cottbus wurde die Vorplanung abgeschlossen.
- > Über den Ausbaustein 100.000 Mitarbeitende sorgen wir dafür, die notwendige Anzahl an Mitarbeitenden zu rekrutieren, zu qualifizieren und an uns zu binden, um den DB-Konzern insgesamt *robuster* zu machen und die Verkehrsverlagerung personell umzusetzen. Mittels digitalen Recruitings und der Einhaltung von Abstandsregeln konnten wir unsere Personaloffensive trotz der Corona-Restriktionen weiterverfolgen und bereits 16.800 Einstellungszusagen abgeben.

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.

Im ersten Halbjahr 2021 wurden zum Beispiel folgende Zwischenziele erreicht:

- > Die wesentlichen operativen Größen des Systemverbunds Bahn wurden in einer gesamtheitlichen Modellierung zusammengeführt. Damit wird eine fokussiertere Planung und Steuerung entlang der relevanten strategischen Größen möglich. Die Prozesse von Planung und Steuerung können gestrafft werden, was zu einer Entlastung der Regelorganisation führt.
- > Für den Bereich der Instandhaltung von Fahrzeugen wurde ein Verbundprozessmanagement in der Regelorganisation eingerichtet.

- > Für die Verbundprozesse Bereitstellung und Zugfahrt wurde im Großraum Frankfurt am Main die Verbundinitiative Engpassmanagement gestartet. Verbundziel ist dabei die Reduzierung der Verspätungen, die vom verspäteten Zug nicht selbst verursacht wurden, zum Beispiel Standzeiten wegen belegter Gleise, kreuzender Züge oder unplanmäßiger Überholungen (sogenannte sekundäre Lost Units).

DER FÜNFTE AUSBAUSTEIN DER MITARBEITENDEN

Wir beteiligen unsere Mitarbeitenden im Rahmen des Ausbausteins »15 Ausbausteine der Mitarbeitenden« an der Umsetzung der Strategie. Ziel ist die Entwicklung zusätzlicher Ausbausteine, die die zentralen Anliegen der Mitarbeitenden abbilden und die Umsetzung der Strategie unterstützen. Die Ausbausteine entstehen in einem halbjährigen Partizipationsprozess.

Vier in 2020 ausgewählte Ausbausteine wurden weiter vorangetrieben:

- > »Sicher unterwegs« → 16 startete im Januar 2020 und hat zum Ziel, die Sicherheit der Mitarbeitenden zu verbessern.
- > »Mein Wissen – Dein Wissen – Unser Wissen« startete im Juni 2020 und adressiert das Bedürfnis der Mitarbeitenden, auf dokumentiertes Wissen einfacher zugreifen zu können.
- > »Kolleg:innen gehen. Ihr Wissen bleibt.« nahm im September 2020 seine Arbeit auf. Hier ist geplant, sowohl einen Zugang zu Regelwerkswissen zu schaffen und dieses handlungsleitender aufzubereiten (zum Beispiel über Schulungen der Regelwerksautoren) als auch den Transfer von erfolgsrelevantem Erfahrungswissen zu unterstützen.
- > »Wissen, wie Eisenbahn geht« startete im Januar 2021 und hat zum Ziel, mehr System- und Verbundwissen für alle Führungskräfte und Mitarbeitenden zu vermitteln. Dafür wurde bereits ein geschäftsfeldübergreifendes Curriculum Grundwissen Eisenbahn entwickelt.

Parallel wurde von September 2020 bis Februar 2021 der fünfte Ausbaustein »Frag mich einfach« zusammen mit insgesamt 315 Ausbauer:innen in unterschiedlichen virtuellen Formaten entwickelt. Ziel ist, die Einbindung von Mitarbeitenden in Entscheidungsprozesse zu verstärken. Es werden Lösungen entwickelt, mit denen das Praxiswissen von Mitarbeitenden besser genutzt werden kann.

Im Juni 2021 startete die Ausbauwelle TeamDB. Bis Dezember 2021 werden mit 450 Ausbauer:innen Lösungen gesucht, die die (geschäftsfeld-)übergreifende Zusammenarbeit im DB-Konzern stärken.

Ausbaufeld Moderner

Mit dem Ausbaufeld **Moderner** tragen wir den Bedürfnissen unserer Kund:innen nach modernen und attraktiven Angeboten Rechnung. Wir sind überzeugt, dass neue Mobilitätsfor-

men, analog der klassischen Massenverkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs, Teil der Daseinsvorsorge sind und daher nur in Form eines integrierten öffentlichen Verkehrsangebots einen sinnvollen Mehrwert für Kund:innen, Gesellschaft und Klimaschutz leisten.

Während der Corona-Pandemie ist auch die Nachfrage nach Angeboten der neuen Mobilitätsformen beeinträchtigt. Da hier vorwiegend Verkehre zu Beginn und Ende (First und Last Mile) der Reisekette realisiert werden, besteht eine hohe Abhängigkeit von der Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Dessen ungeachtet wurden auch im Ausbaufeld **Moderner** zahlreiche Projekte vorangetrieben:

- > Die Angebotserweiterung im Fernverkehr mit »superschnellen Sprintern« wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 umgesetzt.
- > Direktverbindungen zum Flughafen Frankfurt am Main wurden auf 22 deutsche Bahnhöfe ausgeweitet, der intermodale Umstieg wurde optimiert.
- > Die Buchbarkeit von Online-Tickets auch nach Abfahrt wurde etabliert.
- > Im Rahmenvertrag mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) wurde ein erstes Projekt für On-Demand-Verkehr etabliert, weitere Verkehre wurden aufgenommen in Essen, Offenbach, Leipzig und Darmstadt.
- > Das Konzept für schnelle Verbindungen im SGV zwischen Top-Chemiestandorten wurde fertiggestellt. Im Kombinierten Verkehr wurde eine Direktverbindung zwischen den Häfen Antwerpen und Rotterdam und relevanten Wirtschaftszentren in Betrieb genommen. Im Einzelwagenverkehr wurden sechs multimodale Expressverbindungen aufgenommen (Hamburg–Köln, Hamburg–Berlin, Hamburg–Mannheim, Köln–München, Köln–Berlin, München–Mannheim).
- > Durch digitale Weiterentwicklung wurde die Beauftragung von Verkehren mittels link-to-rail beschleunigt.

Grüne Transformation

Im Rahmen des Ausbausteins **Umwelt und 100% Grünstrom** haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Grüne Transformation in den Bereichen Klima-, Ressourcen-, Lärm- und Naturschutz voranzutreiben. Im ersten Halbjahr 2021 haben wir zum Beispiel weitere Verträge über den Bezug von **Erneuerbaren Energien** → 45 unter anderem aus **Windkraft** **Nr. 47** abgeschlossen. Zudem haben wir uns das neue Ziel gesetzt, den **DB-Konzern bereits bis 2040 klimaneutral** → 12 zu machen. Damit tragen wir ganz maßgeblich zur dringend notwendigen Erreichung der angepassten **Klimaziele der Bundesrepublik** → 4 und der **EU** → 4 bei.

Produktqualität und Digitalisierung

PÜNKTLICHKEIT

Pünktlichkeit (in %)	1. Halbjahr 2021	2020	1. Halbjahr 2020
Schiene DB-Konzern in Deutschland	94,7	95,1	95,6
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	94,9	95,2	95,7
DB Fernverkehr	79,5	81,8	83,5
DB Regio	95,3	95,6	96,0
DB Cargo (Deutschland)	71,2	77,6	79,7
DB Arriva (Schiene: Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien)	95,2	93,1	91,5
DB Regio (Bus) ¹⁾	84,7	83,4	83,3
DB Cargo (Europa)	70,8	76,9	79,1

Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede Zugfahrt/Busfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Die Ankunft der planmäßigen beziehungsweise bis zu einer definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen.

¹⁾ Wert erstes Halbjahr 2020 angepasst infolge einer Methodenänderung in 2020.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- > Die durch den Angebotshochlauf gestiegene Netzauslastung, die sich insbesondere auf hochbelasteten Strecken und im Störfall negativ auswirkte.
- > Das hohe Baugeschehen, das trotz eines effektiven Baustellenmanagements zu Kapazitätseinschränkungen geführt hat.
- > Externe Sonderereignisse, insbesondere die extremen winterlichen Witterungsbedingungen im Februar 2021. Während der Wintereinbruch im Januar 2021 die Pünktlichkeit aufgrund einer stabilen Infrastrukturverfügbarkeit und eines hohen Abdeckungsgrads der Rückfallebenen kaum negativ beeinflusst hat, sorgte das Sturmtief Tristan Anfang Februar 2021 für kritische Winterverhältnisse. Der Bahnbetrieb musste trotz eines umfangreichen Einsatzes von Personal und Technik zum Teil vorsorglich eingestellt werden. Die in der Folge gestörten Bereitstellungs- und Umlaufprozesse führten insbesondere im Güter- und Fernverkehr zu einer nachlaufenden eingeschränkten Leistungsfähigkeit. Die erste Hitzewelle im Juni 2021 wirkte zusätzlich negativ auf Fahrzeuge und Infrastruktur und somit auch auf die Pünktlichkeit.
- > Mitte März 2021 ereignete sich auf einer der meistbefahrenen Güterverkehrsstrecken Europas ein Bergsturz bei Kestert im Mittelrheintal. Dieser führte trotz umgehend eingeleiteter Räumung zu einer mehr als 40-tägigen Sperrung der rechten Rheinstrecke. Aufgrund der notwendigen weiträumigen Umleitungen und der damit verbundenen

Mehrbelastung der linksrheinischen Infrastruktur entstanden Fahrzeitverlängerungen für alle EVU. Vor allem die Betriebsqualität des Güterverkehrs wurde stark beeinflusst. Positiv im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 wirkte vor allem bei DB Fernverkehr der Rückgang von Zusatzverspätungen durch Langsamfahrstellen insbesondere auf der Nord-Süd-Achse mit dem Knoten Hamburg als Schwerpunkt.

Maßnahmen im Schienengüterverkehr

Einer der Schlüssel für eine erfolgreiche Verkehrswende ist Wachstum im SGV. Im ersten Halbjahr 2021 wurden Maßnahmen für den Kurz- und Mittelfristzeitraum abgeleitet und mit deren Umsetzung begonnen. Bei der Bewertung möglicher Maßnahmen kamen sowohl analytische als auch Simulationsverfahren zum Einsatz. Eine weiterführende Evaluation der Wirksamkeit bereits umgesetzter Maßnahmen erfolgt im zweiten Halbjahr 2021.

Stark für den Sommer

Im ersten Halbjahr 2021 erfolgte innerhalb des Systemverbunds Bahn eine intensive und übergreifende Vorbereitung auf die Sommerperiode und den erwarteten Reiseverkehr nach Aufhebung der Reisebeschränkungen. Der Schwerpunkt des Programms lag auf einer weiteren Steigerung und Absicherung der Systemstabilität. Hierfür wurden konkrete Maßnahmen sowohl bei EVU als auch bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sowie übergreifend im Systemverbund Bahn abgeleitet und umgesetzt. Im Fokus standen unter anderem eine hohe Anlagenverfügbarkeit, ein reibungsloser Betrieb sowie die Steuerung des Geschehens vor Ort in den Fahrgastinnenräumen sowie auf den Bahnsteigen. Zur frühzeitigen Identifikation von Risiken und zur kurzfristigen Gegensteuerung wurde ein intensives Monitoring eingeführt.

Weiterentwicklung Starke S-Bahn

Da die S-Bahnen in den nächsten Jahren ein signifikantes Wachstum zu meistern haben, sollen die Voraussetzungen für ein weiterhin leistungsfähiges S-Bahn-System entwickelt und umgesetzt werden. Bei DB Regio, DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe soll insbesondere die Pünktlichkeit in den nächsten fünf Jahren dadurch weiter gesteigert

werden. Neben der Standardisierung von lokalen Best-Practice-Ansätzen, wie zum Beispiel der Verhinderung von Gleisübertritten bei der S-Bahn München, fließen auch die gesammelten Erfahrungen aus der Corona-Pandemie zur Pünktlichkeitssteigerung mit ein. So werden unter anderem Erkenntnisse aus der reduzierten Reisendenzahl genutzt, um Maßnahmen abzuleiten, wie zum Beispiel die Anpassung der Bahnsteiggestaltung, Fahrplananpassungen und Infrastrukturverbesserungen.

Analyse Wintereinbruchs Auswirkungen

Der extreme Wintereinbruch Anfang 2021 hatte starke Auswirkungen auf den Schienenverkehr. Unsere Leistung unter solchen Bedingungen haben wir im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses analysiert. Alle relevanten Stakeholder haben die Erkenntnisse aufgearbeitet und Maßnahmen entwickelt. Ziel war es, den Systemverbund Bahn noch besser auf schwere Wintertage vorzubereiten und eine hohe Zuverlässigkeit und gute Kund:inneninformation auch bei herausfordernden Witterungsbedingungen sicherzustellen. Im Fokus standen die technische Ausrüstung und Verfahren, Planung und Einsatz der Schneeräumung und Betriebskonzepte im Störfall. Konkrete Maßnahmen beziehen sich unter anderem auf die Stärkung der Rückfallebenen sowie auf die Robustheit der Infrastruktur. Die Umsetzung der Maßnahmen findet derzeit statt.

Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit

Mehrere im Vorjahr gestartete zentrale Initiativen zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit wurden fortgeführt:

- > Das Projekt Starke Instandhaltung von Fahrzeugen (SIFA) legte wichtige Grundlagen und erarbeitete ein funktionales sowie ein technisches Zielbild der Instandhaltung im Systemverbund Bahn. Ziel ist es, die Fahrzeugverfügbarkeit für die EVU zu maximieren und gleichzeitig die Instandhaltungskosten zu reduzieren.
- > Zusätzlich wurde der geschäftsfeldübergreifende Verbundprozess Instandhaltung von Fahrzeugen (VP IHFZ) ins Leben gerufen. Dabei werden die Herausforderungen an den Schnittstellen gemeinsam mit den Geschäftsfeldern angegangen, um die Instandhaltung von Fahrzeugen kontinuierlich zu verbessern. Der Verbundprozess wurde am 1. Juni 2021 verankert.
- > Das Projekt Starke Materialwirtschaft (Starke MaWi) hat das Ziel, stehende Fahrzeuge in der Instandhaltung aufgrund von Fehlteilen zu vermeiden. Dabei wird insbesondere der Materialbedarfsplanungsprozess neu aufgestellt. Ein besonderer Fokus liegt auf der Verfügbarkeit von Radsätzen und ihren Sekundärteilen.

KUND:INNENSICHERHEIT

Mehr Kameras in Zügen und Bahnhöfen

Im Rahmen des mit dem Bund vereinbarten Programms zum Ausbau der Videotechnik wurden im ersten Halbjahr 2021 rund 750 Kameras an elf Stationen neu oder als Ersatz für ältere Technik installiert. Livebilder stehen den DB-Leitstellen und der Bundespolizei zur Verfügung. Zugriff auf Aufzeichnungen hat ausschließlich die Bundespolizei. Insgesamt betreibt der DB-Konzern mehr als 40.000 Videokameras in Zügen und Bahnhöfen.

Arbeitsgruppe Technische Sicherheit

Im ersten Halbjahr 2021 haben DB-Konzern und Bundespolizei weitere Aufträge aus der Arbeitsgruppe (AG) Technische Sicherheit umgesetzt. Die AG Technische Sicherheit mit dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI), dem BMVI sowie dem DB-Konzern und der Bundespolizei hatte 2019 und 2020 bauliche, personelle und organisatorische Maßnahmen entwickelt und unter wissenschaftlicher Begleitung auf Realisierbarkeit geprüft. Ziel ist es, die Sicherheit des Schienenverkehrs und seiner Anlagen weiter zu steigern. Nach der konzeptionellen Prüfung stehen nun Praxisprüfungen ausgewählter Themen an. Parallel dazu hat der DB-Konzern eine Kommunikationskampagne in verschiedenen Social-Media-Kanälen gestartet, mit der wir auf die von Bahnanlagen ausgehenden Gefahren hinweisen.

Mehr Präsenz und lageorientierter Einsatz

Das Sicherheitskonzept sieht weiterhin vor, die Präsenz eigener Sicherheitskräfte kontinuierlich zu erhöhen. Die aus inzwischen rund 4.200 DB-Sicherheitskräften gebildeten Doppelstreifen und Einsatzteams werden nun in allen Regionen der DB Sicherheit von Mobilien Unterstützungsgruppen (MUG) mit acht Einsatzkräften und einer Teamleitung ergänzt. Die MUG sind vor allem zur Unterstützung für die Kolleg:innen im Streifendienst bei gewaltbereiten Personen im Einsatz und spielen ihre besonderen Kompetenzen insbesondere in Situationen aus, bei denen viele potenzielle Störer:innen erwartet werden. Im Fokus der besonderen Qualifikationen steht eine besonders effiziente Unterstützung von Polizeikräften. Neben verkehrsvertraglichen Vorgaben werden so auch allgemeine Sicherheitsbedürfnisse in Zügen und Bahnhöfen erfüllt.

Präventionsarbeit neu aufgestellt

Im ersten Halbjahr 2021 hat der DB-Konzern den Neuaufbau seiner Präventionsarbeit abgeschlossen und bundesweit sechs Präventionsteams aufgestellt. Die Präventionsteams sensibilisieren zum richtigen Verhalten an Bahnanlagen, klären zu Gefahren des Bahnbetriebs auf und arbeiten gemeinsam mit der Bundespolizei im Bereich der Kriminalprävention. Einsatzorte der Präventionsteams sind Bahnhöfe, Bahnübergänge, aber auch Güterbahnhöfe, wenn sich etwa unerlaubte Gleisüberschreitungen häufen. Speziell ausgerüstete Präventionsfahrzeuge enthalten Messe- und Präsentationstechnik sowie Informationsmaterial und erlauben Einsätze immer dort, wo es erforderlich ist. Die Präventionsteams besuchen Schulen und Jugendeinrichtungen, außerdem koordinieren sie Informationsveranstaltungen für Kinder und Jugendliche im Bahnbereich.

Weiterführende Information zum Thema *Sicherheit*: → 16.

DIGITALISIERUNG

Künstliche Intelligenz im Bahnbetrieb

Wir bauen den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) weiter aus:

- > Bei der S-Bahn Stuttgart unterstützt KI die Disponent:innen dabei, den Verkehr im Störfall möglichst effizient zu steuern. Das sorgt für pünktlichere Züge und staufreien Verkehr auf stark befahrenen Strecken. Wir haben das KI-Tool selbst entwickelt und werden es in weiteren S-Bahn-Netzen einsetzen.
- > Auch in der Instandhaltung bewährt sich KI zunehmend. KI erkennt und meldet Schäden an einem ICE automatisiert. Wir werden diese Technologie künftig in mehreren ICE-Werken nutzen. Auch für Regional- und Güterzüge laufen erste Tests.

KI ist ein entscheidender Hebel für Pünktlichkeitsverbesserungen. Bei der S-Bahn Stuttgart konnte bei ersten Tests die Pünktlichkeit im Störfall um bis zu 3 Prozentpunkte gesteigert werden. In größeren Verkehrsnetzen sind sogar bis zu zweistellige Pünktlichkeitsgewinne möglich. Zudem können die vorhandenen Schienenkapazitäten noch effizienter genutzt und so eine engere Taktung und mehr Fahrzeuge ermöglicht werden.

Digitale S-Bahn Hamburg gewinnt Mobilitätspreis

Der Deutsche Mobilitätspreis ging 2021 an das Projekt Digitale S-Bahn Hamburg. Das Team von DB-Konzern und Siemens Mobility bringt Deutschlands erste hochautomatisierte S-Bahn-Fahrzeuge auf die Schiene. In Kooperation mit der

Freien und Hansestadt Hamburg sollen ab Oktober 2021 vier Hamburger S-Bahnen mit Fahrgästen an Bord digital gesteuert werden. Die Projektkosten von 60 Mio. € teilen sich die drei Beteiligten.

Neue Vereinbarung zur Digitalkooperation

Vier Jahre nach dem Start der Digitalisierungskooperation zwischen der französischen Staatsbahn SNCF und dem DB-Konzern wurden weiterführende Schritte in sieben Bereichen vereinbart, in denen die Automatisierung des Bahnbetriebs vorangetrieben und Qualität, Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Schienenverkehrs erhöht werden sollen. Auch Energiemanagement und Reduzierung des Kohlenstoffausstoßes gehören zu den Themenfeldern der Kooperation. Ziel ist es, die Integration neuer Lösungen zu beschleunigen und die Anforderungen des *europäischen Grünen Deals* → 6 zu erfüllen.

Digitalisierung von sieben Regionalstrecken

Mit dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB) werden sieben Regionalstrecken mit digitaler Stellwerkstechnik ausgerüstet. Die neue Technik löst herkömmliche Anlagen unterschiedlicher Bauarten ab. Bis 2035 – fünf Jahre früher als bislang geplant – sollen die digitalen Technologien komplett in Deutschland einziehen und die klimafreundliche Schiene leistungsfähiger machen.

Mit einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund wurden Anfang Dezember 2020 zusätzliche Mittel für digitale Stellwerkstechnik zur Verfügung gestellt.

Grüne Transformation

Die Auswirkungen des Klimawandels betreffen uns alle. Das spüren wir als DB-Konzern in unserem Kerngeschäft – aber auch unsere Kund:innen. Nur durch eine massive Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene können die deutschen und europäischen Klimaziele erreicht werden. Wir übernehmen als einer der größten Verkehrsinfrastrukturbetreiber Europas Verantwortung für die Umwelt. Deshalb haben wir die Grüne Transformation des DB-Konzerns in unserer *Strategie Starke Schiene* → 8 verankert. Sie ist unser ganzheitlicher Ansatz für einen lebenswerten Planeten auch für nachfolgende Generationen.

Unsere Verantwortung für die Umwelt und für die Gesellschaft gehen dabei Hand in Hand. Nur wenn wir bei unseren Entscheidungen Mensch und Umwelt gleichermaßen berücksichtigen, können wir die übergreifenden Ziele der Starken Schiene erreichen: für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa. Um die Grüne Transformation voranzutreiben, arbeiten wir an den für uns und unsere Stakeholder wichtigen Themen. Dafür haben wir fünf Handlungsfelder definiert: Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz, Lärmschutz und soziale Verantwortung.

KLIMASCHUTZ

Weiterentwicklung des Klimaziels

Wir wollen bereits bis 2040 klimaneutral sein. Mit dieser Entscheidung, die wir im ersten Halbjahr 2021 getroffen haben, haben wir das bisherige Ziel um zehn Jahre vorgezogen. Damit liegt unser angestrebtes Zieljahr noch deutlich vor dem durch die Bundesregierung beschlossenen *Zieljahr 2045 für die Klimaneutralität Deutschlands* → 4.

Um dieses Ziel zu erreichen, werden wir unsere Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland ab 2025 vollständig mit Ökostrom versorgen. Zudem werden wir die Wärmeversorgung »vergrünen« und fossile Energieträger wie Heizöl und Erdgas schrittweise ablösen. Eine höhere Energieeffizienz soll zudem für sinkende Verbräuche sorgen.

Weniger Treibhausgase emittieren wir auch durch deutlich jüngere Zugflotten im Fern-, Regional- und Güterverkehr sowie durch Investitionen in grüne Technologien. Unsere laufenden Aktivitäten zu Entwicklung und Einsatz alternativer Antriebe und Kraftstoffe treiben wir weiter voran. Technologieoffene Pilotprojekte, zusammen mit Partnern aus der Industrie, konzentrieren sich auch auf einen grüneren Nahverkehr auf Straße und Schiene. Geplant sind unter anderem

die Umstellung der Busflotte von DB Regio Bus auf klimafreundlichere Kraftstoffe, der Bau neuer Infrastrukturen für Akkuzüge, die Versorgung von Brennstoffzellenzügen mit Wasserstoff und der Einsatz alternativer Kraftstoffe auf Straße und Schiene.

Positiv auf unsere Klimabilanz werden sich auch die Digitalisierung der Schiene sowie technische Umrüstungen, etwa in der Instandhaltung, auswirken.

Weiterführende Informationen zu einzelnen Umweltmaßnahmen finden sich im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder* → 26 ff.

Klimaresilienz-Strategie

Wir bereiten uns mit einer Klimaresilienz-Strategie auf künftige Witterungsextreme vor. Eine wesentliche Grundlage für das konzernweite Maßnahmenpaket ist die von uns beauftragte Studie des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK). Für die Studie analysierte das PIK Wetterdaten von 1961 bis 2020. Basierend darauf wurden Projektionen zu möglichen Entwicklungen des Klimas für 2031 bis 2060 entwickelt.

Die aktuelle, bereits zweite PIK-Studie für den DB-Konzern weist dabei erstmals detaillierte Prognosen zu klimatischen Besonderheiten in 34 Verkehrsregionen aus. Im Ergebnis wird es in Deutschland voraussichtlich deutlich mehr Hitzetage und Starkregen, dafür weniger Eistage im Winter geben. Wir nutzen die wissenschaftlichen Daten, um vor allem Infrastruktur, Fahrzeuge und Bahnhöfe noch besser gegen Klimafolgen zu wappnen und eine fundierte Resilienz-Strategie zu entwickeln. Unser Ziel ist es, das Angebot auf der Schiene wetterfester zu machen.

Bereits nach der ersten Klimastudie des PIK (2018) haben wir eine Vielzahl konkreter Maßnahmen getroffen, um uns für die Folgen des Klimawandels zu wappnen. Ein Beispiel ist die intensivierete Grünpflege am Gleis. Durch mehr Personal, mehr Expertise, digitale Tools sowie Investitionen von jährlich 125 Mio. € sind wir bereits wetterfester geworden. Sturmschäden durch Bäume gingen seit 2018 um rund 25% zurück.

Auch bei Schienenfahrzeugen sorgen wir bereits heute schon vor – der ICE 4 ist beispielsweise für Außentemperaturen bis 45°C gewappnet. Ältere Baureihen (BR) werden für einen längeren Einsatz generalüberholt und mit klimafesten Anlagen ausgerüstet.

NATURSCHUTZ

Der Schutz von Artenvielfalt und natürlichen Lebensräumen ist eine weitere wesentliche Aufgabe, die wir insbesondere im Betrieb und bei der Weiterentwicklung unserer Infrastruktur berücksichtigen. Mit unseren Aktivitäten, insbesondere beim Neu- und Ausbau in der Schieneninfrastruktur, erfüllen wir alle gesetzlichen Anforderungen im Naturschutz und gehen mit vielen freiwilligen Maßnahmen auch darüber hinaus. Der DB-Konzern entwickelt die bisherige Vegetationskontrolle im Gleis zu einem nachhaltigen Vegetationsmanagement weiter. Ein Kernelement ist der vorzeitige Ausstieg aus der Anwendung von Glyphosat. Gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie arbeiten wir an der Entwicklung von alternativen Verfahren. Wir verfolgen das Ziel, den Schienenverkehr bis 2023 glyphosatfrei zu betreiben.

RESSOURCENSCHUTZ

Wir treiben eine effiziente Ressourcennutzung mit der Wiederverwendung und dem Recycling von Materialien voran. Unser Ziel ist es, die Recyclingquote unserer Abfälle bei über 95% zu halten. Insbesondere bei Bauabfällen erreichen wir aufgrund einer umfassenden Wiederverwertung eine sehr hohe Recyclingquote. Bei unseren weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, werden wir diese in den kommenden Jahren mit einem weiterentwickelten Abfallmanagement ebenfalls steigern. Die neue Strategie zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe möglichst weitgehend zu recyceln, zeigt Erfolge. Daneben verlängern wir durch das **Redesign grün Nr. 87**, insbesondere von Schienenfahrzeugen, den Lebenszyklus unserer Produktionsmittel, setzen Recyclingmaterialien ein und optimieren unsere Materialkreisläufe kontinuierlich. Mit dem Einsatz von innovativen **3-D-Druck-Verfahren grün Nr. 149** stellen wir gezielt Ersatzteile selbst her, um auch den Rohstoffverbrauch in der Instandhaltung zu reduzieren.

LÄRMSCHUTZ

Lärmschutzziel 2030/2050

Das gemeinsam mit dem Bund gesetzte Ziel, die Belastung der Anwohner:innen durch Schienenverkehrslärm an Schienenwegen des Bundes bis 2020 zu halbieren, haben wir erreicht. Bis zum Jahresende 2020 wurden alle aktiven Bestandsgüterwagen unserer DB Cargo-Flotte in Deutschland auf **Flüsterbremsen grün Nr. 5** umgerüstet sowie im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt an über 2.000 km Streckennetz aktive und passive ortsfeste Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

Wir wissen, dass die weitere Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist. Deshalb arbeiten wir weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels 2030/2050:

- > Bis 2030 werden wir im Rahmen der Fortführung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt 3.250 km Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlasten. Das heißt, rund 800.000 Menschen und damit mehr als die Hälfte der Anwohner:innen an lärmbelasteten Strecken werden von Schienenverkehrslärm entlastet.
- > Bis 2050 werden wir die insgesamt 6.500 km lärmbelasteter DB-Bestandsstrecken vollständig von Schienenverkehrslärm entlasten. Das heißt, wir werden alle rund 1,6 Millionen Betroffenen vom Lärm entlastet haben.

Bis Ende Juni 2021 haben wir insgesamt 2.063 km mit ortsfesten Lärmschutzmaßnahmen lärmsaniert. Mit 63,9 Mio. € wurden im ersten Halbjahr 2021 im Rahmen des Programms aus Haushaltsmitteln des Bundes 29,6 km Schallschutzwände errichtet und 1.048 Wohnungen mit passiven Schallschutzmaßnahmen ausgestattet.

Voraussetzung für die Zielerreichung ist die Mittelbereitstellung durch den Bund.

Innovative Güterwagen bei DB Cargo

Die Agentur der Europäischen Union für Eisenbahnen (ERA) hat den von DB Cargo entwickelten Güterwagen »m2« zugelassen. Der m2-Wagen ist als erster Güterwagen Europas als flexibles Baukastensystem und nicht nur für einen bestimmten Einsatzzweck zugelassen. Die m2-Wagen eignen sich für den Containertransport und dank austauschbarer Behälter für viele unterschiedliche Güter. Für die Zukunft ist der Einsatz mehrerer Tausend solcher Wagen geplant. Gleichzeitig nimmt die Digitalisierung im SGV Fahrt auf. Im Rangierbahnhof München-Nord wurde ein digitales Testfeld gemeinsam mit dem BMVI gestartet. Arbeitsaufwendige Schritte in der Zugbildung sollen künftig weitgehend automatisiert ablaufen. Das wiederum kann die Kapazität von Rangierbahnhöfen um bis zu 40% erhöhen. Auch beim Lärmschutz an Güterwagen gibt es Fortschritte. Als Ergebnis des BMVI-Projekts Innovativer Güterwagen wurde der Einsatz sogenannter Absorberringe an Radsätzen untersucht, um den Schienenverkehrslärm bei neu beschafften Güterwagen weiter zu senken. Hier stehen erste Praxistests an.

Mitarbeitende

MITARBEITENDENZAHL UND -STRUKTUR

Mitarbeitende nach Geschäftsfeldern	Vollzeitpersonen (VZP) ¹⁾					Natürliche Personen (NP)				
	30.06. 2021	30.06. 2020	Veränderung		31.12. 2020	30.06. 2021	30.06. 2020	Veränderung		31.12. 2020
			absolut	%				absolut	%	
DB Fernverkehr	19.026	18.320	+706	+3,9	18.794	20.088	19.411	+677	+3,5	19.873
DB Regio	37.350	36.980	+370	+1,0	37.159	39.488	39.142	+346	+0,9	39.299
DB Cargo	30.203	29.874	+329	+1,1	30.052	30.744	30.409	+335	+1,1	30.586
DB Netze Fahrweg	51.347	49.832	+1.515	+3,0	50.330	52.797	51.211	+1.586	+3,1	51.714
DB Netze Personenbahnhöfe	6.778	6.302	+476	+7,6	6.525	7.132	6.645	+487	+7,3	6.864
DB Netze Energie	1.890	1.804	+86	+4,8	1.861	1.963	1.868	+95	+5,1	1.928
Sonstige	58.187	56.735	+1.452	+2,6	57.878	60.843	59.383	+1.460	+2,5	60.589
Systemverbund Bahn	204.781	199.847	+4.934	+2,5	202.599	213.055	208.069	+4.986	+2,4	210.853
DB Arriva	44.345	46.477	-2.132	-4,6	46.008	47.326	49.544	-2.218	-4,5	48.796
DB Schenker	74.514	73.792	+722	+1,0	74.161	76.893	76.873	+20	-	76.629
DB-Konzern	323.640	320.116	+3.524	+1,1	322.768	337.274	334.486	+2.788	+0,8	336.278
⊕ Konsolidierungskreisänderungen	-501	-	-501	-	-	-559	-	-559	-	-
DB-Konzern - vergleichbar	323.139	320.116	+3.023	+0,9	322.768	336.715	334.486	+2.229	+0,7	336.278

¹⁾ Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern ist per 30. Juni 2021 gestiegen. Diese Entwicklung wurde getrieben durch den Mitarbeitendenaufbau bei DB Netze Fahrweg vor allem im Bauprojektmanagement der DB Netz AG. Die Rekrutierungsbemühungen insbesondere im Instandhaltungs- und Bauprojektbereich sowie im Betrieb werden weiterhin konsequent verfolgt. Durch das gestiegene Auftragsvolumen konnte ein Personalzuwachs insbesondere bei DB Fahrzeuginstandhaltung und bei der DB E.C.O.-Gruppe verzeichnet werden. Eine gestiegene Fertigungstiefe und der Ausbau innovativer Themenfelder führten bei DB Systel zu einem Anstieg der Mitarbeitenden. Bei DB Netze Personenbahnhöfe resultiert der Aufbau aus gestiegenen Projektvolumina im Baubereich. Darüber hinaus verzeichneten auch DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo durch die Einstellung von Mitarbeitenden vom externen Arbeitsmarkt und die Übernahme ausgelernter Azubis insbesondere in den operativen Bereichen einen Personalaufbau. Gegenläufig ist die Entwicklung bei DB Arriva, im Wesentlichen durch coronabedingte geringere Leistungsvolumina.

Der Anteil der Mitarbeitenden außerhalb Deutschlands lag per 30. Juni 2021 bei rund 35 % (per 30. Juni 2020: rund 36 %).

Mitarbeitende nach Regionen (in VZP)	30.06. 2021	30.06. 2020	Veränderung		31.12. 2020
			absolut	%	
Deutschland	209.903	205.578	+4.325	+2,1	207.996
Europa (ohne Deutschland)	84.686	85.823	-1.137	-1,3	85.699
Asien/Pazifik	16.836	16.694	+142	+0,9	16.764
Nordamerika	8.850	8.664	+186	+2,1	9.027
Übrige Welt	3.365	3.357	+8	+0,2	3.282
DB-Konzern	323.640	320.116	+3.524	+1,1	322.768

Mitarbeitende nach Regionen (in NP)	30.06. 2021	30.06. 2020	Veränderung		31.12. 2020
			absolut	%	
Deutschland	218.985	214.735	+4.250	+2,0	217.028
Europa (ohne Deutschland)	89.092	90.666	-1.574	-1,7	89.990
Asien/Pazifik	16.874	16.740	+134	+0,8	16.806
Nordamerika	8.951	8.984	-33	-0,4	9.163
Übrige Welt	3.372	3.361	+11	+0,3	3.291
DB-Konzern	337.274	334.486	+2.788	+0,8	336.278

RECRUITING

Beliebtheit des DB-Konzerns steigt bei Fachkräften

Mit dem »Trendence Fachkräfte-Barometer« kürt das unabhängige Beratungs- und Marktforschungsunternehmen Trendence Institut jedes Jahr die beliebtesten Arbeitgeber. Im Vergleich zum Vorjahr konnten wir uns bei den nicht akademischen Berufen um insgesamt 15 Plätze verbessern und stiegen von Platz 22 auf Platz 7. Die Befragung unter den

Akademiker:innen ergab einen erheblichen Sprung von Platz 55 auf Platz 9. Damit erzielten wir das bislang beste Ergebnis sowohl in der Zielgruppe der Nichtakademiker:innen als auch bei den Akademiker:innen. Der DB-Konzern erreichte erstmals die Top 10 der beliebtesten Arbeitgeber des Rankings. Für den DB-Konzern ist die Top-Platzierung gerade während der Corona-Pandemie ein starkes Signal. Nur durch eine hohe Arbeitgeberattraktivität kann es gelingen, offene Personalbedarfe trotz angespannter Arbeitsmarktverhältnisse zu decken und damit die Konzernziele zu erreichen.

FÜHRUNG, QUALIFIZIERUNG UND TRANSFORMATION

Miteinander-Werkstätten gestartet

Ende 2020 hat die letzte Mitarbeitendenbefragung stattgefunden – mit den besten Ergebnissen seit Beginn der Messung. Der Folgeprozess in Form von Mitarbeitenden-Werkstätten wurde im ersten Halbjahr 2021 durchgeführt. Von Februar bis Juni 2021 fanden über 2.800 der neu entwickelten »Miteinander-Werkstätten« statt. Hier wurden die Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung teamübergreifend mit dem Fokus auf die Stärkung des Miteinanders analysiert und konkrete Verbesserungspotenziale erarbeitet – auf Basis des Kompasses für ein starkes Miteinander für eine Starke Schiene.

Neue Instrumente zur Leistungsbeurteilung

»Gemeinsam besser werden. Für unsere Kunden.« Unter diesem Motto haben wir zu Jahresbeginn 2021 neue Instrumente zur Leistungsbeurteilung und zum Feedbackgeben eingeführt. »Mein Performance Management« ist seit Beginn 2021 für rund 200.000 Mitarbeitende verfügbar – und soll helfen, die Ziele der Starke Schiene mit der persönlichen Weiterentwicklung der Mitarbeitenden zu verbinden.

Impfkampagne gestartet

Im Mittelpunkt des Gesundheitsschutzes stand beim DB-Konzern unter anderem der Umgang mit der Corona-Pandemie. Ein wichtiges Element in den letzten Monaten war das Angebot an DB-Mitarbeitende, sich in eigens aufgebauten Impfzentren sowie durch den betriebsärztlichen Dienst impfen zu lassen. Insgesamt ist dies an 45 Standorten deutschlandweit möglich. Damit wurde den Mitarbeitenden unkompliziert ein Impfangebot unterbreitet und das Gesundheitssystem unterstützt. Seit Juli 2021 bietet der DB-Konzern zudem an, auch Angehörige zu impfen, und dies ohne zeitlichen Vorlauf.

ARBEIT DER ZUKUNFT

Zukunftsfähige Beschäftigungsbedingungen

TARIFVERHANDLUNGEN NOCH NICHT ABGESCHLOSSEN

Unser Ziel in dieser Tarifrunde mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ist es, ein der wirtschaftlichen Situation angemessenes Tarifpaket zu vereinbaren, um die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns sicherzustellen. Die GDL hatte zum 31. Dezember 2020 beziehungsweise zum 28. Februar 2021 alle maßgeblichen Tarifverträge mit dem DB-Konzern gekündigt. Zuvor hatte sich die GDL geweigert, dem von der Bundesregierung initiierten »Bündnis für unsere Bahn« beizutreten. Die Gewerkschaftsführung hat mehrere Angebote des DB-Konzerns abgelehnt und die Verhandlungen nach der vierten Runde für gescheitert erklärt. Die GDL hat eine Urabstimmung eingeleitet und Streiks angekündigt.

TARIFEINHEITSGESETZ WIRD ANGEWENDET

Seit dem 1. Januar 2021 muss der DB-Konzern das Tarifeinheitsgesetz (TEG) zur Anwendung bringen. Solange es keine gemeinsame Vereinbarung mit beiden beteiligten Gewerkschaften gibt, ist das TEG in den DB-Betrieben anzuwenden, in denen die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und die GDL dieselben Berufsgruppen vertreten. Betroffen sind 71 der 300 Betriebe des DB-Konzerns. In 55 Betrieben kommen künftig ausschließlich die Regelungen mit der EVG zur Anwendung. In 16 Betrieben gelten dagegen etwa für Lokführer:innen und Zugpersonal nur die Tarifverträge der GDL. Der DB-Konzern bietet beiden Gewerkschaften eine geordnete Koexistenz an und ist hierzu bereit, entsprechende Gespräche zu führen und Vereinbarungen abzuschließen.

Zukunft der Arbeit und Diversity

- > Das Team DB ist ein Spiegel der Gesellschaft und vielfältig. Wir beschäftigen Mitarbeitende aus vier Generationen und aus über 100 verschiedenen Kulturen. Dies alles in weit über 500 Berufsfeldern und mit Mitarbeitenden, die zu einem hohen Anteil einen Migrationshintergrund haben. Vielfalt ist bei uns ausdrücklich erwünscht. Das Thema Diversity ist Teil unserer *Strategie Starke Schiene* → 7f. und dort fest verankert. Eines unserer Ziele ist, den Anteil der Frauen in Führungspositionen auf 30 % bis 2024 zu steigern. Damit wollen wir insgesamt erfolgreicher werden und mehr Frauen für Führungspositionen begeistern. Aus Anlass des Weltfrauentages am 8. März 2021 nahmen wir das Thema einen Monat lang in den Fokus. Ab sofort nennen wir uns als DB-Konzern offiziell ArbeitgeberIN.

- > Wir sind davon überzeugt, dass divers aufgestellte Teams erfolgreicher und innovativer sind. Aus Anlass des Diversity-Tages am 18. Mai 2021 bot der DB-Konzern Mitarbeitenden und Öffentlichkeit Online-Events für noch mehr Gleichberechtigung und Chancengleichheit.
- > »Neue Arbeit« betrifft alle Berufsbilder und Arbeitswelten des DB-Konzerns und legt einen wichtigen Grundstein für die Erreichung der Starke Schiene. Genau aus diesem Anlass wurde die Digitalkonferenz »Woche der Neuen Arbeit« im Juni 2021 veranstaltet. Unter dem Motto »Von Mitarbeitenden für Mitarbeitende« wurde ein interaktives Programm mit über 70 virtuellen Programmpunkten aus dem ganzen Konzern organisiert.

Smart HR

Wir modernisieren unser Personalmanagement grundlegend, indem wir einen Großteil der Personalprozesse digitalisieren und in die Oracle Cloud Human Capital Management (HCM) überführen. So werden künftig alle Personalthemen über einen zentralen Zugang für Mitarbeitende, Führungskräfte und Personaler:innen erreichbar sein. Durch die Umstellung auf eine cloudbasierte Software können Mitarbeitende ihre Personalangelegenheiten effizienter und selbstständiger erledigen. Die neue Plattform wird im Wesentlichen im Systemverbund Bahn in Deutschland zum Einsatz kommen. Profitieren werden davon rund 200.000 Mitarbeitende.

SICHERHEIT

Bedrohungsmanagement 24/7

Über unser *Bedrohungsmanagement (Integrierter Bericht 2020 → 258)* wurden im ersten Halbjahr 2021 mehr als 30 Fälle registriert und Betroffene oder Meldende unterstützt.

Übergriffe auf Mitarbeitende

Die Durchsetzung der coronabedingten Verhaltensregeln hat zu anhaltend hohem Konfliktpotenzial für Mitarbeitende im Kontakt mit Kund:innen geführt. Die im zweiten Quartal 2021 langsam wieder steigenden Reisendenzahlen haben erneut eine Verlagerung von Schwerpunkten ergeben und die Anpassung der Sicherheitskonzepte erfordert. Unsere Mitarbeitenden sind im ersten Halbjahr 2021 bundesweit 1.211-mal angegriffen worden (einschließlich Androhungen und Versuchen). Knapp 10% der Fälle stehen in Zusammenhang mit der Durchsetzung von Abstands- und Hygieneregeln. Die meistbetroffenen Berufsgruppen sind das Zugbegleitpersonal mit 46% sowie die Sicherheits- und Ordnungsdienste mit 42%.

Ausbaustein Sicher unterwegs

Im Rahmen der Umsetzung der Strategie Starke Schiene werden aus Sicht der Mitarbeitenden wichtige Themen in den Ausbausteinen der Mitarbeitenden angesprochen.

Mit dem Mitarbeitenden-Ausbaustein Sicher unterwegs haben unsere Mitarbeitenden Sicherheit als ein zentrales Handlungsfeld des DB-Konzerns definiert. Es werden Maßnahmen für die Sicherheit von Mitarbeitenden und Kund:innen umgesetzt.

- > Auf die ersten Ergebnisse der im Herbst 2020 eingeführten standardisierten Sicherheitsabfrage im Rahmen des Reisenden-Information-Systems (RIS) für Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr haben wir mit zusätzlichen Beauftragungen von Sicherheitsstreifen in besonders belasteten Zügen reagiert.
- > Auch in Zügen von DB Fernverkehr fahren seit Beginn des Jahres mehr Sicherheitskräfte mit. Ihre Aufgaben sind die Überwachung und Durchsetzung der Hygiene- und Abstandsregeln sowie die Stärkung der subjektiven und objektiven Sicherheit der Fahrgäste.
- > Mit einer multimedialen Kampagne unter dem Motto »Sicherheit geht alle an« etablieren wir seit Mai 2021 das Bewusstsein für die Sicherheit von Mitarbeitenden und sensibilisieren die gesamte Belegschaft.
- > Die Entwicklung einer neuen IT-Plattform soll ab 2023 ermöglichen, schneller von Gefahrenlagen zu erfahren, unmittelbar zu reagieren und noch gezielter Hilfe zu organisieren.

Weiterführende Informationen zum Thema *Kund:innen-sicherheit*: → 10f.

Geschäftsverlauf

MARKTUMFELD ERHOLT SICH SCHRITTWEISE

Nachfrage nach Mobilität weiter zurückhaltend, Nachfrage nach Gütertransporten erholt sich

Die Corona-Pandemie hat das öffentliche Leben in Europa im ersten Halbjahr 2021 weiter geprägt. Aufgrund weiterer Infektionswellen haben Behörden erneut Kontakt- und Ausgangsbeschränkungen sowie Geschäftsschließungen erlassen, um die Anzahl der Infektionen zu beschränken und Überlastungen der Gesundheitssysteme zu verhindern. Im Vergleich zum Frühjahr 2020 waren die Maßnahmen vielerorts jedoch gezielter und auf kontaktintensive Dienstleistungen beschränkt. Dagegen war die Produktion von Gütern nahezu uneingeschränkt möglich.

Dementsprechend haben sich unsere Umfeldbedingungen unterschiedlich entwickelt. So blieb die Nachfrage nach Mobilität weiter deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. Mit den ersten Maßnahmenlockerungen zum Frühsommer setzte jedoch eine langsame Erholung ein. Im Güterverkehr hat diese Erholung bereits deutlich früher eingesetzt. Die hohe Nachfrage nach Konsum- und Investitionsgütern in Asien und in den USA hat dabei sowohl die örtliche als auch die europäische Industrieproduktion belebt. Infolgedessen hat die Transportnachfrage global und in Europa zugenommen und das Umfeld für den DB-Konzern verbessert.

Erholung der großen Wirtschaftsregionen erfolgt zeitversetzt

Die Weltwirtschaft befindet sich seit dem Sommer 2020 auf einem Erholungskurs, der sich jedoch je nach Wirtschaftsregion und je nach Ausmaß des regionalen Corona-Pandemiegeschehens unterschiedlich schnell vollzieht. In China und weiten Teilen Asiens befand sich die Wirtschaftsleistung schon 2020 wieder auf dem Vor-Corona-Niveau und ist im ersten Halbjahr 2021 wieder kräftig gewachsen. Auch in den USA und Nordamerika insgesamt hat mit einer steigenden Impfquote sowie den umfangreichen staatlichen Ausgabenprogrammen ein deutlicher Aufschwung begonnen.

Von der hohen Nachfrage in diesen Regionen hat auch der globale Güterhandel profitiert, der trotz einiger Sondereffekte wie der Blockade des Suezkanals oder dem Corona-Ausbruch in mehreren asiatischen Häfen das Niveau von 2019 überschritten hat.

In Europa hat sich die weitere Erholung der Wirtschaft angesichts hoher Infektionszahlen im Winter 2020 und Frühjahr 2021 allerdings verzögert. Zwar hat die Industrie ange-

sichts der hohen globalen Nachfrage bereits wieder volle Auftragsbücher, die Produktion selbst ist allerdings durch die Lieferengpässe in den verschiedenen Branchen immer wieder begrenzt worden.

Im Dienstleistungssektor hat die Belebung der wirtschaftlichen Aktivität erst mit dem langsamen Ende der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie im Frühsommer 2021 eingesetzt. Stützend haben weiterhin die Ausgaben- und Kurzarbeitsprogramme vieler Staaten gewirkt, die beispielsweise einen drastischen Anstieg der Arbeitslosigkeit verhindern konnten.

Diese stützende Wirkung gilt insbesondere für Deutschland, wo solide Staatsfinanzen vergleichsweise hohe finanzielle Hilfen und Investitionen ermöglicht haben. Auch profitiert Deutschland durch den hohen Anteil der Industrie an der Gesamtwirtschaft vom globalen Aufschwung überdurchschnittlich stark. Im ersten Halbjahr 2021 ist die Wirtschaftsleistung dennoch nur leicht gewachsen, da sich die Verluste des ersten und die Gewinne des zweiten Quartals nahezu aufhoben.

Energiemärkte

Die zentrale Sicherungsstrategie 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 2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	65,2	43,2	+ 22,0	+ 50,9
Höchstpreis	76,6	71,8	-	-
Tiefstpreis	50,6	16,0	-	-
Endpreis per 30.06./31.12.	75,1	51,8	+ 23,3	+ 45,0

Quelle: Thomson Reuters

Der Ölpreis hat im ersten Halbjahr 2021 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf Dollarbasis um rund 50% angezogen. Diese Entwicklung wurde für den Euro-Raum durch einen stärkeren Euro anteilig abgedefert.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland wurden über den Ölpreisanstieg hinaus zusätzlich getrieben durch die Einführung der CO₂-Steuer und lagen bis Ende Mai 2021 um rund 15% über den entsprechenden Vorjahreswerten.

Während für gewöhnlich steigende Kraftstoffpreise die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen im Vergleich zum Pkw stärken, war die Kraftstoffpreisentwicklung angesichts

der Corona-Einschränkungen im ersten Halbjahr 2021 von untergeordneter Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl der Reisenden im schienengebundenen Personenverkehr (PV). Demgegenüber dürfte die Dieselverteuerung zur vergleichsweise positiven Entwicklung im SGV zumindest beigetragen haben. Jedoch belasteten die steigenden Kraftstoffpreise den Landverkehr bei DB Schenker sowie das Busgeschäft.

STROM UND EMISSIONSZERTIFIKATE

	1. Halb-jahr 2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR)				
IN €/MWH¹⁾				
Durchschnittspreis	58,0	40,5	+17,5	+43,2
Höchstpreis	72,4	50,0	-	-
Tiefstpreis	48,7	33,9	-	-
Endpreis per 30.06./31.12.	72,4	50,0	+22,4	+44,8
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂²⁾				
Durchschnittspreis	44,0	24,8	+19,2	+77,4
Höchstpreis	56,9	33,5	-	-
Tiefstpreis	31,3	14,3	-	-
Endpreis per 30.06./31.12.	56,4	32,7	+23,7	+72,5

Quelle: Thomson Reuters

Die Daten für das erste Halbjahr 2021 und das Jahr 2020 entsprechen den per Juli 2021 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

¹⁾ In Deutschland.

²⁾ Europaweit im europäischen Emissionshandel (EU-ETS).

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom legten im ersten Halbjahr 2021 deutlich zu. Wichtigste Preistreiber stellten die Preise für Emissionsberechtigungen (EUA im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems) sowie der Preisanstieg für Erdgas dar. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns wirkten unsere Sicherungsaktivitäten dämpfend.

ERTRAGSLAGE

- > *Wirtschaftliche Entwicklung infolge der Corona-Auswirkungen auf den Personenverkehr weiter unter Druck.*
- > *Sehr positive Entwicklung von DB Schenker.*
- > *Umsatz fast auf Vor-Corona-Niveau, Ergebnisgrößen verbessern sich.*

Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2020

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des DB-Konzerns wurde auch im ersten Halbjahr 2021 wesentlich durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst. Corona-Beschränkungen führten im Januar und Februar 2021 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten, die noch nicht durch die Corona-Pandemie beeinflusst waren, zu einem starken Einbruch der Reisendenzahlen.

Umsatz

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halb-jahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Umsatz (in Mio. €)	21.784	19.423	+2.361	+12,2	22.014
± Sondereffekte	2	0	+2	-	-1
Umsatz bereinigt	21.786	19.423	+2.363	+12,2	22.013
davon Systemverbund Bahn	9.309	9.036	+273	+3,0	10.958
± Konsolidierungskreisänderungen	-18	-6	-12	-	-
± Währungskursänderungen	164	-	+164	-	-
Umsatz vergleichbar	21.932	19.417	+2.515	+13,0	22.013
davon Systemverbund Bahn	9.293	9.030	+263	+2,9	10.958

Der Umsatz stieg im Wesentlichen getrieben durch die Volumen- und Frachtratenentwicklung bei DB Schenker. Auch im Systemverbund Bahn stieg der Umsatz wieder. Hier wurden allerdings positive Effekte vor allem aus der Nachfrageerholung bei DB Cargo, zusätzlichen Bestellerentgelten bei DB Regio und positiven Preiseffekten bei den Infrastrukturgeschäftsfeldern durch coronabedingte Fahrgastrückgänge teilweise aufgezehrt. Dabei ist aber auch zu berücksichtigen, dass das erste Quartal 2020 noch überwiegend frei von Corona-Einschränkungen war. Ab April 2021 stieg bei DB Fernverkehr und DB Regio die Nachfrage wieder spürbar.

Die Sondereffekte waren unverändert unerheblich für die Umsatzentwicklung.

Veränderungen im Konsolidierungskreis → 69 und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine spürbaren Auswirkungen:

- > Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betrafen den Bereich Sonstige (+13 Mio. €) und DB Netze Fahrweg (+5 Mio. €) im ersten Halbjahr 2021 sowie DB Fernverkehr (-4 Mio. €) und DB Netze Personenbahnhöfe (-2 Mio. €) im ersten Halbjahr 2020.
- > Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (-177 Mio. €) und DB Arriva (+16 Mio. €).

UMSATZENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halb-jahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Außenumsatz bereinigt nach Geschäftsfeldern (in Mio. €)	21.786	19.423	+2.363	+12,2	22.013
DB Fernverkehr	996	1.417	-421	-29,7	2.310
DB Regio	3.902	3.676	+226	+6,1	4.361
DB Cargo	2.130	1.845	+285	+15,4	2.141
DB Netze Fahrweg	966	877	+89	+10,1	812
DB Netze Personenbahnhöfe	243	292	-49	-16,8	303
DB Netze Energie	695	601	+94	+15,6	640
Sonstige	270	228	+42	+18,4	280
Systemverbund Bahn	9.202	8.936	+266	+3,0	10.847
DB Arriva	1.930	2.058	-128	-6,2	2.687
DB Schenker	10.654	8.429	+2.225	+26,4	8.491
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-	-12
DB-Konzern	21.786	19.423	+2.363	+12,2	22.013

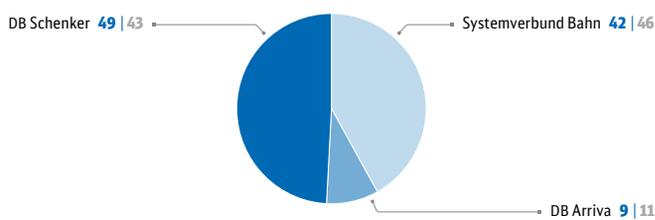
Die Außenumsatzentwicklung der Geschäftsfelder im **Systemverbund Bahn** → 27ff. war überwiegend positiv. Neben Erholungseffekten bei der Nachfrage wirkten Preiseffekte vor allem bei den Infrastrukturgeschäftsfeldern. Bei DB Fernverkehr führten coronabedingte Nachfrageeinbrüche zwischen Januar und März 2021 zu einem deutlichen Umsatzrückgang. Bei DB Netze Personenbahnhöfe wirkte sich das coronabedingt rückläufige Vermietungsgeschäft aus.

Bei DB Arriva sank der Umsatz vor allem infolge der Beendigung des **Arriva-Rail-North-(ARN-)Franchise** (Integrierter Bericht 2020 → 157) am 1. März 2020. Bereinigt um diesen Effekt war auch hier eine leichte Erholung zu verzeichnen.

DB Schenker zeigt getrieben durch Volumenzuwächse sowie gestiegene Frachtraten einen deutlichen Umsatzzuwachs, auch wieder über das Vor-Corona-Niveau.

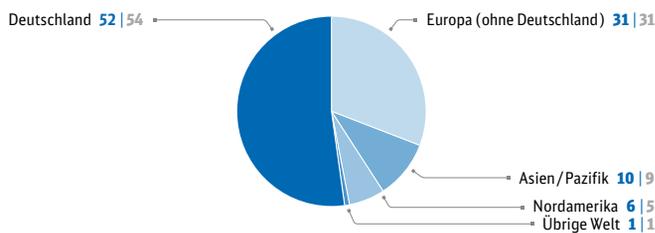
UMSATZSTRUKTUR

Außenumsatz bereinigt nach Bereichen (in %) **1. Halbjahr 2021** | 1. Halbjahr 2020



Infolge des überproportionalen Umsatzanstiegs bei DB Schenker bei einem gleichzeitigen Rückgang bei DB Arriva hat sich die Umsatzstruktur spürbar zugunsten von DB Schenker verschoben.

Außenumsatz bereinigt nach Regionen (in %) **1. Halbjahr 2021** | 1. Halbjahr 2020



Außenumsatz bereinigt nach Regionen (in Mio. €)	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Deutschland	11.254	10.557	+ 697	+ 6,6	12.457
Europa (ohne Deutschland)	6.673	5.934	+ 739	+ 12,5	6.836
Asien/Pazifik	2.213	1.665	+ 548	+ 32,9	1.504
Nordamerika	1.285	1.022	+ 263	+ 25,7	947
Übrige Welt	361	245	+ 116	+ 47,3	269
DB-Konzern	21.786	19.423	+ 2.363	+ 12,2	22.013

Die regionale Umsatzentwicklung war übergreifend positiv und wurde in jeder Region getrieben durch die Entwicklung von DB Schenker.

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 2020 → 99) ist unverändert.

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung.

Im ersten Halbjahr 2021 wirkten Währungskurseffekte insgesamt unwesentlich ertrags- und aufwandsmindernd. Effekte aus Veränderungen im Konsolidierungskreis waren ebenfalls nicht wesentlich. Die Auswirkungen sind in der voranstehenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert.

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war im ersten Halbjahr 2021 geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den PV und die starke Entwicklung der Transport- und Logistikaktivitäten. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich wieder besser. Hier wirkten sich Zuwächse auf der Ertragsseite positiv aus:

- > Die **Umsatzentwicklung** → 18f. war vor allem getragen durch die Entwicklung von DB Schenker deutlich positiv. Auch im Systemverbund Bahn war insgesamt wieder ein Umsatzzuwachs zu verzeichnen.
- > Zudem stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge deutlich. Hier wirkten im Wesentlichen höhere Inanspruchnahmen von Drohverlustrückstellungen bei DB Regio, leistungsbedingt höhere Trassenpreisförderungen sowie die erstmalige Förderung des Einzelwagenverkehrs bei DB Cargo und höhere Versicherungserträge für Schadensereignisse in Vorjahren bei DB Fernverkehr ertragssteigernd.

Der Aufwand stieg infolge der Geschäftsentwicklung insbesondere bei DB Schenker und DB Cargo deutlich, aber im Verhältnis zu den Erträgen insgesamt unterproportional:

- > Der Materialaufwand erhöhte sich spürbar, primär getrieben durch einen Anstieg der eingekauften Transportleistungen sowie höhere Frachtraten bei DB Schenker. Im Systemverbund Bahn wirkten vor allem preis- und leistungsbedingt höhere Aufwendungen für Trassen- und Stationsnutzung bei DB Regio, leistungsbedingt höhere eingekaufte Transportleistungen bei DB Cargo, zusätzliche Belastungen aus einem strengeren Winter sowie

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung (in Mio. €)	1. Halbjahr						Veränderung					1. Halbjahr 2019
	2021	Umgliederungen			Bereinigung Sonder- effekte	2021 bereinigt	2020 bereinigt	absolut	davon Konsolidie- rungskreis- effekte	davon Währungs- kurs- effekte	%	
		Auf-/Ab- zinsung IFRS	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- Amorti- sation								
Umsatz	21.784	-	-	-	2	21.786	19.423	+ 2.363	+ 12	- 164	+ 12,2	22.013
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.805	-	-	-	-	1.805	1.695	+ 110	+ 3	- 0	+ 6,5	1.490
Sonstige betriebliche Erträge	1.420	-	-	-	- 17	1.403	1.257	+ 146	- 11	+ 1	+ 11,6	1.116
Materialaufwand	- 12.706	-	-	-	24	- 12.682	- 10.766	- 1.916	+ 1	+ 129	+ 17,8	- 10.876
Personalaufwand	- 9.409	-	-	-	60	- 9.349	- 9.077	- 272	- 15	+ 19	+ 3,0	- 8.902
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.092	-	-	-	12	- 2.080	- 2.375	+ 295	+ 8	- 1	- 12,4	- 2.307
EBITDA/EBITDA bereinigt	802	-	-	-	81	883	157	+ 726	- 2	- 16	-	2.534
Abschreibungen	- 1.876	-	-	17	1	- 1.858	- 1.937	+ 79	- 1	+ 3	- 4,1	- 1.777
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	- 1.074	-	-	17	82	- 975	- 1.780	+ 805	- 3	- 13	- 45,2	757
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	- 233	- 2	-	-	-	- 235	- 282	+ 47	+ 0	+ 0	- 16,7	- 333
Operatives Ergebnis nach Zinsen	- 1.307	- 2	-	17	82	- 1.210	- 2.062	+ 852	- 3	- 13	- 41,3	424
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	- 4	-	0	-	-	- 4	- 9	+ 5	-	+ 0	- 55,6	-
Übriges Finanzergebnis	5	2	0	-	-	7	- 95	+ 102	+ 0	+ 1	-	- 18
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	- 17	-	- 17	- 26	+ 9	-	+ 0	- 34,6	- 32
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	- 82	- 82	- 1.477	+ 1.395	-	- 0	- 94,4	- 97
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 1.306	-	-	-	-	- 1.306	- 3.669	+ 2.363	- 3	- 12	- 64,4	277

gestiegene Energiekosten erhöhend. Bei DB Arriva war gegenläufig vor allem die Beendigung des ARN-Franchise aufwandsmindernd.

- > Der Personalaufwand stieg ebenfalls an. Im Systemverbund Bahn wirkte sich neben Tarifeffekten auch die höhere Mitarbeitendenzahl aus. Zusätzliche Belastungen resultierten bei DB Schenker aus der positiven Entwicklung der Geschäftstätigkeit. Vor allem die Beendigung des ARN-Franchise bei DB Arriva wirkte gegenläufig aufwandsmindernd.
- > Gegenläufig sanken die sonstigen betrieblichen Aufwendungen spürbar, im Wesentlichen infolge geringerer Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen bei DB Regio. Bei DB Arriva wirkten zudem Effekte aus der Beendigung des ARN-Franchise aufwandsmindernd. Infolge der positiven Geschäftsentwicklung stiegen bei DB Schenker gegenläufig die Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen.
- > Auch die Abschreibungen gingen zurück, wenn auch nur leicht. Im Systemverbund Bahn wurden investitionsbedingt höhere Abschreibungen unter anderem durch gegenläufige Effekte aus dem Erreichen des Endes der Nutzungsdauer von Fahrzeugen mehr als ausgeglichen. Bei DB Arriva wirkte die Beendigung des ARN-Franchise deutlich aufwandsmindernd.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen verbesserte sich, zusätzlich unterstützt durch die Entwicklung des Zinsniveaus.

Das Beteiligungsergebnis blieb auf einem sehr niedrigen Niveau, die Veränderung war maßgeblich getrieben durch geringere Verluste der GHT Mobility GmbH und der Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal.

Der Anstieg des übrigen Finanzergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus einem im Saldo erzielten Ertrag aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung von Rückstellungen.

Die außerordentlichen Belastungen gingen im Wesentlichen infolge des Wegfalls von Wertminderungen bei DB Arriva aus dem ersten Halbjahr 2020 deutlich zurück:

Außerordentliches Ergebnis (in Mio. €)	1. Halbjahr		2020	davon EBIT-wirksam
	2021	davon EBIT-wirksam		
DB Fernverkehr	-	-	1	1
DB Regio	0	0	0	0
DB Cargo	- 19	- 19	- 13	- 13
DB Netze Fahrweg	- 1	- 1	- 2	- 2
DB Netze Personenbahnhöfe	-	-	3	3
DB Netze Energie	- 25	- 25	-	-
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 38	- 38	- 70	- 70
Systemverbund Bahn	- 83	- 83	- 81	- 81
DB Arriva	0	0	- 1.396	- 1.396
DB Schenker	0	0	0	0
Konsolidierung Übrige	1	1	0	0
DB-Konzern	- 82	- 82	- 1.477	- 1.477

Das außerordentliche Ergebnis setzte sich im ersten Halbjahr 2021 unter anderem aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- > Restrukturierungsmaßnahmen (im Wesentlichen im Bereich Sonstige) und
- > zusätzliche Energieaufwendungen (DB Netze Energie).

Die Zusammensetzung des außerordentlichen Ergebnisses im ersten Halbjahr 2020 ist im *Integrierten Zwischenbericht 2020* → 21 dargestellt.

ERGEBNIS NACH ERTRAGSTEUERN

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung (in Mio. €)	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.306	-3.669	+2.363	-64,4	277
Ertragsteuern	-122	-80	-42	+52,5	-72
tatsächliche Ertragsteuern	-135	-80	-55	+68,8	-90
latenter Steueraufwand (-)/-ertrag (+)	13	-	+13	-	18
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1.428	-3.749	+2.321	-61,9	205
Aktionäre der DB AG	-1.443	-3.753	+2.310	-61,6	198
Hybridkapitalgeber	13	13	-	-	-
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	2	-9	+11	-122	7

Sowohl das Ergebnis vor als auch nach Ertragsteuern verbesserte sich sehr deutlich. Die Ertragsteuerposition war insgesamt rückläufig. Die tatsächlichen Ertragsteuern stiegen aufgrund besserer Ergebnisse bei einigen ausländischen Konzerngesellschaften. Der teilweise gegenläufig wirkende latente Steuerertrag resultierte aus zusätzlichen temporären Differenzen bei ausländischen Konzerngesellschaften.

OPERATIVE ERGEBNISENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern (in Mio. €)	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
DB Fernverkehr	-1.144	-720	-424	+58,9	224
DB Regio	-359	-597	+238	-39,9	186
DB Cargo	-211	-352	+141	-40,1	-132
DB Netze Fahrweg	302	170	+132	+77,6	379
DB Netze Personenbahnhöfe	-7	53	-60	-	123
DB Netze Energie	40	16	+24	+150	23
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-194	-471	+277	-58,8	-376
Systemverbund Bahn	-1.573	-1.901	+328	-17,3	427
DB Arriva	-31	-153	+122	-79,7	101
DB Schenker	627	278	+349	+126	238
Konsolidierung Übrige	2	-4	+6	-	-9
DB-Konzern	-975	-1.780	+805	-45,2	757

Die Entwicklung der *bereinigten Ergebnisgrößen der Geschäftsfelder* → 26 ff. war differenziert:

- > Die Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn entwickelten sich uneinheitlich. DB Fernverkehr hatte infolge der anhaltenden Corona-Einschränkungen einen weiteren

deutlichen Rückgang zu verzeichnen. DB Regio und DB Cargo konnten ihre Verluste reduzieren. Bei den Infrastrukturgeschäftsfeldern gab es insgesamt eine deutliche Verbesserung durch Ertragszuwächse zu erkennen. Nur DB Netze Personenbahnhöfe verzeichnete infolge eines coronabedingt rückläufigen Vermietungsgeschäfts eine negative Entwicklung.

- > DB Arriva entwickelte sich wieder deutlich besser. Die Ergebnissituation blieb aber vor allem durch Corona-Effekte weiterhin negativ.
- > DB Schenker entwickelte sich vor allem getrieben durch die Entwicklung in der Luft- und Seefracht sehr erfreulich.

FINANZLAGE

- > *Insgesamt sechs Anleihetransaktionen (Gesamtvolumen rund 2,7 Mrd. €).*
- > *Rating-Einstufungen unverändert.*

Zinsumfeld

Rendite zehnjährige Bundesanleihen (in %)	1. Halbjahr 2021	2020	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	-0,31	-0,48	+0,17
Höchstrendite	-0,07	-0,14	+0,07
Tiefstrendite	-0,62	-0,91	+0,29
Endrendite per 30.06./31.12.	-0,20	-0,46	+0,26

Quelle: Thomson Reuters

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

Finanzmanagementsystem

Finanzierungsinstrumente (in Mrd. €)	Volumen 30.06.2021	davon in Anspruch genommen	Volumen 31.12.2020	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	25,1	30,0	23,3
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,2	0,9	3,1	0,9
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	1,1	3,0	-
Garantierte Kreditfazilitäten	4,9	2,9	5,0	2,9

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.

- > Für die langfristige Fremdfinanzierung steht uns ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung, dessen Volumen von 30 Mrd. € auf 35 Mrd. € erhöht wurde. Unter dem EDIP wurden im ersten Halbjahr 2021 sechs Senioranleihen (Gesamtvolumen: 2,7 Mrd. €) emittiert und drei Senioranleihen (Gesamtvolumen: 0,9 Mrd. €) getilgt. Der Auslastungsgrad per 30. Juni 2021 sank auf rund 72 % (per 31. Dezember 2020: rund 78 %).
- > Darüber hinaus steht uns ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung, das im ersten Halbjahr 2021 nicht weiter durch neue Emissionen in Anspruch genommen wurde. In der Folge lag der Auslastungsgrad per 30. Juni 2021 unverändert bei rund 28 %.
- > Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung. Per 30. Juni 2021 war das Programm mit 16 Emissionen in Euro und US-Dollar mit Restlaufzeiten von wenigen Wochen in Anspruch genommen. Somit stieg der Auslastungsgrad auf 37 % (per 31. Dezember 2020: -).
- > Zudem verfügten wir per 30. Juni 2021 über vertraglich zugesagte Kreditfazilitäten in Höhe von 4,9 Mrd. €, die auch zur Zwischenfinanzierung der vom Bund geplanten *Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden* → 3 dienen.
- > Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2021 auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von unverändert 2,6 Mrd. € zurückgreifen. Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Das Leasingvolumen ging tilgungsbedingt leicht zurück.

ANLEIHEEMISSIONEN

Senioranleihen

Anleiheemissionen 1. Halbjahr 2021/ISIN	Emit-tent	Wäh-rung	Volu-men in Mio.	Volu-men in Mio. €	Kupon in %	Fällig-keit	Lauf-zeit in Jahren
CH0581947808	DB Finance	CHF	400	370	0,100	Jan. 2036	15,0
XS2295280411	DB Finance	GBP	300	339	0,375	Dez. 2026	5,8
XS2299091186	DB Finance	SEK	5.000	494	0,478	Feb. 2026	5,0
XS2331271242	DB Finance	EUR	1.000	1.000	0,625	Apr. 2036	15,0
CH0522158887	DB Finance	CHF	325	296	0,200	Mai 2033	12,0
XS2343565698	DB Finance	AUD	260	168	3,100	Mai 2041	20,0

Über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) haben wir im ersten Halbjahr 2021 sechs neue Senioranleihen begeben (Gegenwert rund 2,7 Mrd. €). Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Alle Erlöse von nicht in Euro begebenen Anleihen wurden in Euro geswappt. Die Nachfrage nach den sechs öffentlichen Emissionen unter dem EDIP kam vor allem von institutionellen Investoren aus Europa und Asien.

Kreditrating-Einstufungen

Rating-Einstufungen DB AG	Erst-erteilung	Letzte Ver-öffentlichung	Einstufungen		
			kurz-fristig	lang-fristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05.2000	11.06.2020	A-1+	AA-	negativ
Moody's	16.05.2000	19.04.2021	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. S&P und Moody's haben im ersten Halbjahr 2021 keine Veränderungen an den Rating-Einschätzungen der DB AG vorgenommen.

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

ÖKONOMISCHE STEUERUNGSKENNZAHLEN

- > *Auswirkungen der Corona-Pandemie setzen Entwicklung von ROCE und Tilgungsdeckung weiterhin unter Druck.*

ROCE

ROCE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halb-jahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	- 975	- 1.780	+ 805	- 45,2	757
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	43.124	41.840	+ 1.284	+ 3,1	42.114
ROCE in %	- 4,5	- 8,5	-	-	3,6
Zielwert in %	≥ 6,5	≥ 6,5	-	-	≥ 7,0

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

Der ROCE stieg infolge der Verbesserung des bereinigten EBIT wieder spürbar, blieb aber negativ. Der Zuwachs des Capital Employed resultierte im Wesentlichen aus einem Anstieg des Sachanlagevermögens.

Tilgungsdeckung

Tilgungsdeckung (in Mio. €)	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
EBITDA bereinigt ¹⁾	883	157	+726	-	2.534
+ Operativer Zinssaldo ¹⁾	-235	-282	+47	-16,7	-333
+ Originärer Steueraufwand ¹⁾	-135	-80	-55	+68,8	-90
Operativer Cashflow nach Steuern	513	-205	+718	-	2.111
Netto-Finanzschulden per 30.06.	32.002	27.513	+4.489	+16,3	25.409
+ Pensionsverpflichtungen per 30.06.	5.343	5.917	-574	-9,7	5.270
+ Hybridkapital ²⁾ per 30.06.	1.003	1.003	-	-	-
Adjustierte Netto-Schulden per 30.06.	38.348	34.433	+3.915	+11,4	30.679
Tilgungsdeckung in %	2,7	-1,2	-	-	13,8
Zielwert in %	≥20	≥20	-	-	≥20

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

²⁾ Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung ist per 30. Juni 2021 gestiegen, war aber weiterhin auf sehr niedrigem Niveau:

- > Der operative Cashflow nach Steuern erhöhte sich vor allem infolge des verbesserten Ergebnisses. Die sehr starke Entwicklung von DB Schenker konnte die corona-bedingt angespannte Situation im Systemverbund Bahn mehr als kompensieren.
- > Die adjustierten Netto-Schulden stiegen infolge höherer **Netto-Finanzschulden** → 23 f. stark. Der Rückgang der Pensionsverpflichtungen wirkte nur unwesentlich dämpfend.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung Kapitalflussrechnung (in Mio. €)	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	10	-235	+245	-	1.386
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-2.292	-2.414	+122	-5,1	-1.857
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	2.264	2.397	-133	-5,5	584
Veränderung des Finanzmittelbestands	23	-582	+320	-	119
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	3.434	3.411	+23	+0,7	3.993

- > Maßgeblich für den deutlichen Anstieg des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war die verbesserte **Ergebnisentwicklung** → 20 ff. Insbesondere Working-Capital-Effekte wirkten teilweise kompensierend.
- > Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ging vor allem getrieben durch geringere Auszahlungen für **Netto-Investitionen** → 24 zurück. Gegenläufig dämpfend wirkten höhere Auszahlungen für Unternehmensanteile (SIGNON Deutschland GmbH bei DB Netze Fahrweg).
- > Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nahm im Wesentlichen durch einen geringeren **Nettomittelzufluss aus Senioranleihen** → 22 (-1.332 Mio. €) sowie einen höheren Mittelabfluss aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten (-83 Mio. €) ab. Gegenläufig wirkten der **Wegfall der**

Dividendenzahlung an den Bund → 3 (+650 Mio. €) sowie ein gestiegener Nettomittelzufluss aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (+632 Mio. €).

- > Im Saldo verfügte der DB-Konzern per 30. Juni 2021 im Vergleich zum Vorjahresende über einen nahezu unveränderten Bestand an flüssigen Mitteln.

VERMÖGENSLAGE

- > **Netto-Finanzschulden corona- und investitionsbedingt angestiegen.**
- > **Infrastruktur- und Schienenfahrzeuginvestitionen in Deutschland treiben Investitionen.**
- > **Eigenkapitalquote bleibt auf niedrigem Niveau.**

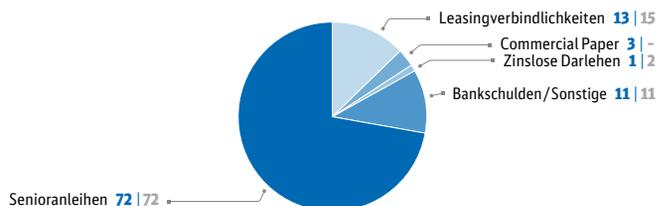
Netto-Finanzschulden

Netto-Finanzschulden (in Mio. €)	30.06. 2021	31.12. 2020	Veränderung		31.12. 2019
			absolut	%	
Senioranleihen	25.878	24.021	+1.857	+7,7	20.966
Leasingverbindlichkeiten	4.731	4.931	-200	-4,1	5.015
Commercial Paper	1.050	-	+1.050	-	890
Zinslose Darlehen	437	580	-143	-24,7	707
Sonstige Finanzschulden	3.870	3.792	+78	+2,1	1.115
Finanzschulden	35.966	33.324	+2.642	+7,9	28.693
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-3.959	-4.036	+77	-1,9	-4.397
± Effekte aus Währungssicherungen	-5	57	-62	-	-121
Netto-Finanzschulden	32.002	29.345	+2.657	+9,1	24.175

Die Netto-Finanzschulden sind per 30. Juni 2021 deutlich angestiegen. Dies resultierte aus einem Netto-Finanzmittelbedarf vor allem infolge der coronabedingt schwachen **Ergebnisentwicklung** → 20 f. bei einem gleichzeitig hohen Mittelbedarf für Investitionen. Die Ergebnisentwicklung bei DB Schenker sowie der Entfall der Dividendenzahlung an den Bund wirkten gegenläufig dämpfend.

- > Die Finanzschulden nahmen spürbar zu:
 - > Der Euro-Wert der **ausstehenden Senioranleihen** → 21 f. war emissionsbedingt deutlich höher. Währungskurs-effekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
 - > Die Leasingverbindlichkeiten und die Zinslosen Darlehen gingen tilgungsbedingt zurück.
 - > Die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper stiegen emissionsbedingt deutlich.
 - > Die sonstigen Finanzschulden nahmen vor allem infolge eines leichten Anstiegs des Saldos aus der Tilgung und Aufnahme von kurzfristigen Bankschulden im Wesentlichen wegen der weiterhin erforderlichen Zwischenfinanzierung der vom Bund geplanten **Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden** → 3 etwas zu.

- > Unsere Fremdwährungssenioranleihen werden ganz überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskurschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.
- > Die flüssigen Mittel gingen leicht zurück, sodass die Netto-Finanzschulden noch etwas stärker anstiegen.

Zusammensetzung Finanzschulden (in%) per 30.06.2021 | per 31.12.2020


Die Fristigkeitsstruktur und die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich leicht verändert: Die kurzfristigen Finanzschulden (bis 1 Jahr) stiegen insbesondere infolge der Commercial-Paper-Emissionen. Gegenläufig ging der Anteil der Finanzschulden mit Fälligkeit in 1 bis 5 Jahren zurück.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich emissionsbedingt leicht in Richtung der Commercial Paper verschoben. Die Anteile der Zinslosen Darlehen und der Leasingverbindlichkeiten nahmen tilgungsbedingt gegenläufig ab.

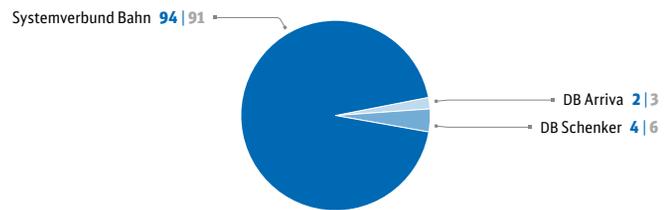
Investitionen

Investitionen (in Mio. €)	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Brutto-Investitionen	5.550	5.552	-2	-	4.825
davon Systemverbund Bahn	5.212	5.034	+178	+3,5	4.241
= Investitionszuschüsse	2.891	2.782	+109	+3,9	2.475
davon Systemverbund Bahn	2.882	2.777	+105	+3,8	2.468
Netto-Investitionen	2.659	2.770	-111	-4,0	2.350
davon Systemverbund Bahn	2.330	2.257	+73	+3,2	1.773

Die Brutto-Investitionen blieben annähernd unverändert auf einem sehr hohen Niveau. Ein Anstieg im Systemverbund Bahn vor allem infolge höherer Fahrzeuginvestitionen wurde durch einen Rückgang bei DB Arriva (Effekte aus der Beendigung des ARN-Franchise) und DB Schenker (rückläufige Leasingtätigkeit) mehr als kompensiert.

Die Investitionszuschüsse stiegen leicht und machten rund 52% der Brutto-Investitionen aus (im ersten Halbjahr 2020: rund 50%).

Die Netto-Investitionen gingen daher etwas zurück.

Brutto-Investitionen nach Bereichen (in%) 1. Halbjahr 2021 | 1. Halbjahr 2020


Der Schwerpunkt der 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

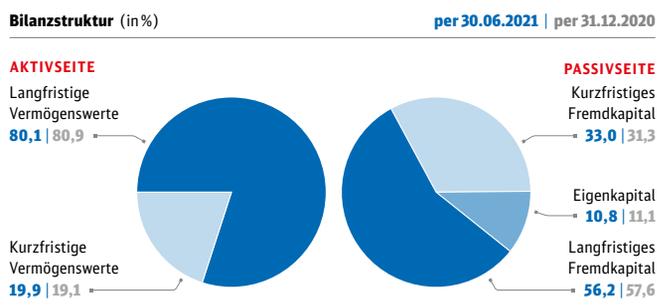
Brutto-Investitionen nach Regionen (in Mio. €)	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Deutschland	5.200	5.092	+108	+2,1	4.299
Europa (ohne Deutschland)	271	393	-122	-31,0	457
Asien/Pazifik	64	61	+3	+4,9	53
Nordamerika	9	25	-16	-64,0	28
Übrige Welt	7	2	+5	-	9
Konsolidierung	-1	-21	+20	-95,2	-21
DB-Konzern	5.550	5.552	-2	-	4.825

Netto-Investitionen nach Regionen (in Mio. €)	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Deutschland	2.319	2.315	+4	+0,2	1.831
Europa (ohne Deutschland)	261	388	-127	-32,7	450
Asien/Pazifik	64	61	+3	+4,9	53
Nordamerika	9	25	-16	-64,0	28
Übrige Welt	7	2	+5	-	9
Konsolidierung	-1	-21	+20	-95,2	-21
DB-Konzern	2.659	2.770	-111	-4,0	2.350

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Der Anstieg ist vor allem auf Infrastrukturmaßnahmen sowie die Aktivierung von Mietverträgen zurückzuführen.

Bilanz

Bilanz (in Mio. €)	30.06.2020		Veränderung		31.12.2019
	30.06.2020	31.12.2020	absolut	%	
Bilanzsumme	67.285	65.435	+1.850	+2,8	65.828
AKTIVSEITE					
Langfristige Vermögenswerte	53.909	52.964	+945	+1,8	53.213
Kurzfristige Vermögenswerte	13.376	12.471	+905	+7,3	12.615
PASSIVSEITE					
Eigenkapital	7.274	7.270	+4	+0,1	14.927
Langfristiges Fremdkapital	37.794	37.686	+108	+0,3	32.820
Kurzfristiges Fremdkapital	22.217	20.479	+1.738	+8,5	18.081



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 über dem Niveau des Vorjahresendes:

- > Die langfristigen Vermögenswerte stiegen getrieben durch das Sachanlagevermögen (+803 Mio. €) leicht, vor allem durch Fahrzeugzugänge bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo. Unterstützend wirkte der Anstieg der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+72 Mio. €) unter anderem infolge höherer Forderungen aus Planvermögen bei DB Arriva sowie einer Zunahme der immateriellen Vermögenswerte (+45 Mio. €).
- > Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen deutlich. Maßgeblich war vor allem ein Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+765 Mio. €) vor allem infolge der Geschäftsentwicklung bei DB Schenker. Auch die Vorräte (+118 Mio. €) nahmen zu, vor allem für die Fahrzeuginstandhaltung.

Strukturell ergaben sich daraus auf der Aktivseite keine wesentlichen Veränderungen.

Auf der Passivseite war das Eigenkapital im Vergleich zum Vorjahresende nahezu unverändert. Das negative Ergebnis (-1.443 Mio. €) wurde durch gegenläufige Effekte mehr als kompensiert. Hier wirkten im Wesentlichen Anstiege der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (+1.318 Mio. €).

Das nahezu stabile Eigenkapital führte bei einer leicht höheren Bilanzsumme zu einem leichten Rückgang der Eigenkapitalquote.

- > Das langfristige Fremdkapital lag nahezu auf dem Niveau des Vorjahresendes. Im Wesentlichen kompensierten sich die folgenden Effekte:
 - > höhere langfristige *Finanzschulden* → 23 f. (+1.668 Mio. €),
 - > ein Rückgang der Pensionsverpflichtungen (-1.174 Mio. €) vor allem infolge eines gestiegenen Zinssatzes bei der Neubewertung und
 - > geringere übrige Verbindlichkeiten (-359 Mio. €).
- > Das kurzfristige Fremdkapital stieg hingegen deutlich. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - > gestiegene kurzfristige Finanzschulden (+974 Mio. €). Treiber waren insbesondere ein emissionsbedingter Anstieg der Commercial Paper (+1.050 Mio. €) sowie höhere kurzfristig fällig werdende Bankdarlehen (+96 Mio. €). Dämpfend wirkten insbesondere geringere kurzfristig fällig werdende Anleihen (-93 Mio. €) sowie tilgungsbedingt niedrigere Leasingverbindlichkeiten (-72 Mio. €),
 - > einen Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten (+403 Mio. €) sowie
 - > vor allem stichtagsbedingt höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+360 Mio. €) insbesondere bei DB Schenker.

In der Struktur der Passivseite hat sich eine unwesentliche Verschiebung zugunsten des kurzfristigen Fremdkapitals ergeben.

Einkaufsvolumen

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug 16,5 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2020: 18,6 Mrd. €):

- > Fracht- und Speditionsleistungen sind leicht auf 5,4 Mrd. € gestiegen (im ersten Halbjahr 2020: 5,3 Mrd. €).
- > Industrielle Produkte sanken deutlich auf 3,0 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2020: 4,8 Mrd. €).
- > Bei Bau- und Ingenieurleistungen blieb das Einkaufsvolumen mit 3,6 Mrd. € konstant (im ersten Halbjahr 2020: 3,6 Mrd. €).
- > Dienstleistungen Dritter sanken auf 3,1 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2020: 3,7 Mrd. €).
- > Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe sind leicht gestiegen auf 1,4 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2020: 1,2 Mrd. €).

Entwicklung der Geschäftsfelder

Geschäftsfelder im Überblick

	Gesamtumsatz					Außenumsatz				
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2021	2020	absolut	%	2019	2021	2020	absolut	%	2019
Umsatz bereinigt (in Mio. €)										
DB Fernverkehr	1.054	1.485	- 431	- 29,0	2.392	996	1.417	- 421	- 29,7	2.310
DB Regio	3.954	3.727	+ 227	+ 6,1	4.412	3.902	3.676	+ 226	+ 6,1	4.361
DB Cargo	2.265	1.968	+ 297	+ 15,1	2.270	2.130	1.845	+ 285	+ 15,4	2.141
DB Netze Fahrweg	2.938	2.732	+ 206	+ 7,5	2.803	966	877	+ 89	+ 10,1	812
DB Netze Personenbahnhöfe	625	647	- 22	- 3,4	680	243	292	- 49	- 16,8	303
DB Netze Energie	1.458	1.309	+ 149	+ 11,4	1.410	695	601	+ 94	+ 15,6	640
Sonstige	2.616	2.488	+ 128	+ 5,1	2.398	270	228	+ 42	+ 18,4	280
Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 5.601	- 5.320	- 281	+ 5,3	- 5.407	-	-	-	-	-
Systemverbund Bahn	9.309	9.036	+ 273	+ 3,0	10.958	9.202	8.936	+ 266	+ 3,0	10.847
DB Arriva	1.931	2.059	- 128	- 6,2	2.690	1.930	2.058	- 128	- 6,2	2.687
DB Schenker	10.688	8.463	+ 2.225	+ 26,3	8.525	10.654	8.429	+ 2.225	+ 26,4	8.491
Konsolidierung Übrige	- 142	- 135	- 7	+ 5,2	- 160	-	-	-	-	- 12
DB-Konzern	21.786	19.423	+ 2.363	+ 12,2	22.013	21.786	19.423	+ 2.363	+ 12,2	22.013

	EBITDA bereinigt					EBIT bereinigt				
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2021	2020	absolut	%	2019	2021	2020	absolut	%	2019
Operative Ergebnisgrößen (in Mio. €)										
DB Fernverkehr	- 975	- 552	- 423	+ 76,6	367	- 1.144	- 720	- 424	+ 58,9	224
DB Regio	- 43	- 276	+ 233	- 84,4	512	- 359	- 597	+ 238	- 39,9	186
DB Cargo	- 30	- 176	+ 146	- 83,0	20	- 211	- 352	+ 141	- 40,1	- 132
DB Netze Fahrweg	649	516	+ 133	+ 25,8	708	302	170	+ 132	+ 77,6	379
DB Netze Personenbahnhöfe	67	124	- 57	- 46,0	201	- 7	53	- 60	-	123
DB Netze Energie	81	60	+ 21	+ 35,0	65	40	16	+ 24	+ 150	23
Sonstige/ Konsolidierung Systemverbund Bahn	51	- 196	+ 247	-	- 156	- 194	- 471	+ 277	- 58,8	- 376
Systemverbund Bahn	- 200	- 500	+ 300	- 60,0	1.717	- 1.573	- 1.901	+ 328	- 17,3	427
DB Arriva	166	93	+ 73	+ 78,5	326	- 31	- 153	+ 122	- 79,7	101
DB Schenker	916	569	+ 347	+ 61,0	499	627	278	+ 349	+ 126	238
Konsolidierung Übrige	1	- 5	+ 6	-	- 8	2	- 4	+ 6	-	- 9
DB-Konzern	883	157	+ 726	-	2.534	- 975	- 1.780	+ 805	- 45,2	757
Marge in %	4,1	0,8	-	-	11,5	- 4,5	- 9,2	-	-	3,4

	Brutto-Investitionen					Netto-Investitionen				
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2021	2020	absolut	%	2019	2021	2020	absolut	%	2019
Investitionen (in Mio. €)										
DB Fernverkehr	675	573	+ 102	+ 17,8	169	675	573	+ 102	+ 17,8	169
DB Regio	259	189	+ 70	+ 37,0	273	246	188	+ 58	+ 30,9	269
DB Cargo	179	136	+ 43	+ 31,6	163	178	136	+ 42	+ 30,9	163
DB Netze Fahrweg	3.155	3.309	- 154	- 4,7	2.875	725	841	- 116	- 13,8	636
DB Netze Personenbahnhöfe	491	497	- 6	- 1,2	397	142	236	- 94	- 39,8	216
DB Netze Energie	127	68	+ 59	+ 86,8	67	38	21	+ 17	+ 81,0	23
Sonstige/ Konsolidierung Systemverbund Bahn	326	262	+ 64	+ 24,4	297	326	262	+ 64	+ 24,4	297
Systemverbund Bahn	5.212	5.034	+ 178	+ 3,5	4.241	2.330	2.257	+ 73	+ 3,2	1.773
DB Arriva	88	203	- 115	- 56,7	323	79	198	- 119	- 60,1	316
DB Schenker	250	315	- 65	- 20,6	261	250	315	- 65	- 20,6	261
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	5.550	5.552	- 2	-	4.825	2.659	2.770	- 111	- 4,0	2.350
davon Investitionszuschüsse	2.891	2.782	+ 109	+ 3,9	2.475	-	-	-	-	-

GESCHÄFTSFELDER IM SYSTEMVERBUND BAHN

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen basieren auf vorliegenden Daten mit teilweise unterschiedlichem Zeithorizont, da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts keine vollständigen Daten über die Entwicklung im ersten Halbjahr 2021 vorlagen.

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

- > Der coronabedingte Einbruch beim deutschen PV setzte sich im ersten Quartal 2021 zunächst fort. Im weiteren Jahresverlauf zeichnete sich eine schrittweise Erholung ab. Der Hochlauf der Nachfrage fällt in den einzelnen Marktsegmenten des deutschen PV allerdings sehr unterschiedlich aus.
- > Der motorisierte Individualverkehr (MIV) blieb im ersten Halbjahr prozentual zweistellig unter dem Vorjahreszeitraum, nähert sich aber allmählich dem Vorkrisenniveau an, vor allem durch starke Nutzung im Nahbereich. Steigende Kraftstoffpreise durch neue CO₂-Bepreisung bleiben zunächst von geringer Bedeutung.
- > Zum Jahresbeginn 2021 setzte sich der Rückgang im innerdeutschen Luftverkehr weiter deutlich fort. Die allmähliche Erholung zur Jahresmitte mit sehr deutlichen Zuwachsraten folgt auf die sehr schwache Basis im Vorjahr mit ab Mitte März 2020 nahezu vollständig eingestelltem Betrieb.

Schienenpersonenverkehr

- > Der Schienenpersonenverkehr (SPV) weist im ersten Quartal 2021 einen deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung (-58,5%) gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf, wobei es im ersten Quartal 2020 erst ab März zu coronabedingten Einschränkungen kam. Die DB-Verkehrsleistung ging im gleichen Zeitraum um 61% zurück.
- > Durch die Einschränkungen im zweiten Quartal 2020 und den schrittweisen Wiederhochlauf der Verkehrsleistung im zweiten Quartal 2021 mit deutlichen Zuwächsen im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich für die Verkehrsleistung im SPV des DB-Konzerns im zweiten Quartal ein Zuwachs von gut 36%.
- > Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erlitt im ersten Quartal starke Einbußen (-53%) durch ausbleibende Privat- und Pendlerfahrten, DB Regio wies einen ähnlich deutlichen Leistungsrückgang (-56,8%) im ersten Quartal 2021 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf.

- > Im Vergleich der jeweils zweiten Quartale ergibt sich bei DB Regio ein Zuwachs von 22,8%.
- > Der SPFV blieb trotz Erholung im Laufe des ersten Quartals 2021 deutlich unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahresquartals durch stark zurückgegangene Nachfrage bei Privat- und Geschäftsreisen (-65,7% für den Sektor; -65,1% für DB Fernverkehr).
- > Im Vergleich der zweiten Quartale ergibt sich ein kräftiges Anwachsen der Verkehrsleistung um 52,2% bei DB Fernverkehr.
- > FlixTrain hat Ende Mai 2021 den Betrieb sukzessive wieder aufgenommen.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- > Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) erlitt spürbare Leistungseinbußen (-27,9%) beim Linienverkehr im ersten Quartal 2021.
- > Der Busliniennahverkehr weist durch das öffentlich bestellte und weitgehend fortgeführte Grundangebot einen schwächeren Rückgang im ersten Quartal 2021 auf (-21%), DB Regio Bus ein vergleichsweise moderates Leistungsminus (-16,9%) im ersten Quartal 2021 und einen deutlichen Zuwachs von gut 32% im zweiten Quartal.
- > Der Buslinienfernverkehr hatte den Betrieb zwischen Jahresanfang und Mai 2021 nahezu vollständig eingestellt; Marktführer FlixBus fährt das Angebot mit eingeschränktem Streckennetz seit Ende Mai 2021 wieder hoch, das Busangebot von BlaBlaCar folgte Mitte Juni 2021.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Nach zwei schwächeren Monaten Anfang 2021 hat die Leistungsentwicklung seit März 2021 im Vergleich zu dem durch die Corona-Folgen belasteten entsprechenden Vorjahresmonat deutlich an Dynamik gewonnen. Damit war das zweite Quartal 2021 auch verkehrsträgerübergreifend von hohen, teilweise zweistelligen Wachstumsraten gekennzeichnet.

- > Trotz weiterhin spürbarer Auswirkungen der Coronapandemie auf die Wirtschaft kommen mit der Konjunkturerholung wieder zunehmend positive Impulse für die Transportnachfrage zum Tragen, zum Beispiel aus den anziehenden Handelsaktivitäten. Produktion und Auftragsengänge, zum Beispiel in der Stahl- und Automobilindustrie, lassen einen deutlichen Aufwärtstrend erkennen, wenngleich der Automotive-Bereich durch den Mangel an Halbleitern auch erneuten Belastungen unterliegt. Schwach zeigte sich hingegen das Mineralölgeschäft, in dem sich unter anderem negative Vorzieheffekte durch die Einführung der CO₂-Abgabe zu Jahresbeginn und das Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung zum Jahresende 2020 deutlich bemerkbar machen.

- > Über die Corona-Folgen hinaus wirkten sich auch Sonder-
effekte auf die Leistungsentwicklung aus. Die Sperrung
des Suezkanals und deren Folgen für die Hinterlandver-
kehre der europäischen Häfen und die Einschränkungen
auf der Güterverkehrsstrecke im Mittelrheintal nach einem
Felssturz begrenzten das Leistungsvolumen.
- > Trotz wieder anziehender Nachfrage ist der Transport-
markt weiterhin durch einen hohen Wettbewerbs- und
Preisdruck seitens der Verloader gekennzeichnet.
- > In der Binnenschifffahrt lag die Verkehrsleistung im ers-
ten Quartal 2021 noch knapp unter dem bereits niedrigen
entsprechenden Vorjahresniveau. Während vor allem die
Kohle-, aber auch die Container- und Getreideverkehre
anstiegen, war insbesondere in den Gütergruppen Mi-
neralölzeugnisse, Stahl und Chemie ein Rückgang zu
verzeichnen.

Schiengüterverkehr

Die Verkehrsleistung der Güterbahnen stieg nach bisherigen Veröffentlichungen durch das Statistische Bundesamt bis April 2021 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 6,4% an. Unter Berücksichtigung einer zu Jahresbeginn 2021 erneut erfolgten Berichtskreiserweiterung in der Eisenbahngüterverkehrsstatistik waren dabei insbesondere im Kombinierten Verkehr sowie bei Transporten in den Bereichen Stahl, Automotive, Land-/Forstwirtschaft, Holzwaren und Steine/Erden Zuwächse zu verzeichnen. Rückgänge zeigten sich vor allem bei den Transporten von Mineralölzeugnissen.

Unter Berücksichtigung der Entwicklungen der DB-Gesellschaften und der Trassenkilometer des SGV in den Folge-
monaten ist für das erste Halbjahr 2021 davon auszugehen,
dass sich der bereits bis April gezeigte Leistungsanstieg noch-
mals deutlich verstärkt hat.

- > Nachdem bei den DB-Gesellschaften im entsprechenden
Vergleichszeitraum 2020 vor allem die Branchen Stahl,
Erze, Schrott, Kohle, Automotive, Chemie und der Kom-
binierte Verkehr Leistungseinbrüche verbuchten, waren
es im ersten Halbjahr 2021 genau diese Segmente, die
zum starken Leistungsanstieg beitrugen.
- > Auch bei Transporten von Holz/Holzwaren und Steine/
Erden konnte das entsprechende Vorjahresniveau deut-
lich übertroffen werden. Marktbedingt schwach entwickel-
ten sich die Mineralölverkehre.
- > Die konzernexternen Bahnen konnten nach eigenen Be-
rechnungen ihre Leistung ebenfalls deutlich steigern und
zeigten in ihrer Gesamtentwicklung bis April 2021 ein den
DB-Gesellschaften vergleichbares Bild. Verluste entfielen
vor allem auf die Mineralöl- und Kohleverkehre.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHRSMARKT

Auch die Verkehrsleistung im europäischen SGV (EU 27,
Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) hat sich in
den ersten Monaten des Jahres 2021 gegenüber dem ent-
sprechenden Vorjahreszeitraum deutlich positiv entwickelt.
Gründe dafür sind die Erholung der Industrieproduktion
und des Handels sowie Basiseffekte nach den erheblichen
Rückgängen aufgrund der Corona-Pandemie, insbesondere
in den stark betroffenen Bereichen Automotive und Montan.
Auch der Kombinierte Verkehr entwickelt sich wieder sehr
dynamisch.

Die Erholung im internationalen Handel zeigt sich vor
allem im Wachstum auf den europäischen Korridoren zu den
Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, den
Südhäfen sowie auf der eurasischen Achse.

- > Die Verkehrsleistung des SGV im Vereinigten Königreich
hat sich in den ersten Monaten 2021 positiv entwickelt.
Nach Gütersektoren zeigte sich jedoch ein differenziertes
Bild. Starke Rückgänge fanden bei den Kohle- und Mineral-
ölverkehren sowie bei den internationalen Verkehren statt.
Positiv entwickelten sich dagegen die Metall- und Bau-
stoffverkehre. Bei DB Cargo UK stieg die Verkehrsleistung
im ersten Halbjahr 2021 stark an.
- > In Polen hat die Verkehrsleistung des SGV bis Mai 2021
gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um
rund 8% zugenommen. Grund für den Leistungsanstieg
ist die konjunkturelle Erholung nach den starken Rück-
gängen durch die Corona-Pandemie. Besonders positiv
entwickelten sich die Industriebranchen, die zuvor die
größten Rückgänge zu verzeichnen hatten, wie die stahl-
intensiven Industrien Automobil und Maschinenbau. In
der Folge stiegen auch die Erz- und Metallverkehre deut-
lich an. Aufgrund der weiteren Zunahme der Chinaverkehre
wächst der Kombinierte Verkehr weiterhin überdurch-
schnittlich, im ersten Quartal 2021 um rund 10%. DB Cargo
Polska wuchs deutlich über dem Marktdurchschnitt.
- > In Frankreich hat sich die Verkehrsleistung des Schienen-
güterverkehrsmarktes in den ersten Monaten des Jahres
2021 ebenfalls positiv entwickelt. Dies ist auf die Erholung
der Wirtschaft nach der Corona-Pandemie und auf Basis-
effekte zurückzuführen, die aus den Streiks Anfang 2020
resultierten. Die positive Entwicklung der Verkehrsleistung
zeigte sich auch bei Euro Cargo Rail (ECR), die ein Wachs-
tum im deutlich zweistelligen Prozentbereich aufwies.

Straßengüterverkehr

Beim Lkw-Verkehr zeigt sich nach einem schwachen Jahresstart seit März 2021 ebenfalls eine deutliche Belebung, gestützt vor allem durch wieder anziehende grenzüberschreitende Transporte und anhaltend positive Effekte aus der Konsumgüter- und Baubranche sowie dem E-Commerce.

Auch Impulse aus anderen Branchen nahmen wieder zu, fielen teilweise aber noch schwach aus. Unter anderem durch die im Vorjahresvergleich stark gestiegenen Kraftstoffpreise und die wieder zunehmende Konkurrenz vor allem aus Mittel- und Osteuropa besteht weiterhin ein hoher nationaler und internationaler Wettbewerbs- und Preisdruck. Auch das Thema Fahrermangel ist für die Branche weiterhin von großer Bedeutung.

- > Nach eigenen Berechnungen lag die Verkehrsleistung bis Mai 2021 etwa 6% über dem entsprechenden Vorjahresniveau.
- > Diese Entwicklung spiegelte sich auch in der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr bis Mai 2021 wider. Auf dem mautpflichtigen Straßennetz stieg die Fahrleistung um 5,6% an, nachdem sie im entsprechenden Vergleichszeitraum 2020 um knapp 6% gesunken war. Die Entwicklung der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge fiel dabei nach dem Ausnahmejahr 2020 gegenüber den Lkw aus Deutschland wieder überdurchschnittlich aus und erreichte ein zweistelliges Wachstum.

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

DB Fernverkehr ist ab Anfang Januar bis Ende März 2021 mit einem stabilen Grundfahrplan gefahren, der bei etwa 85% des regulären Fahrplanangebots lag. Dabei haben wir uns an dem bewährten Fahrplankonzept von November bis Mitte Dezember 2020 orientiert. Über die Osterfeiertage wurde das Fahrplanangebot zeitweise erhöht. Mit den sinkenden Inzidenzzahlen, der steigenden Auslastung und den Lockerungen der behördlichen Anpassungen im nationalen und internationalen Fernverkehr wurde das Fahrplanangebot ab 10. Mai 2021 auf 95% des regulären Fahrplanangebots erhöht. Seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 13. Juni 2021 gibt es keine coronabedingten Kapazitätseinschränkungen mehr.

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Fahrzeugverfügbarkeit

Im ersten Halbjahr 2021 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Um die positive Entwicklung auch zukünftig zu bestätigen, werden die laufenden Fahrzeugprojekte weiter konsequent umgesetzt.

Fahrzeugprojekte fortgesetzt

Die Fahrzeugprojekte zum Ausbau der ICE-Flotte wurden weitergeführt. Im ersten Halbjahr 2021 gab es einige Fortschritte:

- > Die ersten sechs Triebzüge (Musterzug und Vorserie) der ICE-1-Modernisierung wurden fertiggestellt. Im Mai 2021 hat die Serienfertigung begonnen. Die Züge werden unter anderem mit neuen Sitzbezügen, Teppichböden, einem modernen Fahrgastinformationssystem und einer verbesserten Antriebstechnik ausgestattet.
- > Das Redesign des ICE 3 wurde fortgesetzt, bereits 32 Triebzüge der BR 403 wurden fertiggestellt. Bis Ende 2024 werden 50 ICE 3 ein Redesign erhalten haben.
- > Zehn neue ICE-4-Züge (acht 13-Teiler und zwei 7-Teiler) sind im ersten Halbjahr 2021 zugegangen. Bis Ende 2024 werden insgesamt 137 ICE-4-Züge im Bestand sein. Damit wird der ICE 4 die größte Flotte bei DB Fernverkehr.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Echtzeitdaten aller Fernverkehrszüge in Google Maps

Der DB-Konzern und Google vertiefen ihre Zusammenarbeit, um die Reiseplanung auf der klimafreundlichen Schiene in Google Maps noch nutzerfreundlicher zu machen. Livedaten aus dem Bahnbetrieb und ein Ticketlink direkt auf die DB-Portale erleichtern die Planung und Buchung der Reise. Google Maps erweitert die Verfügbarkeit dieser Features jetzt auch für Fernverkehrsreisen. Im Rahmen der neuen Kooperation bindet der DB-Konzern erstmals Echtzeitdaten aller Fernverkehrszüge in Google Maps ein.

Digitalisierung Fahrgastrechte

Seit Juni 2021 können Kund:innen im Fall einer Verspätung mit einem online oder mobil gekauften Ticket ihre Entschädigung digital über ihr Kundenkonto geltend machen. Auf bahn.de oder mobil im DB Navigator können Bahnreisende die betreffende Fahrt mit Fern- und Regionalverkehrszügen auswählen und eine Entschädigung beantragen.

UMWELTMASSNAHMEN

- > Die Bordgastronomie von DB Fernverkehr ersetzt ab Juni 2021 das bisherige Plastikbesteck für To-go-Produkte durch FSC-zertifiziertes Holzbesteck. Diese Maßnahme ergänzt das bereits bestehende **Mehrwegangebot**  **Nr. 139** in den Zügen und Betriebskantinen.

WEITERE EREIGNISSE

- > Mit Lufthansa optimieren wir unsere gemeinsamen Angebote für den Zug zum Flug. Das Lufthansa-Express-Rail-Netz wird um fünf Städte erweitert, bereits ab Dezember 2021 fahren Sprinterzüge auch zum Flughafen Frankfurt. Die neuen Sprinterverbindungen vernetzen den größten deutschen Flughafen noch enger mit der Schiene.

- > Zum 30-jährigen Geburtstag der Hochgeschwindigkeitszüge der Deutschen Bahn taufte Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier im Berliner Hauptbahnhof (Hbf) einen neuen ICE 4 auf den Namen Bundesrepublik Deutschland. Der erste XXL-ICE (13-teilig) ist der längste Zug der ICE-Flotte und wird seit dem Juni 2021 eingesetzt.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2021

- > *Strikte Corona-Maßnahmen zu Jahresbeginn beeinträchtigten Nachfrageentwicklung spürbar.*
- > *Seit April 2021 wieder deutliche Erholung von Verkehrsleistung und Reisendenzahlen zu verzeichnen.*
- > *Schwächere Pünktlichkeitsentwicklung.*
- > *Finanzielle Entwicklung sehr stark durch Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
DB Fernverkehr	2021	2020			
Pünktlichkeit Schiene in %	79,5	83,5	-	-	77,2
Kundenzufriedenheit in ZI	80,3	80,4	-	-	77,4
Reisende Schiene in Mio.	27,2	41,0	-13,8	-33,7	71,8
Reisende Fernbus in Mio.	-	0,1	-0,1	-100	0,3
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	7.664	11.634	-3.970	-34,1	20.894
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	-	25,0	-25,0	-100	83,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	70,6	68,1	+2,5	+3,7	73,0
Auslastung in %	20,4	31,6	-	-	53,3
Gesamtumsatz in Mio. €	1.054	1.485	-431	-29,0	2.392
Außenumsatz in Mio. €	996	1.417	-421	-29,7	2.310
EBITDA bereinigt in Mio. €	-975	-552	-423	+76,6	367
EBIT bereinigt in Mio. €	-1.144	-720	-424	+58,9	224
Brutto-Investitionen in Mio. €	675	573	+102	+17,8	169
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	19.026	18.320	+706	+3,9	16.938

Die Pünktlichkeit von DB Fernverkehr hat sich wieder schwächer entwickelt. Neben einem witterungsbedingten Einbruch zu Jahresbeginn wirkten zudem höhere Kapazitätsengpässe auf dem Netz infolge einer gestiegenen Bautätigkeit sowie einer höheren Auslastung belastend. Positive Effekte resultierten gegenläufig aus einer geringeren Anzahl von Haltezeitüberschreitungen vor allem aufgrund niedriger Reisendenzahlen sowie reduzierter Auswirkungen durch Langsamfahrstellen.

Die Kundenzufriedenheit ist weiter auf einem guten Niveau. Die wesentlichen Treiber sind die Aufrechterhaltung der Verkehre während des zweiten Lockdowns, die niedrige Auslastung (insbesondere mit ausreichendem Abstand zu anderen Fahrgästen) sowie eine hohe Pünktlichkeit.

Auch die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war insgesamt coronabedingt erneut stark rückläufig:

- > Die Verlängerung der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führte insbesondere zu Jahresbeginn zu einem deutlichen Rückgang der Reisendenzahl und der Verkehrsleistung, da die entsprechenden Vorjahres-

monate noch nicht durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst waren. Mit zunehmenden Lockerungen der Maßnahmen ist seit April 2021 eine deutliche Erholung der Nachfrage zu verzeichnen.

- > Die Betriebsleistung stieg leicht an. Positive Effekte aus geringeren coronabedingten Angebotsreduzierungen überstiegen dabei belastende Effekte aus Angebotsänderungen, Bauaktivitäten im Netz sowie witterungsbedingten Einschränkungen.
- > Die Auslastung ging infolge der coronabedingt rückläufigen Verkehrsleistung und Reisendenzahl deutlich zurück. Die Busaktivitäten von DB Fernverkehr wurden zum Ende des Vorjahres eingestellt.

Infolge der Effekte aus der Corona-Pandemie verschlechterten sich die operativen Ergebnisgrößen deutlich:

- > Getrieben durch den coronabedingten Nachfragerückgang kam es zu deutlichen Umsatzeinbußen.
- > Leicht kompensierend wirkte der deutliche Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+64,4%/+56 Mio. €) insbesondere infolge höherer Erträge aus Versicherungsleistungen (für Schadensereignisse in Vorjahren), internationalen Verkehren sowie Fahrzeugverkäufen.

Der Aufwand stieg insgesamt nur leicht an. Zusätzliche Belastungen vor allem aus einem höheren Personalaufwand wurden insbesondere durch coronabedingte Einsparungen teilweise kompensiert:

- > Der höhere Personalaufwand (+7,8%/+43 Mio. €) resultierte vor allem aus Tarifsteigerungen sowie dem Anstieg der Mitarbeitendenzahl.
- > Der Materialaufwand stieg leicht (+0,8%/+11 Mio. €). Preis- und mengenbedingt höhere Aufwendungen für Energie und die Nutzung der Infrastruktur sowie eine intensivere Instandhaltungstätigkeit wirkten aufwandssteigernd. Aufwandsminderungen ergaben sich gegenläufig aus coronabedingt geringeren Aufwendungen für Wareneinsatz in der Bordgastronomie, Provisionen, Fahrzeugmieten sowie BahnCard-Service. Zudem hatte die Einstellung der Fernbusaktivitäten einen dämpfenden Effekt.
- > Auch die Abschreibungen veränderten sich nur unwesentlich (+0,6%/+1 Mio. €). Höhere Abschreibungen durch Investitionen in ICE-4- und Intercity-2-Züge wurden durch gegenläufige Effekte infolge des Erreichens des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer von ICE-3-, ICE-T- und Intercity-1-Zügen größtenteils kompensiert.
- > Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-3,7%/-10 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus coronabedingten Einsparungen bei Vermarktung, Reisekosten sowie Fahrzeugmieten. Gegenläufig wirkten höhere Aufwendungen für IT-Maßnahmen zur Verbesserung der Produktqualität.

Die Investitionstätigkeit stieg auf sehr hohem Niveau und resultierte vor allem aus fortgesetzten *Fahrzeugprojekten* → 29 (Beschaffungen von ICE-4-Zügen sowie Modernisierung insbesondere der ICE-1-Flotte).

Die Zahl der Mitarbeitenden erhöhte sich per 30. Juni 2021 aufgrund der weiteren Umsetzung der Strategie Starke Schiene.

Geschäftsfeld DB Regio

ENTWICKLUNG AUFTRAGSBESTAND

Vergaben

Deutscher SPNV-Markt (in Mio. Trkm)	1. Halbjahr 2021		1. Halbjahr 2020	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	17	-	7	-
davon an DB Regio	3	-	5	-
Vergabevolumen	69,0	785,9	18,9	186,4
davon DB-Bestand in %	56	-	63	-
davon an DB Regio	34,7	378,3	14,5	144,5
Gewinnquote in %	50	-	77	-
WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE				
Übergangsvertrag S-Bahn Hannover	9,4	14,1	-	-
Neigtechnik-Netz Thüringen	4,4	30,8	-	-
S-Bahn München (»1. MSBV«)	20,9	333,4	-	-

Deutscher ÖSPV-Markt (in Mio. Nutzwagenkm)	1. Halbjahr 2021		1. Halbjahr 2020	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	113	-	91	-
davon Teilnahme DB Regio	67	-	59	-
Vergabevolumen	92,0	753,7	60,7	519,0
davon DB-Bestand in %	26	-	39	-
davon Teilnahme DB Regio	67,6	574,1	40,3	372,4
Gewinnquote in %	21	-	32	-

Im Schienen- und Busverkehr in Deutschland ist das Vergabevolumen im ersten Halbjahr 2021 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gestiegen. Die Gewinnquote von DB Regio ist in beiden Märkten durch den intensiven Wettbewerb geringer ausgefallen als im ersten Halbjahr 2020.

Neu aufgenommene und abgegebene Verkehre

Neuinbetriebnahmen (Schiene) – 2020/1. Halbjahr 2021 ¹⁾	Laufzeit	Mio. 1. Halbjahr		davon versus 2020 ²⁾
		Trkm p. a.	2020 ²⁾	
D-Netz Allgäu IR 25 Süd (Los 2)	12/2020–12/2021	1,7	+0,9	
Netz 4 Rheintal (Los 2)	06/2020–12/2032	0,1	+0,0	
Insgesamt		1,8	+0,9	

¹⁾ Leistungen beziehungsweise Teile des Netzes wurden vorher von konzernexternen EVU erbracht.

²⁾ Effekt aus der Änderung im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

Abgegebene Verkehre (Schiene) – 2020/1. Halbjahr 2021 ¹⁾	Laufzeit	Mio. 1. Halbjahr		davon versus 2020 ²⁾
		Trkm p. a.	2020 ²⁾	
RRX-Linien Los 1 (RE 1)	06/2020–12/2033	3,6	-1,7	
Stuttgarter Netz Los Neckartal	06/2020–12/2032	2,1	-1,0	
RRX-Linien Los 3 (RE 4)	12/2020–12/2033	2,4	-1,2	
Glauchau–Gößnitz	06/2021–12/2025	0,1	-	
Insgesamt		8,2	-3,9	

¹⁾ Leistungen beziehungsweise Teile des Netzes wurden vorher durch DB Regio erbracht.

²⁾ Effekt aus der Änderung im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

Auftragsbestand

Auftragsbestand (in Mrd. €)	30.06. 2021	31.12. 2020	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio	77,6	70,3	+7,3	+10,4
gesichert	62,2	53,9	+8,3	+15,4
ungesichert	15,4	16,4	-1,0	-6,1

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 2021 ist der Auftragsbestand von DB Regio angestiegen. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 11,2 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 4,1 Mrd. € gegenüber. Zudem wirken sich Prämissenänderungen von rund 0,1 Mrd. € positiv aus.

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Zu den Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugflotte von DB Regio gehören die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 445 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert, im Wesentlichen bei den S-Bahnen in Hamburg, München und Berlin sowie den Dieselnetzen Nürnberg und Allgäu.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2021 41 neue Fahrzeuge geliefert (davon werden fünf Fahrzeuge über ein Mietmodell eingesetzt). Die Fahrzeugverfügbarkeit konnte im ersten Halbjahr 2021 erneut verbessert werden. Es kam aber auch zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge.

UMWELTMASSNAHMEN

- > 830 Dieseltriebzüge und -lokomotiven der Flotte von DB Regio wurden inzwischen mit Telematiksystemen ausgestattet. Auf 390 Fahrzeugen wurde bereits die Software **Regioenergiesparsystem (RESY)** **Nr. 8** aktiviert, die Trieb-

fahrzeugführer:innen bei einer effizienten Fahrweise unterstützt. Auch dank RESY konnten im ersten Halbjahr 2021 weitere 0,9 Mio. l Diesel und damit seit Einführung von RESY insgesamt 3,7 Mio. l eingespart werden.

- > DB Regio Bus realisiert und plant derzeit an mehreren Standorten Verkehre und Projekte mit klimafreundlichen Antrieben.
- > Seit Mai 2021 setzt DB Regio Bus zwei **Wasserstoffbusse** DB **Nr. 53** mit Brennstoffzellen im Linienverkehr rund um Niebüll und Husum ein. Angetrieben werden sie mit klimaneutralem Wasserstoff, der mit regionalem Windstrom erzeugt wird. Eine Tankfüllung reicht für 400 km, was einem regulären Betriebstag im Linienverkehr entspricht.
- > Im Werksverkehr Wolfsburg werden seit Ende Mai 2021 zwei batterieelektrische Busse eingesetzt. Zusätzlich werden in Oberstdorf seit Anfang März 2021 ein und in Bad Tölz seit Anfang April 2021 vier **batterieelektrische Busse** DB **Nr. 63** im Linienverkehr betrieben.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2021

- > *Corona-Einschränkungen führten zu negativer Nachfrageentwicklung.*
- > *Operative Ergebnisgrößen entwickelten sich besser.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
DB Regio	2021	2020			
Pünktlichkeit Schiene in %	95,3	96,0	-	-	94,7
Pünktlichkeit Bus ¹⁾ in %	84,7	83,3	-	-	82,1
Reisende in Mio.	646,1	807,3	-161,2	-20,0	1.259
davon Schiene	452,8	621,5	-168,7	-27,1	977,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	10.277	14.097	-3.820	-27,1	23.661
davon Schiene	8.189	12.115	-3.926	-32,4	20.382
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	215,8	204,6	+11,2	+5,5	226,9
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	231,9	221,6	+10,3	+4,6	249,2
Gesamtumsatz in Mio. €	3.954	3.727	+227	+6,1	4.412
Außenumsatz in Mio. €	3.902	3.676	+226	+6,1	4.361
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	2.947	2.573	+374	+14,5	2.803
EBITDA bereinigt in Mio. €	-43	-276	+233	-84,4	512
EBIT bereinigt in Mio. €	-359	-597	+238	-39,9	186
Brutto-Investitionen in Mio. €	259	189	+70	+37,0	273
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	37.350	36.980	+370	+1,0	36.362

¹⁾ Wert erstes Halbjahr 2020 angepasst infolge einer Methodenänderung in 2020.

Die Pünktlichkeit im SPNV hat sich verringert. Wesentliche Treiber waren neben dem Wintereinbruch in den ersten beiden Monaten 2021 die wieder gestiegene Belastung des Schienennetzes sowie die betrieblichen Auswirkungen durch das hohe Bauvolumen. Die Pünktlichkeit im Busverkehr hat sich verbessert.

Die Leistungsentwicklung im Schienen- und Busverkehr war differenziert. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung im Schienenverkehr entwickelten sich coronabedingt deutlich unterhalb des schwachen Niveaus des ersten Halbjah-

res 2020. Die Verlängerung der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führte insbesondere zu Jahresbeginn zu einem deutlichen Rückgang, da die entsprechenden Vorjahresmonate noch nicht durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst waren. Mit zunehmenden Lockerungen der Maßnahmen ist seit April 2021 auch wieder eine Erholung der Nachfrage zu verzeichnen.

Corona-Effekte haben die Nachfrage auch im Busverkehr, insbesondere in den ersten beiden Monaten 2021, stark negativ beeinflusst. Insgesamt stieg diese infolge einer höheren Betriebsleistung allerdings leicht an.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio war im ersten Halbjahr 2021 wieder verbessert. Ertragszuwächse überstiegen zusätzliche Belastungen auf der Aufwandsseite. In der Folge verbesserten sich die operativen Ergebnisgrößen, blieben aber unter Druck.

Die deutlich niedrigeren Reisendenzahlen schlugen nicht vollständig auf die Entwicklung durch. Aufgrund des hohen Anteils an Bruttoverträgen liegt das Umsatzrisiko überwiegend bei den Aufgabenträgern:

- > Der Umsatzanstieg resultierte vor allem aus höheren Bestellerentgelten im Schienenverkehr, die die Rückgänge der Fahrgelderlöse mehr als kompensierten, sowie Leistungsgewinnen und höheren Bestellerentgelten im Busverkehr.
- > Unterstützend wirkte der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+38,3%/+59 Mio. €), im Wesentlichen infolge höherer Inanspruchnahmen von Drohverlustrückstellungen.

Auf der Aufwandsseite kam es insgesamt zu zusätzlichen Belastungen vor allem infolge der höheren Betriebsleistung durch den temporären reduzierten Fahrplan im ersten Halbjahr 2020 im Schienenverkehr sowie eines höheren Personalaufwands:

- > Der Materialaufwand (+6,4%/+167 Mio. €) stieg im Wesentlichen infolge einer gestiegenen Betriebsleistung im Schienenverkehr. Zusätzlich belastend wirkten höhere Preise für Energie und Infrastrukturnutzung sowie eine höhere Instandhaltungstätigkeit.
- > Der Personalaufwand (+3,1%/+34 Mio. €) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeitendenzahl.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-29,2%/-145 Mio. €) gingen vor allem infolge von geringeren Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen deutlich zurück.
- > Die Abschreibungen (-1,6%/-5 Mio. €) gingen unter anderem infolge des Erreichens des Endes der Nutzungsdauer von Fahrzeugen leicht zurück. Fahrzeugbeschaffungen wirkten gegenläufig abschreibungserhöhend.

Die Investitionen stiegen vor allem infolge von ausschreibungsbedingten Fahrzeugbeschaffungen und Redesignprojekten.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg vor allem in der Sparte Bus per 30. Juni 2021 an.

Sparte Schiene

- > Nachfrage insgesamt coronabedingt rückläufig – keine coronabedingten Einschränkungen der Betriebsleistung mehr.
- > Ertragszuwachs durch höhere Bestellerentgelte.
- > Ergebnisentwicklung weiterhin durch Corona-Effekte beeinträchtigt.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Sparte Schiene	2021	2020			
Reisende in Mio.	469,3	633,2	-163,9	-25,9	998,3
davon Schiene	452,8	621,5	-168,7	-27,1	977,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	8.445	12.296	-3.851	-31,3	20.691
davon Schiene	8.189	12.115	-3.926	-32,4	20.382
Betriebsleistung in Mio. Trkm	215,8	204,6	+11,2	+5,5	226,9
Gesamtumsatz in Mio. €	3.489	3.266	+223	+6,8	3.853
Außenumsatz in Mio. €	3.439	3.219	+220	+6,8	3.805
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	2.947	2.574	+373	+14,5	2.803
EBITDA bereinigt in Mio. €	15	-82	+97	-	490
EBIT bereinigt in Mio. €	-265	-370	+105	-28,4	196
Brutto-Investitionen in Mio. €	200	174	+26	+14,9	249
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	28.332	28.212	+120	+0,4	27.721

Die Entwicklung der Verkehrsleistung in der Sparte Schiene war insgesamt schwach. Neben höheren witterungsbedingten Einschränkungen wirkten insbesondere coronabedingte Rückgänge zu Jahresbeginn 2021, da die entsprechenden Vorjahresmonate im ersten Quartal 2020 nicht durch die Corona-Pandemie beeinflusst waren. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung entwickelten sich in der Folge deutlich rückläufig. Seit April 2021 ist wieder eine Verbesserung zu verzeichnen. Die Betriebsleistung stieg infolge des temporär reduzierten Fahrplans im ersten Halbjahr 2020 aufgrund von Lockdownmaßnahmen an.

Insgesamt stiegen die Erträge deutlicher als die Aufwendungen. In der Folge entwickelten sich die operativen Ergebnisgrößen wieder besser. Die schwache Leistungsentwicklung wirkte dabei allerdings dämpfend:

- > Die Umsätze stiegen trotz coronabedingt geringerer Fahrgelderlöse, getrieben durch höhere Bestellerentgelte. Neben allgemeinen Erhöhungen durch die Aufgabenträger wirkten hier auch eine Vertragsumstellung bei der S-Bahn München sowie der Wegfall eines negativen coronabedingten Einmaleffekts im ersten Halbjahr 2020.
- > Auch die sonstigen betriebliche Erträge stiegen, vor allem infolge einer höheren Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen.

Auf der Aufwandsseite kam es vor allem infolge der höheren Betriebsleistung sowie durch Preiseffekte zu zusätzlichen Belastungen:

- > Der Materialaufwand stieg infolge der wieder höheren Betriebsleistung. Dies machte sich insbesondere bei höheren Aufwendungen für die Nutzung von Trassen und Stationen sowie für Energie bemerkbar. Zusätzlich belasteten Preiseffekte sowie eine intensivere Instandhaltung die Entwicklung.
- > Der Personalaufwand stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeitendenzahl leicht an.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen im Wesentlichen infolge von geringeren Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen deutlich zurück.
- > Auch die Abschreibungen gingen leicht zurück. Neben der Anpassung der Nutzungsdauer von Fahrzeugen an die Vertragslaufzeit bei der S-Bahn Rhein-Ruhr wirkte zudem das Erreichen des Endes der Nutzungsdauer von Fahrzeugen.

Die Investitionstätigkeit stieg im Rahmen von gewonnenen Verkehrsverträgen an.

Die Mitarbeitendenzahl lag leicht über dem Niveau per 30. Juni 2020.

Sparte Bus

- > Betriebsleistung seit März 2021 zurück auf Vor-Corona-Niveau.
- > Coronabedingte Umsatzverluste prägten auch das erste Halbjahr 2021.
- > Realisierung von Programmeffekten aufgrund der Corona-Pandemie verzögert.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Sparte Bus	2021	2020			
Reisende in Mio.	176,7	174,1	+2,6	+1,5	260,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	1.832	1.801	+31	+1,7	2.970
Betriebsleistung in Mio. Buskm	214,8	208,3	+6,5	+3,1	236,0
Gesamtumsatz in Mio. €	492	489	+3	+0,6	580
Außenumsatz in Mio. €	463	458	+5	+1,1	556
EBITDA bereinigt in Mio. €	-58	-194	+136	-70,1	23
EBIT bereinigt in Mio. €	-94	-227	+133	-58,6	-9
Brutto-Investitionen in Mio. €	59	15	+44	-	25
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	9.018	8.768	+250	+2,9	8.641

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Bus war leicht positiv. Coronabedingte Rückgänge in den ersten Monaten, die im Vorjahr noch nicht durch Corona-Auswirkungen beeinträchtigt waren, wurden durch Leistungsgewinne kompensiert.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich. Deutliche Aufwandsrückgänge führten bei leichten Ertragszuwächsen zu verbesserten operativen Ergebnisgrößen.

- > Der Umsatz erhöhte sich leistungsbedingt leicht. Preiseffekte unterstützten die Entwicklung.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Wesentlichen wegen Inanspruchnahmen von Drohverlustrückstellungen deutlich.

Auf der Aufwandsseite kam es getrieben durch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu deutlichen Entlastungen:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen infolge von geringeren Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen zurück.
 - > Der Materialaufwand sank, vor allem infolge eines geringeren Einkaufs von Transportleistungen. Dagegen belastete die Beschaffung von Pandemie-Schutzartikeln das erste Halbjahr 2020.
 - > Gegenläufig stieg der Personalaufwand, da mehr Leistung in Eigenregie erbracht wurde, wodurch die Mitarbeitendenzahl anstieg. Tarifeffekte wirkten ebenfalls aufwandssteigernd.
 - > Zudem stiegen die Abschreibungen investitionsbedingt.
- Die Investitionstätigkeit stieg insbesondere im Zusammenhang mit gewonnenen Verkehrsverträgen.

Die Mitarbeitendenzahl stieg an, vor allem infolge von Rekrutierungen für Betriebsaufnahmen im zweiten Halbjahr 2020 sowie für zusätzliche Verkehre im ersten Halbjahr 2021.

Geschäftsfeld DB Cargo

MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Cargo hat im ersten Halbjahr 2021 seine Kunden bei der Dekarbonisierung ihrer Transportketten und Verlagerung von Verkehren auf die Schiene unterstützt. Infolge eines umfassenden Leistungsangebots klimafreundlicher Schienengütertransporte in seinem europaweiten Netzwerk konnte DB Cargo seine Kundenbasis ausbauen und erste Maßnahmen seiner Wachstumsstrategie erfolgreich den Kunden anbieten.

UMWELTMASSNAHMEN

DB Cargo engagiert sich aktiv für den Klimaschutz und spielt als Anbieter klimafreundlicher Bahnlogistikleistungen eine wesentliche Rolle bei der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene:

- > Für die Modernisierung des Fahrzeugparks sind insbesondere Investitionen in Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien (wie Hybridtechnologie) beziehungsweise Zweikraftlokomotiven vorgesehen. So hat DB Cargo

ein weiteres Rangierlokprojekt ausgeschrieben, das den Einsatz weiterer alternativer Antriebskonzepte für Lieferanten ermöglicht.

- > DB Cargo hat im ersten Halbjahr 2021 ein bundesweites Schienengüternetzwerk für einen internationalen Getränkehersteller eingerichtet, in das 13 Standorte des Getränkeherstellers eingebunden wurden. Durch diese Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene werden jährlich Emissionen von etwa 1.900 t CO₂ vermieden.
- > Ein überregional agierender Hersteller von Qualitätsfruchtsaft nutzt das neue DB Cargo-Produkt EVplus. Diese Tür-zu-Tür-Lösung im Einzelwagenverkehr sorgt dafür, dass auch Lebensmittel schnell und sicher an ihr Ziel kommen. Insgesamt können so bei den Fernverbindungen jährlich bis zu 40% der CO₂-Emissionen eingespart werden.
- > Die Logistik für Batterien neuer E-Autos wird zu einem Branchennetzwerk ausgebaut und verbindet erste Standorte der deutschen Automobil- und Batteriehersteller in ganz Europa – sicher und klimafreundlich per Schiene. Der größte deutsche Automobilhersteller vermeidet dadurch 2021 bereits 11.000 t CO₂-Emissionen. Das Netzwerk wird kontinuierlich ausgebaut, unter anderem durch die Anbindung des Škoda-Stammwerks in Mladá Boleslav. Um den Zugang zum Automotive railnet zu vereinfachen, wurde zudem ein Batterie-Logistik-Center in Bremen eröffnet. Ein weiteres Batterie-Logistik-Center in Arnstadt ist für das zweite Halbjahr 2021 geplant.
- > Auch die Deutsche Post DHL Group setzt verstärkt auf die Schiene und CO₂-freien Transport mit **DB eco plus** grün **Nr. 1**. Mittelfristig ist die Zielsetzung des Konzerns, den Anteil der auf der Schiene transportierten Sendungen zu verdreifachen. Langfristig wäre es denkbar, rund 20% der Pakete per Bahn zu transportieren.
- > Europäische Stahlhersteller setzen ebenfalls auf »grünen« Transport mit DB Cargo. Ohne CO₂-Emissionen gelangt werktäglich in einem Güterkreislauf Stahl per Schiene von voestalpine zu den großen Automobilherstellern der Region und ihren Zulieferbetrieben. Und in die Gegenrichtung rollt der Schrott aus den Automobilwerken ins Stahlwerk nach Linz. Da auch der Logistikpartner CargoServ ausschließlich CO₂-neutralen »grünen« Strom auf dem österreichischen Streckenabschnitt nutzt, werden so – im Vergleich zum Lkw – rund 8.000 t CO₂-Emissionen pro Jahr eingespart.

WEITERE EREIGNISSE

- > DB Cargo hat im ersten Halbjahr 2021 die Marketingkampagne »Güter gehören auf die Schiene« gestartet, um die Sichtbarkeit für grüne Logistik und den klimafreundlichen SGV zu erhöhen.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2021

- > *Positive Leistungsentwicklung durch verbessertes konjunkturelles Umfeld schienenaffiner Branchen.*
- > *Umsatzzuwachs in allen Segmenten (Ganzzug-, Einzelwagen- und Kombierter Verkehr).*
- > *Ergebnisentwicklung insgesamt spürbar verbessert.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
DB Cargo	2021	2020			
Pünktlichkeit in %	70,8	79,1	-	-	73,8
Beförderte Güter in Mio. t	115,1	103,0	+12,1	+11,7	122,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	43.010	38.190	+4.820	+12,6	43.738
Betriebsleistung in Mio. Trkm	84,0	75,3	+8,7	+11,6	82,9
Auslastung in t pro Zug	512,0	507,5	+4,5	+0,9	527,8
Gesamtumsatz in Mio. €	2.265	1.968	+297	+15,1	2.270
Außenumsatz in Mio. €	2.130	1.845	+285	+15,4	2.141
EBITDA bereinigt in Mio. €	-30	-176	+146	-83,0	20
EBIT bereinigt in Mio. €	-211	-352	+141	-40,1	-132
EBIT-Marge (bereinigt) in %	-9,3	-17,9	-	-	-5,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	179	136	+43	+31,6	163
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	30.203	29.874	+329	+1,1	29.198

Die Pünktlichkeit von DB Cargo ist infolge des strengeren Winters, der erhöhten Bautätigkeit im deutschen Schienennetz und der gestiegenen Netzauslastung infolge des Wegfalls von Corona-Effekten deutlich zurückgegangen. Weitere Einschränkungen entstanden im Juni 2021 aufgrund der durch Starkregen beschädigten Infrastruktur im Rangierbahnhof München-Nord.

Die Leistungsentwicklung war positiv. Der Trend aus dem zweiten Halbjahr 2020 hat sich fortgesetzt. Das Außenhandelswachstum, der durch die Corona-Pandemie deutlich gestiegene Online-Handel und die wieder anziehende Stahlkonjunktur in Europa führten dazu, dass die durch Corona-Effekte schwachen Werte aus dem ersten Halbjahr 2020 deutlich übertroffen wurden. Negative Effekte aus Extremwetterlagen, dem Hangrutsch an der Rheinstrecke, den Folgen des Halbleitermangels in der Automobilindustrie sowie der temporären Sperrung der großen Beltbrücke für Trailerverkehre und des Suezkanals konnten dabei durch eine europaweite Vertriebsoffensive kompensiert werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich spürbar verbessert, bleibt aber angespannt. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen deutlich infolge eines Ertragszuwachses:

- > Der Umsatz nahm deutlich zu und lag, infolge der positiven Entwicklung in allen Segmenten, wieder in etwa auf dem Vor-Corona-Niveau:
 - > Treiber für höhere Umsätze im Ganzzugverkehr waren vor allem Transporte von Stahl, Kohle und Düngemitteln. Dämpfend wirkten unter anderem eine geringere Transportnachfrage wegen des Halbleitermangels in der Automobilindustrie sowie wegen der wirtschaftlichen Folgewirkungen des *Brexits* → 6.
 - > Umsatzzuwächse im Einzelwagenverkehr resultieren vor allem aus der Nachfrageentwicklung der Stahl- und Baubranche sowie Anpassungen des Produktportfolios durch die Aufnahme von Verkehren für Konsumgüterproduzenten und die Ausweitung der Pulp&Paper- und Holzverkehre.
 - > Im Kombinierten Verkehr wirkte eine anhaltend positive Entwicklung bei den Chinaverkehren umsatzsteigernd.
- > Auch die sonstigen betrieblichen Erträge (+17,6% / +34 Mio. €) stiegen im Wesentlichen infolge höherer Zuschüsse vor allem für die neue Anlagenpreisförderung sowie leistungsbedingt höherer Trassenpreisförderungen. Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen, getrieben vor allem leistungsbedingt im Materialaufwand:
 - > Der Materialaufwand (+11,0% / +132 Mio. €) stieg aufgrund von höheren Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen, Energie und Trassen. Gegenläufig wirkten unter anderem positive Währungskurseffekte.
 - > Der Personalaufwand (+2,8% / +25 Mio. €) erhöhte sich infolge eines Personalaufbaus sowie tarifbedingt in allen Segmenten.
 - > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+8,5% / +23 Mio. €) nahmen als Folge des Digitalisierungsprogramms ebenfalls zu.
 - > Der leichte Anstieg der Abschreibungen (+2,8% / +5 Mio. €) resultierte vor allem aus Investitionen in Lokomotiven und Güterwagen.

Die Investitionen stiegen im zweiten Quartal 2021 infolge von Nachholeffekten aufgrund coronabedingter Produktions- und Auslieferungsverzögerungen der Fahrzeuglieferanten.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg infolge der fortgesetzten Rekrutierungskampagne.

Region Central Europe

- > *Leistungszuwächse durch konjunkturelle Erholung. Neuverkehre in Belgien wirkten zusätzlich positiv.*
- > *Dämpfende Effekte durch Sturmtief Tristan, Einschränkung Hinterlandverkehre durch Sperrung des Suezkanals und im Mittelrheintal nach einem Felssturz.*
- > *Spürbar verbesserte Umsatzentwicklung – operative Ergebnisgrößen weiterhin negativ.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Region Central Europe	2021	2020			
Beförderte Güter in Mio. t	116,2	104,0	+12,2	+11,7	116,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	34.712	31.208	+3.504	+11,2	35.052
Betriebsleistung in Mio. Trkm	67,6	60,9	+6,7	+11,0	64,8
Gesamtumsatz in Mio. €	2.455	2.212	+243	+11,0	2.489
Außenumsatz in Mio. €	1.688	1.482	+206	+13,9	1.736
EBITDA bereinigt in Mio. €	-80	-152	+72	-47,4	26
EBIT bereinigt in Mio. €	-208	-318	+110	-34,6	-80
Brutto-Investitionen in Mio. €	126	103	+23	+22,3	147
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	21.893	21.624	+269	+1,2	19.343

Bei der Leistungsentwicklung in Central Europe setzt sich der seit dem zweiten Halbjahr 2020 bestehende Erholungstrend nach den coronabedingten Rückgängen in der Stahl- und Automobilindustrie sowie im Kombinierten Verkehr weiter fort. Das Vor-Corona-Niveau wurde erreicht.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist allerdings weiterhin sehr herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich zwar infolge von Ertragszuwächsen, sind aber noch negativ:

- > Der Umsatz stieg leistungsbedingt spürbar.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen vor allem infolge höherer Zuschüsse, vor allem für die neue Anlagenpreisförderung und die in 2020 abgeschlossene Umrüstung von Güterwagen auf Flüsterbremsen. Zudem wirkten eine höhere Trassenpreisförderung sowie coronabedingte Trassenpreiszuschüsse in der Schweiz, Italien und den Niederlanden.

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

- > Der Materialaufwand stieg infolge höherer eingekaufter Transportleistungen sowie Trassen- und Energieaufwendungen. Unter anderem geringere Instandhaltungsaufwendungen wirkten aufwandsmindernd.

- > Auch der Personalaufwand nahm vor allem aufgrund einer höheren Zahl an Mitarbeitenden insbesondere in Deutschland und Belgien leicht zu.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie die Abschreibungen erhöhten sich infolge des Digitalisierungsprogramms beziehungsweise des ausgeweiteten Investitionsprogramms ebenfalls leicht.

Der Zuwachs der Investitionen resultierte vorwiegend aus Leasingaktivitäten für Güterwagen. Eine verzögerte Güterwagenbeschaffung wirkte teilweise gegenläufig.

Die Zahl der Mitarbeitenden erhöhte sich vor allem durch Einstellungen in Deutschland und Belgien leicht.

Region Western Europe

- > *Konjunkturbedingter Nachfraganstieg in allen Ländern.*
- > *Belastungen durch Halbleitermangel insbesondere in Spanien sowie infolge des Brexits.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Region Western Europe	2021	2020			
Beförderte Güter in Mio. t	22,9	19,8	+3,1	+15,7	24,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	5.852	4.885	+967	+19,8	6.308
Betriebsleistung in Mio. Trkm	12,3	10,9	+1,4	+12,8	14,2
Gesamtumsatz in Mio. €	347	295	+52	+17,6	358
Außenumsatz in Mio. €	261	231	+30	+13,0	288
EBITDA bereinigt in Mio. €	30	6	+24	-	32
EBIT bereinigt in Mio. €	-11	-33	+22	-66,7	-4
Brutto-Investitionen in Mio. €	47	-13	+60	-	11
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.280	4.313	-33	-0,8	4.335

Die Leistungsentwicklung in Western Europe zeigt nach den coronabedingten Rückgängen wieder einen positiven Trend. Die Situation in Frankreich hat sich in den ersten Monaten durch den Wegfall von negativen Streikeffekten und anschließend durch coronabedingte Verkehrsrückgänge besonders positiv entwickelt. Teilweise dämpfend wirkte ein Rückgang der Transporte infolge von temporären Werksschließungen der Automobilindustrie in Spanien aufgrund des Halbleitermangels sowie durch die wirtschaftlichen Folgen des Brexits auf den Routen ins Vereinigte Königreich.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich leistungsbedingt. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen infolge der Ertragsentwicklung:

- > Ertragsseitig wirkte sich die Nachfragerholung nur unterdurchschnittlich aus, da wegen des weiterhin hohen Wettbewerbs (unter anderem durch den Lkw in Spanien) die Preisgestaltungsspielräume äußerst begrenzt waren.

Die Aufwendungen stiegen leicht:

- > Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen mengenbedingt infolge der sich erholenden Nachfrage sowie infolge höherer Trassenpreise im Vereinigten Königreich. Eine Trassenpreisreduktion in Frankreich wirkte teilweise gegenläufig.
- > Die Abschreibungen stiegen leicht infolge von Investitionen in die Flotte.
- > Der Personalaufwand lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2020.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkte dämpfend:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren unter anderem infolge von geringeren sonstigen bezogenen Dienstleistungen rückläufig.

Die Investitionen stiegen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020, das durch einen negativen Einmaleffekt geprägt war.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2020.

Region Eastern Europe

- > *Corona-Erholungseffekte und Neukunden wirken deutlich positiv.*
- > *Anhaltend starkes Wachstum der Asienverkehre.*
- > *Wirtschaftliche Entwicklung übertrifft auch Vor-Corona-Niveau deutlich.*
- > *Optimierung des Produkt- und Verkehrsportfolios vorangetrieben.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Region Eastern Europe	2021	2020			
Beförderte Güter in Mio. t	8,7	6,9	+1,8	+26,1	7,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.447	2.096	+351	+16,7	2.377
Betriebsleistung in Mio. Trkm	4,0	3,4	+0,6	+17,6	3,9
Gesamtumsatz in Mio. €	308	219	+89	+40,6	176
Außenumsatz in Mio. €	181	131	+50	+38,2	116
EBITDA bereinigt in Mio. €	19	11	+8	+72,7	13
EBIT bereinigt in Mio. €	8	-1	+9	-	3
Brutto-Investitionen in Mio. €	6	15	-9	-60,0	4
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.030	3.937	+93	+2,4	3.893

Die Leistungsentwicklung verlief, getrieben durch Erholungseffekte nach coronabedingt rückläufigen Transporten, wieder deutlich positiv und lag über dem Vor-Corona-Niveau. Unterstützend wirkten auch neue Verkehre in Rumänien.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die Umsatzzuwächse überstiegen die Aufwandssteigerungen. Die operativen Ergebnisgrößen erholten sich deutlich und lagen auch über dem Vor-Corona-Niveau.

- > Der Umsatz stieg unter anderem nachfragebedingt deutlich. Unterstützend wirkten zudem eine weiter positive Entwicklung bei den Chinaverkehren sowie ein starker Anstieg der Einzelwagenverkehre. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben annähernd unverändert.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem leistungsbedingt deutlichen, aber unterproportionalen Anstieg. Maßgeblich war die positive Geschäftsentwicklung im eurasischen Korridor sowie in Russland, Polen und Tschechien:

- > Der Materialaufwand nahm im Wesentlichen infolge höherer eingekaufter Transportleistungen für die Chinaverkehre sowie der Nachfrageerholung deutlich zu. Positive Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.
- > Der Personalaufwand erhöhte sich infolge des leistungsbedingten Personalaufbaus leicht. Positive Währungskurseffekte wirkten auch hier teilweise kompensierend.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen infolge höherer Mietaufwendungen in Polen leicht.
- > Die Abschreibungen lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2020.

Die Investitionen sanken deutlich, im Wesentlichen infolge des Abschlusses von Investitionsprojekten in Rumänien.

Die Mitarbeitendenzahl stieg insbesondere infolge leistungsbedingter Einstellungen.

Infrastruktur

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Die Trassennachfrage war im ersten Halbjahr 2021 von Aufholeffekten geprägt. Zu Beginn des zweiten Quartals 2021 lag die Nachfrage insgesamt auf dem Niveau von vor der Corona-Pandemie und somit deutlich über dem entsprechenden Vorjahreswert. In den einzelnen Verkehrsarten waren jedoch unterschiedliche Entwicklungen zu verzeichnen. Während im SPFV und SGV Absatzrückgänge aufgrund der Corona-Pandemie noch nicht vollständig aufgeholt werden konnten, führten Verkehrsausweitungen aus der Erhöhung der Regionalisierungsmittel im SPNV zu zusätzlichem Wachstum auch im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau.

Die Zahl der Stationshalte im SPNV stieg, hauptsächlich bedingt durch die Rückkehr zur Regelverkehrsleistung nach der Corona-Pandemie, um 6,9% und lag damit auch um 1,9% über dem Wert aus dem ersten Halbjahr 2019. Der Anteil von konzernexternen Bahnen stieg weiter leicht an.

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG III

Im ersten Jahr der Umsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III konnten trotz Corona-Pandemie die vereinbarten Ziele vorbehaltlich der Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) aus unserer Sicht erreicht werden. Der entsprechende Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht wurde zum 30. April 2021 an den Bund übergeben. Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der LuFV III fortgeführt, die eine Laufzeit von zehn Jahren und bis 2029 ein Gesamtvolumen von 86 Mrd. € hat. Ein Investitionsschwerpunkt lag im ersten Halbjahr 2021 in der Erneuerung des Oberbaus, also von Gleisen und Weichen.

DIGITALES PLANEN UND BAUEN

Die Building-Information-Modeling-(BIM-)Methodik wird inzwischen regelmäßig für neue komplexe beziehungsweise standardisierbare Projekte eingesetzt und stetig weiterentwickelt. Damit erfüllt die DB Netz AG die Vorgabe des Stufenplans des Bundes. Bei der DB Engineering&Consulting (DB E&C) liegt der Fokus der BIM-Anwendung 2021 auf Effizienzsteigerung und Teilautomatisierung weiterer Produktionsschritte. Dafür wird an der BIM-Standardisierung über die gesamte Fertigungskette hinweg gearbeitet. DB E&C wendet BIM per 30. Juni 2021 in rund 240 Infrastrukturprojekten des DB-Konzerns an, 80 davon sind im ersten Halbjahr 2021 neu gestartet. DB Netze Energie wendet aktuell BIM für komplexe 16-Hz-Schaltanlagen und Gleichrichterwerke der S-Bahnen an.

ERSTELLUNG FAHRPLAN 2021/2022

Für den Fahrplan für das Jahr 2022 sind rund 83.000 Trassenwünsche eingegangen. Wie im Vorjahr ist mit vermehrten Anmeldekonflikten zu rechnen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass mehrere EVU denselben Zeit-Slot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Dass der Wettbewerb auf der Schiene weiter steigt, zeigen vor allem die Trassenanmeldungen von konzernexternen EVU. So hat sich ihr Anteil im SPFV spürbar erhöht. Ähnlich ist die Entwicklung beim SGV, wo die Anmeldungen von konzernexternen EVU sogar um 17% anwuchsen. Der Fahrplanprozess unterliegt einem strengen regulatorischen Rahmen und wird von der BNetzA überwacht.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

2021 werden mehr als 12,7 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen fließen. Darin enthalten sind LuFV-Mittel (Zuschüsse und Eigenbeitrag) in Höhe von 5,4 Mrd. € sowie 2,5 Mrd. € für die Instandhaltung. Der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Durchführung der Bauvorhaben konnte im ersten Halbjahr 2021 durch ein effektives Krisenmanagement gering gehalten werden. Durch ein enges Monitoring und gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen konnten auftretende Störungen gemeinsam mit der Bauindustrie in vielen Fällen zügig aufgelöst werden, sodass kaum terminliche Auswirkungen entstanden sind.

Im ersten Halbjahr 2021 wurden im Rahmen des Bedarfsplans und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) folgende Baubeginne und Inbetriebnahmen realisiert:

Baubeginne im 1. Halbjahr 2021

PROJEKT	
1	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1) 4-gleisiger Ausbau Eggolsheim–Strullendorf (PFA 21)
2	Knoten Halle/Leipzig (2.Baustufe) Neubau ESTW-A Angersdorf mit Spurplanumbau (PFA 4)

Inbetriebnahmen im 1. Halbjahr 2021

PROJEKT	
1	Knoten Halle/Leipzig (2.Baustufe) Westseite Halle Hauptbahnhof: Umbau Personenverkehrsanlage (PFA 1, Bauabschnitt 4.2)
2	Knoten Hamburg 2-gleisiger Ausbau Nordkurve Kornweide
3	Rhein-Ruhr-Express (RRX) Mülheim (Ruhr)-Styrum–Mülheim (Ruhr)-Heißen: Einrichtung einer Abzweigstelle (PFA 4)
4	S-Bahn Breisgau Elektrifizierung Strecke Denzlingen–Elzach (Elztalbahn)

- > Im Januar 2021 erfolgte die offizielle Inbetriebnahme des Inneren Knotens Halle. Insgesamt investierten Bund, DB-Konzern, das Land Sachsen-Anhalt und die Stadt Halle rund 800 Mio. €. Wir haben im laufenden Zugbetrieb den Hbf komplett umgebaut. Außerdem wurden 50 km Gleise und 200 Weichen erneuert sowie zwei elektronische Stellwerke (ESTW) installiert. Es entstand auch ein moderner Rangierbahnhof.

Weitere 172 Bedarfsplan- und GVFG-Projekte befanden sich in Planung und Bau.

Weitere Informationen im [BaulInfoPortal](#) →

Wesentliche Entwicklungen bei Projekten im Bau

- > **Projekt Stuttgart—Ulm:** In den Teilprojekten Stuttgart 21 (Inbetriebnahme Ende 2025) und Neubaustrecke (NBS) Wendlingen—Ulm (Inbetriebnahme Ende 2022) sind die Bauarbeiten weiter vorangeschritten.
- > **Knoten Köln:** Der Knoten Köln soll durch insgesamt 17 Infrastrukturmaßnahmen erweitert werden. Im Projekt Ausbaustrecke (ABS) 4 Köln—Aachen befinden sich die Arbeiten im Bereich Aachen-Rothe Erde weiterhin in der Ausführungsphase. Die Baumaßnahmen zum Projekt S13 Ausbau Troisdorf—Bonn-Beuel verlaufen planmäßig.
- > **ABS Oldenburg—Wilhelmshaven:** Die Umbauarbeiten im Bahnhof Sande und im Bahnhof Varel gehen zügig voran. Neben den in Oldenburg bereits laufenden Ausbauarbeiten wurde im Januar 2021 mit den Arbeiten am Bahnübergang Alexanderstraße begonnen. Bei der Bahnverlegung Sande werden die Arbeiten an den neuen Straßen- und Bahnüberführungen fortgesetzt, im Juni 2021 wurde mit dem Gleisbau begonnen. Auf allen genannten Abschnitten wurde mit den Oberleitungsarbeiten begonnen. Im Juni 2021 war Baubeginn des neuen Unterwerks Rastede sowie des Schaltpostens Oldenburg und der zwei Autotrafostationen.
- > **Knoten Frankfurt am Main:** Die Arbeiten im Projekt Hamburger Damm in der Nähe des Frankfurter Hauptbahnhofs gehen in die letzte Etappe. Im Projekt Stadion 2. Baustufe sowie Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 (Frankfurt) und PFA 2 (Maintal) der Nordmainischen S-Bahn sind die Anhörungsverfahren abgeschlossen worden, sodass das EBA nunmehr den Planfeststellungsbeschluss erstellen kann. Für den neuen Fernbahntunnel Frankfurt wurde die Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Nach der formellen Beauftragung im Frühjahr 2021 begannen die Planungen zum Fernbahntunnel Ende Juni 2021.
- > **Dresdner Bahn:** Der Baubeginn für die Verbindungskurve der Dresdner Bahn zur Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) erfolgte im April 2021. Nach Fertigstellung wird der Shuttleverkehr zwischen dem Berliner Hbf und dem Flughafenbahnhof im 15-Minuten-Takt bei 20 Minuten Zielfahrzeit erfolgen.
- > **ABS Berlin—Dresden:** Die 1. Baustufe befindet sich derzeit in der Realisierung. Der Bahnhof Wünsdorf-Waldstadt befindet sich in der Ausführung: Der Umbau des östlichen Bahnhofs teils hat begonnen. Die Gesamtinbetriebnahme des Bahnhofs Wünsdorf-Waldstadt ist für Ende 2022 geplant. Der Bahnhof Zossen wird voraussichtlich von 2022 bis 2024 umgebaut: Die Baufinanzierungsvereinbarung wurde im Februar 2021 abgeschlossen. Für die 2. Baustufe erfolgt derzeit die Erstellung der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) über alle Projektabschnitte. Darüber hinaus laufen Abstimmungen zu den Kreuzungsmaßnahmen und der Bautechnologie mit allen betroffenen Projektpartnern.
- > **ABS Leipzig—Dresden** (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) 9): Im April 2021 wurden Baumaßnahmen abgeschlossen, die es in zukünftigen Bauphasen ermöglichen, dass Personen- und Güterverkehr weiterhin auf einem Gleis verkehren können, während das andere Gleis umgebaut wird. Im September 2021 beginnt die Hauptbauphase.
- > **ABS Nürnberg—Ebensfeld:** Im Bauabschnitt 23 Hallstadt—Breitengüßbach wurden im März 2021 unter anderem Bahnsteige und neue Gleise im Bereich des Bahnhofs Hallstadt in Betrieb genommen. Im April 2021 wurden umfangreiche archäologische Grabungen abgeschlossen. Gegenwärtig laufen die Arbeiten zum Neubau der Gleisanlagen auf der bahnlinken Seite. Es werden zwei neue Gleise aufgebaut. Auf der rund 21 km langen Strecke Forchheim—Strullendorf laufen die Arbeiten zum viergleisigen Ausbau bis 2025. Die nächsten Kilometer wurden mit dem PFA 19 (Forchheim—Eggolsheim) angegangen. Weitere folgen mit dem PFA 21 (Altendorf—Hirschaid—Strullendorf), für den Ende Mai 2021 das Baurecht durch das EBA erteilt wurde.
- > **Äußerer Knoten Halle:** Die laufenden Arbeiten im Äußeren Knoten Halle bilden den Abschluss des Gesamtprojekts. Die Brücken im Bereich Merseburger Straße wurden im Februar 2021 abgebrochen. Der Einhub der neuen Segmente erfolgt im Juli 2021. Zudem werden Gleise und Bahnsteige erneuert sowie die mechanischen Stellwerke durch ein neues elektronisches Stellwerk ersetzt. Die Strecke ist für die Bauarbeiten gesperrt. Die Inbetriebnahme erfolgt voraussichtlich im Dezember 2021.

Wesentliche Entwicklungen bei Projekten in Planung

- > **Knoten Frankfurt Stadion:** Im Projekt Frankfurt Stadion wurden für die 3. Baustufe im März 2021 die Planfeststellungsunterlagen beim EBA eingereicht. Der Ausbau auf vier Gleise soll den bestehenden Engpass auflösen und die Kapazität aus Richtung Mannheim kommend zum Frankfurter Hbf erhöhen.

- > **NBS Dresden—Prag:** Im Rahmen der Vorplanung werden zwei Varianten mit Untervarianten untersucht. Im Ergebnis entsteht ein mindestens 25 km langer grenzübergreifender Tunnel (mindestens 14 km davon auf deutscher Seite). Es handelt sich dann um Deutschlands längsten Eisenbahntunnel. Die gemeinsamen Planungsleistungen von DB Netz AG und Správa železnic sollen 2021 vergeben werden. Die Planungen im Bereich der Bestandsstrecke zwischen Dresden und dem geplanten Abzweig in Heidenau schreiten voran.
- > **ABS Dresden—Görlitz:** Im April 2021 wurde das Raumordnungsverfahren für die Bahnstromleitung eingeleitet. Mit Inkrafttreten des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen wurden die formalen Voraussetzungen für das Vorhaben geschaffen. Die Elektrifizierung Dresden—Görlitz wurde in das Gesetz aufgenommen. 2021 werden zwischen dem Bund und dem Freistaat Sachsen die konkreten Projektinhalte und die Modalitäten der Finanzierung und Projektumsetzung abgestimmt.
- > **Knoten Bamberg:** Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den viergleisigen Ausbau des Bahnknotens wurde abgeschlossen, die Einwendungen werden bearbeitet. Das Erörterungsverfahren ist coronabedingt noch nicht festgelegt. Das Genehmigungsverfahren wird überlagert durch weitreichende Änderungsverlangen der Stadt Bamberg und Regelwerksanpassungen im Zusammenhang mit der Einleitung von Oberflächenwasser mit möglichen terminlichen Auswirkungen auf den Planfeststellungsbeschluss und den Beginn der Hauptbaumaßnahmen.
- > **Neubau S-Bahn-Linie S4 (Hamburg—Bad Oldesloe):** Für den PFA 2 ist in Abstimmung mit der Anhörungsbehörde und dem EBA die Auslegung der 1. Planänderung für Ende 2021 geplant. Der Planfeststellungsbeschluss wird für 2022 erwartet. Im PFA 3 finden derzeit die letzten Abstimmungen zum Anhörungsverfahren statt. Der Beginn des Anhörungsverfahrens soll im Frühjahr 2022 erfolgen.
- > **Schienanbindung Feste Fehmarnbeltquerung:** Die Bearbeitung der rund 250 Einwendungen für den Abschnitt Fehmarn ist abgeschlossen und die Synopsen wurden dem Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) übergeben. Öffentliche Auslegungen für weitere PFA folgen voraussichtlich 2021. Für die Fehmarnsundquerung wurde 2021 gemeinsam mit dem Planungspartner DEGES für die Straße die Entwurfs- und Genehmigungsplanung aufgenommen.
- > **Rhein-Ruhr-Express (RRX):** Für 12 der 15 PFA wurden die Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Insgesamt liegt für 7 PFA das Baurecht vor. Die Planfeststellungsunterlagen für den PFA 3.1 (Düsseldorf-Angermund) wurden im Januar 2021 eingereicht. Im PFA 1.2 (Leverkusen) und PFA 1.3 (Langenfeld) wurden die Arbeiten planmäßig abgeschlossen. Mit dem Baubeginn (Bauvorbereitung) für das ESTW Düsseldorf sind die ersten Arbeiten auf Düsseldorfer Stadtgebiet gestartet. Die Inbetriebnahme des PFA 4.0 (Mülheim) ist gemeinsam mit dem ESTW Duisburg erfolgt.
- > **ABS 46/2 (Emmerich—Oberhausen):** Inzwischen liegen 5 von 12 Planfeststellungsbeschlüssen vor. Die Bauarbeiten für den Streckenausbau haben begonnen und werden mit den weiteren Beschlüssen sukzessive ausgeweitet.
- > **Viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen—Heidelberg Hbf:** Die Grundlagenermittlung wurde im Februar 2020 abgeschlossen. Das digitale Bestandsmodell wurde im April 2020 an den Generalplaner übergeben. Der Variantenentscheid wird bis zum vierten Quartal 2021 erwartet. Die Planung für die drei übrigen Vorhaben zwischen Mannheim Hbf und Friedrichsfeld Süd wurden Anfang 2021 wieder aufgenommen.
- > **Drittes Gleis Karlsruhe—Durmshausen:** Durch die Ankündigung von zusätzlichen Nahverkehren durch das Land Baden-Württemberg im Februar 2020 wird eine Sensitivitätsbetrachtung für ein viertes Gleis erforderlich. Die Zeichnung der Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg ist für 2021 geplant.
- > **Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona:** Die Bauhauptaßnahmen haben im zweiten Quartal 2021 begonnen. Die Finanzierung ist gesichert. Der offizielle Spatenstich erfolgte am 5. Juli 2021.
- > **Projekte i2030 Berlin-Brandenburg:** Die Schieneninfrastruktur in Berlin und Brandenburg wird gemeinsam mit den Ländern sowie dem Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) weiterentwickelt. Hierzu werden in insgesamt neun Korridoren konkrete Ausbaumaßnahmen für die Fern-/Regionalbahn sowie die Berliner S-Bahn verfolgt. Im Korridor Berliner S-Bahn werden 35 Einzelmaßnahmen zur Erhöhung von Kapazität und Betriebsqualität verfolgt. Eine erste Tranche dieser Maßnahmen steht vor dem Planungsstart.
- > **ABS Angermünde—Stettin:** Der Ausbau für Geschwindigkeiten bis 160 km/h, die durchgehende Elektrifizierung sowie der Bau eines zweiten Gleises ermöglichen kürzere Reisezeiten, mehr Züge auf der Strecke und eine klimafreundliche Mobilität. Zudem werden fünf Verkehrsstationen an der Strecke modernisiert. Bund und DB-Konzern

unterzeichneten im März 2021 die Finanzierungsvereinbarung. Der Bund stellt rund 380 Mio. € zur Verfügung. Zusätzlich beteiligen sich die Länder Berlin und Brandenburg mit je 50 Mio. € an dem Vorhaben, um einen durchgehenden zweigleisigen Ausbau zu ermöglichen. Die erste Baugenehmigung für den Ausbau zwischen Angermünde und Stettin liegt seit Juni 2021 vor. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss können die Arbeiten zwischen Angermünde und Passow wie geplant im November 2021 beginnen.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG

Rahmenbedingungen

BNETZA GENEHMIGT TRASSENPREISE FÜR 2021 UND 2022

Aufgrund von Änderungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) und des ERegG waren für das Trassenpreissystem (TPS) 2021 zwei Entgeltgenehmigungsverfahren nötig. Die final durch die BNetzA genehmigten Entgelterhöhungen betragen 2,4% im SPFV und SGV sowie 1,8% im SPNV. Mit Beschluss vom 5. März 2021 hat die BNetzA auch die Entgelte für das TPS 2022 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den SPFV um 3,8%, für den SGV um 0,5% und für den SPNV um 1,8% steigen. Gemäß dem Entgeltantrag war für den SPFV im Vergleich zum Fahrplanjahr 2021 eine Entgelterhöhung von 4,6% und für den SGV eine Absenkung der Entgelte um 0,6% vorgesehen. Abweichend von der Beantragung ging die BNetzA von einer höheren Tragfähigkeit des SGV aus und hat einen wesentlichen Eingangsparameter entsprechend angepasst.

BNETZA LEGT OBERGRENZE DER GESAMTKOSTEN FÜR NETZFAHRPLANPERIODE 2021/2022 FEST

Für die Netzfahrplanperiode 2021/2022 hat die BNetzA mit Beschluss vom 6. Juli 2020 die Obergrenze der Gesamtkosten auf rund 5,5 Mrd. € festgelegt. Für die Netzfahrplanperiode 2022/2023 ist noch kein Beschluss durch die BNetzA erfolgt.

Beteiligungen

Zum 31. März 2021 hat die DB Netz AG den vollständigen Erwerb der SIGNON Deutschland GmbH vollzogen. Damit sichern wir uns insbesondere Know-how für Projekte wie den Bau von DSTW sowie die Streckenausrüstung mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (European Train Control System, ETCS).

Entwicklung im ersten Halbjahr 2021

- > *Pünktlichkeit infolge höherer Netzauslastung schwächer.*
- > *Starke Ertragsentwicklung treibt deutlich positive Entwicklung der Ergebnisgrößen.*
- > *Personalaufwand tarifbedingt und durch Personalaufbau angestiegen.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
DB Netze Fahrweg	2021	2020			
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,7	95,6	-	-	94,2
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	94,0	95,0	-	-	93,6
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	547,7	512,1	+35,6	+7,0	542,3
davon konzernexterne Bahnen	203,0	184,9	+18,1	+9,8	179,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	37,1	36,1	-	-	33,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.938	2.732	+206	+7,5	2.803
Außenumsatz in Mio. €	966	877	+89	+10,1	812
Anteil am Gesamtumsatz in %	32,9	32,1	-	-	29,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	649	516	+133	+25,8	708
EBIT bereinigt in Mio. €	302	170	+132	+77,6	379
Brutto-Investitionen in Mio. €	3.155	3.309	-154	-4,7	2.875
Netto-Investitionen in Mio. €	725	841	-116	-13,8	636
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	51.347	49.832	+1.515	+3,0	48.021

¹⁾ Konzernexterne und -interne EVU.

Die Pünktlichkeit entwickelte sich vor allem infolge einer stärkeren Auslastung der Schieneninfrastruktur rückläufig. Gründe waren hauptsächlich ein wieder deutlich höheres Zugangebot sowie ein Anstieg der Infrastrukturengpässe unter anderem infolge einer höheren Bautätigkeit auf dem Netz.

Die Betriebsleistung auf dem Netz stieg deutlich. Treiber waren insbesondere die Ausweitungen im Regional- und Güterverkehr. Die Nachfrage stieg gleichermaßen bei konzernexternen und -internen Kunden.

Die wirtschaftliche Entwicklung erholte sich, die operativen Ergebnisgrößen zeigten wieder spürbare Verbesserungen. Treiber waren vor allem leistungsbedingte Zuwächse auf der Ertragsseite:

- > Der Umsatz stieg nachfragebedingt deutlich. Zudem wirkten positive Preiseffekte ertragssteigernd.
 - > Unterstützend wirkte der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+7,8%/+32 Mio. €), unter anderem infolge höherer Erträge aus der Verschrottung sowie aus Rückstellungsaufösungen. Auch die Zuschüsse stiegen an.
- Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen insbesondere für Maßnahmen zum Kapazitätsausbau, zur Qualitätsverbesserung und im Zusammenhang mit einem strengeren Winter:
- > Der Personalaufwand (+5,9%/+97 Mio. €) stieg infolge der höheren Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt deutlich.

- > Der höhere Materialaufwand (+6,0%/+60 Mio.€) ist maßgeblich auf den strengerer Winter sowie Corona-Effekte (unter anderem zusätzliche Belastungen aus Abstands- und Hygienemaßnahmen) zurückzuführen.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+0,2%/+1 Mio.€) blieben annähernd unverändert. Belastungen unter anderem aus der Wertberichtigung von Forderungen sowie höheren Miet- und Fortbildungskosten wurden durch geringere Projektaufwendungen sowie einen coronabedingten Rückgang der Reisekosten nahezu vollständig kompensiert.
- > Auch die Abschreibungen (+0,3%/+1 Mio.€) blieben annähernd unverändert.

Die Investitionstätigkeit ging infolge geringerer Investitionen in Neu- und Ausbauprojekte leicht zurück. Im zweiten Halbjahr 2021 erwarten wir wieder eine deutliche Ausweitung der Investitionen.

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

GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Rahmenbedingungen

GENEHMIGUNGSVERFAHREN DER STATIONSENTGELTE 2022

Die BNetzA prüft im laufenden Verfahren die Genehmigung der beantragten Stationsentgelte 2022 der DB Station&Service AG. Nach Inkrafttreten der ERegG-Novelle wird die BNetzA nach geänderter Rechtslage entscheiden, was eine Verlängerung der Verfahrensdauer zur Folge hat.

Entwicklung der Infrastruktur

KONJUNKTURPROGRAMM DES BUNDES FÜR ATTRAKTIVE BAHNHÖFE

Im Rahmen eines Konjunktur-/Handwerkerprogramms wurden 2020 für die Stärkung kleiner und mittlerer Betriebe und die gleichzeitige Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe zusätzlich 40 Mio.€ durch den Bund bereitgestellt. Diese wurden für rund 1.120 Maßnahmen bundesweit eingesetzt. Das Programm wird 2021 mit einem Volumen in Höhe von 120 Mio.€ fortgesetzt. Auch die Anzahl der Maßnahmen wird dabei nochmals erhöht, rund 2.000 Maßnahmen an rund 1.000 Stationen sind für die Umsetzung vorgesehen.

KAPAZITÄT UND FREQUENZERFASSUNG

Das Kapazitätsmanagement gewinnt deutlich an Bedeutung, deshalb haben wir ein Projekt dazu aufgesetzt. Um das prognostizierte Reisendenwachstum zu ermöglichen, muss die Leistungsfähigkeit der kapazitätskritischen Bahnhöfe mit

betrieblichen und baulichen Maßnahmen sichergestellt werden. Hier fließt der Deutschland-Takt maßgeblich in die Reisendenprognose 2040 ein, die die Grundlage für die Kapazitätseinordnung der Stationen ist. Dazu soll im ersten Schritt an rund 100 ausgewählten Stationen mittels eines strukturierten »Kapazitätschecks« Transparenz über mögliche Engstellen und deren Ursachen geschaffen und es sollen kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit abgeleitet werden. Für 15 Stationen wird 2021 ein videobasiertes Frequenzmanagement eingeführt. Damit werden Echtzeitdaten für eine Kapazitätsbewertung der Stationen generiert und es wird eine unmittelbare Lenkung der Reisendenströme möglich.

MODERNISIERUNG, INBETRIEBNAHME UND NEUBAU VON BAHNHÖFEN

- > Der Dortmunder Hbf wird nach Abschluss der Modernisierungsarbeiten, voraussichtlich 2024, komplett barrierefrei sein und eine barrierefreie Vernetzung aller Verkehrsträger ermöglichen. Anfang Juli 2021 ging der dritte der acht zu modernisierenden Bahnsteige nach einem Jahr Bauzeit wieder in den Betrieb.
- > Am Hbf Hannover erfolgt ab Sommer 2022 sukzessive die Erneuerung aller Bahnsteige, Bahnsteigdächer und einiger Brückenbauwerke oberhalb der Ebene des Personentunnels. Die Bauleistung für den 1. Bauabschnitt befindet sich aktuell in der Ausschreibung und soll im dritten Quartal 2021 vergeben werden. Bedingt durch die notwendige Konzentration der Bauarbeiten an den Bahnsteigen nur auf die jeweilige Zeit der Sommerferien, wird die Modernisierung der Verkehrsstation voraussichtlich 2032 abgeschlossen sein.
- > Am Ostbahnhof in Berlin wird die gesamte Dachhaut erneuert. Derzeit werden Arbeits- und Schutzplattformen errichtet und die Zugbänder erneuert, um die Voraussetzungen für die Kompletterneuerung, den Einbau neuer Oberlichter und die Erneuerung des Korrosionsschutzes durchzuführen. Der Zugverkehr kann auch während der Durchführung der Arbeiten weitestgehend fortgeführt werden. Die Erneuerungsmaßnahmen werden bis 2024 abgeschlossen sein.

Digitalisierung und Innovation

REISENDENINFORMATION DER ZUKUNFT

Im Rahmen der Erneuerung der Fahrgastinformationsanlagen wird ein neues zentrales Steuerungs- und Publikationssystem (IRIS+) entwickelt. In Kombination mit der Reisendeninformations-(RI-)Plattform werden hierüber den Reisenden Informationen am Bahnhof zur Verfügung gestellt. Bis Ende Juni 2021 wurden 317 Bahnhöfe auf das neue System umgestellt. Mit der Erneuerung der Reisendeninformation werden

laufend neue Funktionen in der RI-Plattform und IRIS+ realisiert. Im ersten Halbjahr 2021 wurden unter anderem eine neue Freitextfunktion, die es EVU erlaubt, individuelle Hinweise zur Reisendeninformation am Bahnhof auszugeben, und eine weitere Rückfallebene bei Ausfällen in der Datenversorgung eingeführt.

Auch die Softwareentwicklung für die nächste Generation des Dynamischen Schriftanzeigers (DSAplus), des Nachfolgeprodukts des Dynamischen Schriftanzeigers, wird mit Blick auf eine Betriebserprobung im zweiten Halbjahr 2021 weiter vorangetrieben.

WLAN AN BAHNHÖFEN

Wir haben mit unserem neuen, kostenlosen Internetangebot ein zusammenhängendes WLAN-Netzwerk WIFI@DB gestartet. 141 Bahnhöfe, alle DB Lounges, die komplette ICE-Flotte sowie erste Regionalzüge und Busse sind bereits angeschlossen. Wir bauen unsere WLAN-Infrastruktur kontinuierlich aus.

SMART CITY BEI DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Mit Smart City wollen wir den Lebensalltag durch intelligente und umweltfreundliche Angebote verbessern und konnten im ersten Halbjahr 2021 weitere innovative Entwicklungsschritte vornehmen:

- > Der Bahnhof Dammtor ist das Zugangstor zur Hamburger Messe und damit auch zum ITS Weltkongress 2021. Den zentralen Transfertunnel vom Bahnsteig zur Messe sowie die historischen Vitrinen im Empfangsgebäude haben wir mit einer audiovisuellen Kunstinstitution ausgestattet.
- > An den Bahnhöfen Berlin-Charlottenburg und Köln-Mülheim sorgen wir auf den Vorplätzen seit Juni 2021 wieder für mehr Aufenthaltsqualität durch das eigens entwickelte Freiraum-Kit – eine Kombination aus Sitzgelegenheiten, Spielfeld für Kinder und grünen Inseln als urbanem Pflanzenlabor.
- > In Kooperation mit dem Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg testen wir eine neue Lösung auf der logistischen letzten Meile – unseren Micro-Hub. Im Zuge der zukunfts-fähigen urbanen Arealentwicklung dient der vom BMVI teilgeförderte Micro-Hub als zentraler Lager- und Verteilort. Von dort aus findet die Feinverteilung emissionsfrei per **E-Lastenrad** grün Nr. 121 statt.

NEUE ANGEBOTE AN ZUKUNFTSBAHNHÖFEN

2020 haben wir gemeinsam mit unseren Kund:innen an bundesweit 16 **Zukunftsbahnhöfen** grün Nr. 74 zahlreiche neue Produkte und Services getestet und auch 2021 wurden weitere Maßnahmen umgesetzt. Mit einem Mix aus verschiedenen Angeboten wollten wir herausfinden, wie wir die Aufenthaltsqualität unserer Bahnhöfe verbessern und die Kundenzufriedenheit steigern können. Ein Beispiel dafür ist der gemeinsam mit Edeka Südwest eröffnete erste vollautomatisierte 24/7-Supermarkt an einem Bahnhof in Renningen.

Als Verstetigungsprogramm arbeitet ein Team aus der zentralen Produktentwicklung mit Standortentwicklern aus den Regionen an der Umsetzung erfolgreicher Produkte aus Zukunftsbahnhöfen und Smart City an über 50 weiteren Bahnhöfen bundesweit.

Umweltmaßnahmen

- > Die **Bike+Ride-Offensive** grün Nr. 156 soll helfen, bundesweit bis zu 100.000 zusätzliche Stellplätze zu schaffen, und damit einen nachhaltigen Ausbau der Bike+Ride-Infrastruktur einleiten. Mehr als 40 Anlagen mit insgesamt über 5.000 Stellplätzen wurden bisher errichtet. Neben Reihenbügel- und Doppelstockanlagen sind inzwischen auch Dächer und Sammelschließanlagen beziehbar. Für über 30.000 Stellplätze liegen fertige Konzepte mit abgestimmten und wo nötig genehmigten Flächen vor. Die Kommunen werden finanziell durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und operativ bei der Flächenprüfung und mietfreien Gestattung durch uns unterstützt.
- > Mit der **App Rad+** grün Nr. 110 fördern wir intermodale Reiseketten aus Fahrrad und Bahn. Die App zählt mit dem Fahrrad in einem Aktionsgebiet gefahrene Kilometer, die bei Händlern aus der Region und am Bahnhof gegen Rabatte und Prämien eingelöst werden können. Zusätzlich belohnt die App Radfahrer, indem sie zählt, wie viele Kilometer von allen Nutzern gemeinsam gesammelt werden. Nach dem Start von Rad+ 2020 an den Bahnhöfen Ahrensburg und Freising wurde die App im ersten Halbjahr 2021 in sieben weiteren deutschen Städten ausgerollt.
- > An unseren Bahnhöfen sowie in den Zügen fallen jedes Jahr rund 60.000 t Abfall an. Häufige Fehleinwürfe erschweren das Trennen wiederverwertbarer Wertstoffe und deren Recycling. Aus diesem Grund stellen wir rund 6.000 Abfallbehälter in den Bahnhöfen sowie in den Fernzügen von der aktuellen Vierfachtrennung auf eine Zweifachtrennung um. Damit die Abfälle richtig getrennt werden, übernehmen 25 zertifizierte Entsorgungsunternehmen die Sortierung. Dies ermöglicht es, 85% der Abfälle als sauber getrennte Wertstoffe für das Recycling zu erhalten.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2021

- > Positive Nachfrageentwicklung vor allem infolge der Wiederaufnahme von Verkehren.
- > Zusätzliche Ergebnisbelastungen durch Hygiene-, Qualitäts- und Kapazitätsmaßnahmen.
- > Vermietungsgeschäft stark durch Corona-Effekte belastet.
- > Maßnahmen zur Energieeinsparung weiter umgesetzt.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
DB Netze Personenbahnhöfe	2,83¹⁾	2,86 ¹⁾	-	-	2,89 ¹⁾
Anlagenqualität in Schulnote	2,83 ¹⁾	2,86 ¹⁾	-	-	2,89 ¹⁾
Stationshalte in Mio.	77,9	73,3	+4,6	+6,3	76,2
davon konzernexterne Bahnen	23,0	21,1	+1,9	+9,0	19,4
Gesamtumsatz in Mio. €	625	647	-22	-3,4	680
davon Stationserlöse	482	442	+40	+9,0	451
davon Vermietung	134	187	-53	-28,3	204
Außenumsatz in Mio. €	243	292	-49	-16,8	303
EBITDA bereinigt in Mio. €	67	124	-57	-46,0	201
EBIT bereinigt in Mio. €	-7	53	-60	-	123
Brutto-Investitionen in Mio. €	491	497	-6	-1,2	397
Netto-Investitionen in Mio. €	142	236	-94	-39,8	216
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	6.778	6.302	+476	+7,6	6.002

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Die Anlagenqualität lag leicht unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2020.

Der Anstieg der Stationshalte resultierte im Wesentlichen aus der Wiederaufnahme von Verkehren, die coronabedingt temporär eingestellt wurden. Treiber war insbesondere die höhere Nachfrage konzerninterner und konzernexterner Kunden im Regionalverkehr. Das Vor-Corona-Niveau wurde insgesamt übertroffen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war hingegen weiter herausfordernd, die operativen Ergebnisgrößen gingen deutlich zurück. Neben zusätzlichen Belastungen insbesondere für Personal sowie im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie trug dazu auch die Umsatzentwicklung bei:

- > Der Umsatzrückgang ist vor allem auf coronabedingt niedrigere Erlöse aus Vermietung zurückzuführen. Der preis- und nachfragebedingte Anstieg der Stationserlöse wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge (+12,0%/+6 Mio. €) stiegen gegenläufig infolge höherer konzerninterner Erträge aus Leistungsverrechnungen. Auch die Zuschüsse im Zusammenhang mit der Renovierung von Stationen (*Handwerkerprogramm des Bundes* → 42) nahmen zu. Gegenläufig wirkten geringere Erträge aus der Werbeflächenvermietung.

Auf der Aufwandsseite kam es zu deutlichen Zusatzbelastungen insbesondere im Material- und Personalaufwand:

- > Der Materialaufwand (+9,0%/+27 Mio. €) erhöhte sich unter anderem infolge zusätzlicher coronabedingt notwendiger Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen an unseren Stationen sowie durch das Handwerkerprogramm des Bundes als Konjunkturanzreiz, das jedoch insgesamt ergebnisneutral wirkte.
- > Der Personalaufwand (+11,6%/+23 Mio. €) stieg infolge eines insgesamt höheren Personalbestands sowie tarifbedingt spürbar.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,3%/+5 Mio. €) nahmen ebenfalls zu, vor allem aufgrund von mehr bezogenen Dienstleistungen für coronabedingt notwendige Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen an unseren Stationen sowie im Zusammenhang mit IT-Leistungen für das Konzernprojekt *Reisendeninformation der Zukunft* → 42f.
- > Auch die Abschreibungen (+4,2%/+3 Mio. €) stiegen investitionsbedingt leicht.

Die Brutto-Investitionen lagen nahezu auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2020. Infolge deutlich gestiegener Zuschüsse sind die Netto-Investitionen spürbar zurückgegangen.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg insbesondere in den Bereichen Bau- und Anlagenmanagement.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

Rahmenbedingungen

FESTLEGUNGSVERFAHREN ZUM BAHNSTROMNETZZUGANG

Das bereits im Jahr 2019 von der BNetzA eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz steht vor dem Abschluss. Im April 2021 hat die BNetzA ein erneut überarbeitetes Dokument für die zukünftigen automatisierten Geschäftsprozesse zur öffentlichen Konsultation gestellt. Mit dem Festlegungsverfahren sollen Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln, Datenformate und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, EVU, Fahrzeughalter und DB Netze Energie) verbessert werden. Die BNetzA beabsichtigt hierbei, die Verantwortung der Halter der Eisenbahnfahrzeuge zu stärken. Um den Bahnstromnetzbetreiber fristgerecht mit verbindlichen Nutzungsdaten zu versorgen, sollen diese Informationen zukünftig durch die Halter der Fahrzeuge bereitgestellt werden. Hierdurch würden Qualität und Geschwindigkeit der Zugangsprozesse bis hin zur Abrechnung verbessert werden. DB Netze Energie begrüßt diese Weiterentwicklung. Die behördlich festgelegten Geschäftsprozesse sollen voraussichtlich in diesem Jahr verabschiedet werden. Anschließend ist zum Aufbau der erforderlichen IT-Systeme durch alle beteiligten Marktpartner eine angemessene Übergangsfrist festzulegen.

Umweltmaßnahmen

AUSBAU ERNEUERBARER ENERGIEN IM BAHNSTROMPORTFOLIO

Der Aufbau eines durchmischten Portfolios für die sichere Energieversorgung bei wachsendem Anteil erneuerbarer Energien (EE) unter wirtschaftlich tragbaren Rahmenbedingungen ist Kernelement unserer Vergrünungsstrategie:

- > In Ergänzung zu dem bereits in 2020 mit RWE geschlossenen Vertrag über 260 GWh hat DB Energie 2021 einen weiteren 15-Jahres-Vertrag über Strombezug aus dem **Offshore-Windpark** **Nr. 47** Amrumbank West vor Helgoland geschlossen. Ab 2025 werden wir zusätzlich rund 190 GWh im Jahr beziehen. Jedes vierte Windrad auf der Amrumbank wird sich dann für den DB-Konzern drehen. Im Vergleich zum Bezug aus einem Kohlekraftwerk werden bis zu 153.000 t CO₂ p. a. eingespart.
- > Ebenfalls mit RWE wurde ein Bezugsvertrag aus dem Wasserkraftwerkskomplex Schluchsee finalisiert. Es handelt sich um ein Pumpspeicherkraftwerk, das aufgrund des natürlichen Zulaufs auch EE-Strom aus **Wasserkraft** **Nr. 16** liefern kann. Der Zehnjahresvertrag umfasst eine jährliche Lieferung von 93 GWh.
- > Wir sichern den Weiterbetrieb von zwei über 20 Jahre alten Windparks in Niedersachsen, wodurch wir rund 50.000 t CO₂ p. a. im Vergleich zur Stromlieferung aus Kohlekraft einsparen. Die beiden Windparks liefern jährlich rund 90 GWh Strom. Damit nehmen wir nun auch Windkraftanlagen an Land in unser Grünstromportfolio mit auf. Bisher gibt es kaum Erfahrungswerte über die Zuverlässigkeit von Windkraftanlagen nach 20-jährigem Betrieb. Die Vertragslaufzeiten sind daher kurz, damit zunächst Erfahrungen gesammelt werden können.
- > Ein weiterer Vertrag (Power Purchase Agreement) wurde mit ane.energy zur Lieferung von Windstrom aus dem Windpark Hohen Pritz in die Bilanzkreise der DB Energie abgeschlossen. Ab 2022 wird der DB-Konzern über eine Laufzeit von zwei Jahren daraus mit 38 GWh p. a. beliefert.
- > Es wurde der erste grenzüberschreitende Stromliefervertrag (Cross-Border-PPA) mit Statkraft aus dem Wasserkraftwerk Mägeli in Norwegen abgeschlossen. Die Stromlieferung (188 GWh p. a.) erfolgt über die erst im April 2021 in Betrieb genommene Seekabelverbindung (sogenannter Interkonnektor Nordlink) zwischen Norwegen und Deutschland, die die beiden Strommarktgebiete von Deutschland und Norwegen erstmals miteinander verbindet. Die Laufzeit des Vertrags beträgt zehn Jahre.
- > Der **Solarstrompark** **Nr. 30** in Gaarz bei Plau am See ging am 31. Mai 2021 in Betrieb. Wir beziehen jährlich rund 80 GWh Ökostrom aus der 90 ha großen Anlage von Enerparc. Die Stromlieferung ist auf 30 Jahre angelegt.

ENERGIEVERSORGUNG FÜR ALTERNATIVE ANTRIEBE

Ergänzend zu Maßnahmen weiterer Streckenelektrifizierungen realisiert DB Netze Energie Versorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Ziel ist es, künftig auch auf oberleitungsfreien Abschnitten einen klimaneutralen Schienenbetrieb als Alternative zum Dieselmotor zu ermöglichen. Hierbei verfolgt DB Netze Energie verschiedene technologische Ansätze:

- > Hinsichtlich der Energieversorgung von Akkuzügen werden gemeinsam mit DB Netze Fahrweg Planungsleistungen zur Errichtung von entsprechender Nachladeinfrastruktur in Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz erbracht. Seit Anfang 2021 erfolgt die Planung zur Errichtung von Nachladeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen.
- > Im Bereich der Bereitstellung von **Wasserstoff** **Nr. 53** ist DB Netze Energie seit November 2020 Projektpartner in einem durch das BMVI geförderten Verbundprojekt zwischen dem DB-Konzern und Siemens Mobility zur Zulassung und Erprobung des von Siemens Mobility neu entwickelten Brennstoffzellentriebzugs Mireo Plus H für den SPNV. Bei diesem Projekt ist DB Netze Energie für die Entwicklung einer innovativen Versorgungsinfrastruktur für Wasserstoff verantwortlich. Zudem errichtet DB Netze Energie für die erprobungsweise Versorgung von Brennstoffzellen-Straßenfahrzeugen eine Wasserstoff-Straßentankstelle in Frankfurt am Main als Pilotanlage. Die Fertigstellung dieser innovativen Anlage, bei der neben der Abgabe auch eine Vor-Ort-Erzeugung von Wasserstoff vorgesehen ist, ist für das vierte Quartal 2021 geplant.
- > Darüber hinaus unterstützt DB Netze Energie das Erproben alternativer Kraftstoffe im DB-Konzern. Dazu zählt ein Feldversuch mit dem **Advanced Trainlab** **Nr. 159**, in dem die Versorgung mit 100 % HVO-Kraftstoff (besteht zu 100 % aus hydrierten Pflanzenölen auf Basis von Pflanzen- und Abfallreststoffen) über einen mobilen Tankcontainer in Halle (Saale) erfolgt. Die testweise Versorgung und der Betrieb des mobilen Tankcontainers wurden um ein weiteres Jahr bis mindestens Mitte 2022 verlängert.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2021

- > *Erholungseffekte nach coronabedingten Belastungen im ersten Halbjahr 2020.*
- > *Verstärkte Investitionen in Bahnstromversorgung.*
- > *Hohe Versorgungssicherheit auch während der Corona-Pandemie sichergestellt.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
DB Netze Energie	99,99¹⁾	99,99 ¹⁾	-	-	99,99 ¹⁾
Versorgungssicherheit in %	99,99 ¹⁾	99,99 ¹⁾	-	-	99,99 ¹⁾
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	3.712	3.457	+ 255	+ 7,4	4.031
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.168	976,7	+ 191,3	+ 19,6	717,9
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	6.835	6.981	- 146	- 2,1	7.268
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	195,8	185,5	+ 10,3	+ 5,6	208,3
Gesamtumsatz in Mio. €	1.458	1.309	+ 149	+ 11,4	1.410
Außenumsatz in Mio. €	695	601	+ 94	+ 15,6	640
EBITDA bereinigt in Mio. €	81	60	+ 21	+ 35,0	65
EBIT bereinigt in Mio. €	40	16	+ 24	+ 150	23
Brutto-Investitionen in Mio. €	127	68	+ 59	+ 86,8	67
Netto-Investitionen in Mio. €	38	21	+ 17	+ 81,0	23
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	1.890	1.804	+ 86	+ 4,8	1.747

¹⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte weiterhin beibehalten werden.

Die Mengenentwicklung war vorrangig infolge von Erholungseffekten nach dem coronabedingten Rückgang im ersten Halbjahr 2020 überwiegend positiv:

- > Der Absatz von Traktionsstrom stieg vor allem durch eine höhere Nachfrage von konzerninternen Kunden.
- > Die durchgeleitete Traktionsenergie nahm für konzernexterne Kunden zu. Neben Erholungseffekten führten auch Mehrverkehre zu einem Anstieg.
- > Im Bereich stationäre Energien ging der Stromabsatz etwas zurück. Der Rückgang resultierte aus dem Wegfall von Portfoliooptimierungsmaßnahmen am Energiemarkt. Aufholeffekte sowie das Wachstum des Privatkundengeschäfts konnten diesen Rückgang nicht vollständig kompensieren.
- > Die gestiegene Nachfrage nach Dieselmotorkraftstoffen ist in erster Linie auf konzerninterne Kunden im Regional- und Güterverkehr zurückzuführen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr positiv. Die Zuwächse auf der Absatzseite wurden nur unterproportional durch höhere Energiebezugsaufwendungen aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich infolge der Ertragszuwächse deutlich auch über das Vor-Corona-Niveau:

- > Der Umsatz stieg vor allem durch mengenbedingte Absatzzuwächse im Bereich Traktionsstrom. Zusätzlich wirkten sich höhere Absatzmengen und -preise beim Dieselmotorkraftstoff sowie gestiegene Preise im Energiehandel positiv aus.
- > Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+ 13,8% / + 4 Mio. €) resultierte hauptsächlich aus höheren Erträgen für interne Dienstleistungen. Geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen im ersten Halbjahr 2021 wirkten gegenläufig.

Auf der Aufwandsseite ergaben sich vor allem infolge der Nachfrageerholung insgesamt zusätzliche Belastungen im Materialaufwand:

- > Der Materialaufwand (+ 11,0% / + 128 Mio. €) nahm aufgrund der Nachfrageerholung deutlich zu. Insbesondere die gestiegenen Absatzmengen sowie die höheren Beschaffungspreise führten zu höheren Energieaufwendungen.
- > Der Personalaufwand (+ 9,0% / + 6 Mio. €) stieg maßgeblich infolge eines höheren Personalbestands.
- > Die Abschreibungen (- 6,8% / - 3 Mio. €) gingen gegenläufig vor allem aufgrund des Wegfalls von belastenden Einmaleffekten im ersten Halbjahr 2020 leicht zurück.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (- % / - Mio. €) blieben auf Vorjahresniveau.

Die Investitionen erhöhten sich infolge eines gestiegenen Volumens im Rahmen der LuFV III deutlich. Resultierend aus höheren Eigenmittelanteilen bei LuFV-finanzierten Projekten sowie einem Einmaleffekt aus der Aktivierung eines Leasingvertrags stiegen auch die Netto-Investitionen.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist vor allem zur Umsetzung des höheren Projektvolumens aus der LuFV III sowie durch Insourcing von zukünftigen IT-Leistungen gestiegen.

BETEILIGUNGEN/SONSTIGE

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governance-Funktionen sowie die rechtlich unselbstständigen Serviceeinheiten der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen Serviceeinheiten des DB-Konzerns sowie die selbstständigen Operational Services gebündelt. Hierbei handelt es sich um Serviceeinheiten, die insbesondere als interne Dienstleister im Auftrag der Geschäftsfelder des DB-Konzerns tätig werden.

DB E.C.O. Group

- > DB E&C ist Teil des im März 2021 gestarteten Karlsruher Forschungsvorhabens LogIKTram, dessen Ziel es ist, den Güterverkehr auch auf mittleren und kurzen Strecken stärker auf die Schiene zu verlagern. DB E&C unterstützt bei der Entwicklung von Logistik und Betreiberkonzepten sowie bei der Konzeption des Gütertramsystems.
- > DB E&C hat im Rahmen des Projekts ABS Emmerich – Oberhausen die Bauüberwachung für den Brückeneinschub über den Rhein-Herne-Kanal übernommen. Nach acht Monaten Bauzeit wurde der Stahlfachwerküberbau Ende März 2021 eingeschoben.
- > Begleitet durch die DB E&C wurde Ende Mai 2021 das ESTW in Duisburg in Betrieb genommen. Dadurch können die Kapazitäten erweitert und Ausfälle und Verspätungen minimiert werden.

- > Gemeinsam mit Partnern aus Spanien und Italien wurde DB E&C im April 2021 mit der Aufgabe des Elektrifizierungsingenieurs (ENE Engineer) für die Rail Baltica beauftragt. Das Rail Baltica Global Project ist ein Großprojekt zur Anbindung der baltischen Staaten an das europäische Schienennetz.
- > Für die Stadtbahnlinie Red Line (24 km) in Tel Aviv/Israel, erbringt DB E&C seit 2019 für das Joint Venture CRTG-EEG Leistungen für die Systemintegration des Projekts. Im Juni 2021 fand die erste Testfahrt auf einer Teilstrecke statt.
- > Gemeinsam mit Konsortiumspartnern hat DB E&C in Rumänien das Terminal T1 des internationalen Flughafens Bukarest Henri Coandă erfolgreich an das Schienennetz angebunden.
- > DB Engineering&Consulting USA Inc. berät zusammen mit Deutsche Bahn International Operations die US-Behörde in Kalifornien bei der Vorbereitung des Betriebs der California High-Speed Rail. Gestützt auf die durch uns durchgeführten Studien als Early Train Operator in Vorbereitung des Betriebs der California High-Speed Rail hat die California High-Speed Rail Authority den Geschäftsplan einschließlich der politischen Empfehlung angenommen, einen Interims-Hochgeschwindigkeitszug zwischen den Städten Merced und Bakersfield als ersten Baustein zu starten, während der zusätzliche Mittelbedarf für die Fertigstellung der Phase 1 zwischen San Francisco und Los Angeles ermittelt wird.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2021

- > *Personalaufwand vor allem infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl gestiegen.*
- > *Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.*
- > *Deutliche Ertragszuwächse treiben Ergebnisverbesserung.*

Beteiligungen/Sonstige	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Gesamtumsatz in Mio. €	2.616	2.488	+128	+5,1	2.398
DB Business Services	2	2	-	-	31
DB Operational Services	3.003	2.890	+113	+3,9	2.759
Sonstige/Konsolidierung	-389	-404	+15	-3,7	-392
Außenumsatz in Mio. €	270	228	+42	+18,4	280
EBITDA bereinigt in Mio. €	14	-151	+165	-	-119
EBIT bereinigt in Mio. €	-263	-455	+192	-42,2	-366
DB Business Services	-36	-83	+47	-56,6	-36
DB Operational Services	23	-56	+79	-	-59
Sonstige	-250	-316	+66	-20,9	-271
Brutto-Investitionen in Mio. €	327	283	+44	+15,5	318
DB Business Services	3	1	+2	-	2
DB Operational Services	169	164	+5	+3,0	202
Sonstige	155	118	+37	+31,4	114
Netto-Investitionen in Mio. €	327	283	+44	+15,5	318
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	58.187	56.735	+1.452	+2,6	54.926
DB Business Services	11.636	11.926	-290	-2,4	11.907
DB Operational Services	43.984	42.081	+1.903	+4,5	40.576
Sonstige	2.567	2.728	-161	-5,9	2.443

Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Bedarf an Lösungen für Digitalisierung und Cybersecurity (DB System), für corona-bedingte Reinigungs- und Hygieneleistungen (DB Services) sowie Sicherheitsleistungen (DB Sicherheit). Ein höheres Projektvolumen bei DB Fahrzeuginstandhaltung wirkte ebenfalls umsatzsteigernd.

Die Umsätze mit konzernexternen Kunden stiegen auf niedrigem Niveau an. Dies resultierte im Wesentlichen aus erholungsbedingten Zuwächsen bei DB Vertrieb sowie einem gestiegenen Projektgeschäft der DB E.C.O.-Gruppe.

Die operativen Ergebnisgrößen des Bereichs Sonstige werden maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung, die für die Geschäftsfelder erbracht werden. Eine Weiterbelastung an die Geschäftsfelder über eine Konzernumlage findet nicht statt. Im ersten Halbjahr 2021 entwickelten sich die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT vor allem infolge von Ertragssteigerungen deutlich besser. Die Aufwendungen lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2020. Belastungen resultierten aus höheren Aufwendungen für Personal vor allem aufgrund einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl infolge von Kapazitäts- und Qualitätsmaßnahmen. Neben Gegensteuerungsmaßnahmen konnte die positive Geschäftsentwicklung unter anderem bei DB System, DB Connect und DB Services die Effekte mehr als kompensieren.

Der Anstieg der Investitionen resultierte im Wesentlichen aus Fahrzeugbeschaffungen bei DB Connect sowie Effekten aus Verlängerungen bestehender Miet- und Leasingverträge bei DB Immobilien.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg vor allem getrieben durch einen Personalaufbau bei Gesellschaften der DB Operational Services, insbesondere bei DB E&C, DB System, DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Services und DB Sicherheit infolge von ausgeweiteten Digitalisierungs- und Qualitätsmaßnahmen, zusätzlichen Hygiene- und Sicherheitserfordernissen infolge der Corona-Pandemie sowie der Erhöhung der Eigenfertigungstiefe. Nachfragebedingt sank hingegen die Zahl der Mitarbeitenden bei den Personaldienstleistern des DB-Konzerns.

GESCHÄFTSFELD DB ARRIVA

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

Der europäische PV litt im ersten Halbjahr 2021 weiter massiv unter Auswirkungen der Corona-Pandemie.

Die europäischen Bahnen stellten ihre grenzüberschreitenden Verbindungen schon ab März 2020 zu erheblichen Teilen ein und reduzierten ihr nationales Angebot teilweise drastisch, am stärksten unter anderem in Spanien und Italien. Ein staatlich gestütztes Grundangebot im Regional- und Fernverkehr blieb jedoch bestehen. Die Corona-Einschränkungen und die Störung des Passagierbetriebs erstreckten sich bis in das erste Halbjahr 2021 hinein. Einige Lockerungen der Einschränkungen führten ab Mai 2021 zu einem wachsenden Angebot an Verbindungen in den meisten europäischen Ländern, verbunden mit weiterhin strengen Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen. Die Nachfrage blieb allerdings schwach.

Der europäische Buslinienfernverkehr kam bereits 2020 bis auf eine kurze Wiederaufnahme im Spätsommer und Herbst 2020 komplett zum Erliegen. Seit Frühjahr 2021 wurde der Betrieb sukzessive wieder aufgenommen.

Auftragsbestand

GEWONNENE VERKEHRSVERTRÄGE

		Laufzeit	Umfang in Mio. Trkm	
			p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
Vertragsgewinne (Schiene) – 1. Halbjahr 2021				
Tschechien	MoT Trains (R14)	12/2022–12/2027	1,7	8,5
Schweden	E20 Train Rostlagsbanan ²⁾	06/2021–12/2021	3,2	1,6
Insgesamt¹⁾			4,9	10,1

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
			p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
Vertragsgewinne (Bus) – 1. Halbjahr 2021				
Vereinigtes Königreich	London (17 Teilstrecken) ²⁾	2–5 Jahre	17,5	41,4
Ungarn	BKK A7+BKK A8 ³⁾	2 Jahre	11,2	22,4
Tschechien	Stadt Trinec	01/2022–12/2031	1,2	12,0
Slowakei	Stadt Trnava	06/2021–05/2031	1,2	11,6
Schweden	E20 Bus Norrort ³⁾	06/2021–12/2021	17,2	8,6
Schweden	Kristianstad	12/2022–12/2023	3,5	3,5
Serbien	Leoni Personentransport ³⁾	02/2021–01/2022	2,6	2,6
Serbien	Stadt Kragujevac ³⁾	07/2021–07/2022	2,4	2,4
Slowakei	Stadt Komarno	07/2021–06/2031	0,2	1,8
Sonstige ^{1),2)}		0–4 Jahre	1,5	2,2
Insgesamt			58,5	108,5

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.

³⁾ Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

WESENTLICHE NEUINBETRIEBNAHMEN

		Laufzeit	Mio. Trkm p. a.		davon versus 1. Halbjahr 2020
			2020	2021	2020
Wesentliche Neuinbetriebnahmen (Schiene) – 2020/1. Halbjahr 2021¹⁾					
Tschechien	MoT (R14)	12/2020–12/2027	1,7	1,7	+ 0,9
Insgesamt²⁾			1,7	1,7	+ 0,9

¹⁾ Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.

²⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

		Laufzeit	Mio. Buskm p. a.		davon versus 1. Halbjahr 2020
			2020	2021	2020
Wesentliche Neuinbetriebnahmen (Bus) – 2020/1. Halbjahr 2021¹⁾					
Tschechien	Pilsen Region Süd	06/2020–06/2030	10,0	10,0	+ 4,2
Tschechien	Pilsen Region Nord	03/2020–03/2030	8,2	8,2	+ 1,4
Schweden	Kristianstad	12/2020–12/2023	3,5	3,5	+ 1,8
Slowakei	Stadt Trnava	06/2021–05/2031	1,2	1,2	+ 0,1
Insgesamt²⁾			22,9	22,9	+ 7,5

¹⁾ Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.

²⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

WESENTLICHE VERTRAGSBEENDIGUNGEN

		Beendigung	Mio. Buskm p. a.		davon versus 1. Halbjahr 2020
			2020	2021	2020
Wesentliche Vertragsbeendigungen (Bus) – 2020/1. Halbjahr 2021¹⁾					
Schweden	Halland Süd (Halmstad City)	06/2020	5,9	5,9	- 2,5
Tschechien	Region Královéhradecký	02/2021	6,9	6,9	- 2,9
Dänemark	Movia A18	06/2021	5,0	5,0	- 0,4
Insgesamt²⁾			17,8	17,8	- 5,8

¹⁾ Leistungen wurden vorher durch DB Arriva erbracht.

²⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

AUFTRAGSBESTAND

Auftragsbestand (in Mrd. €)	30.06. 2021	31.12. 2020	Veränderung	
			absolut	%
DB Arriva	13,2	14,4	- 1,2	- 8,3
gesichert	9,4	10,2	- 0,8	- 7,8
ungesichert	3,8	4,2	- 0,4	- 9,5

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 2021 ist der Auftragsbestand insgesamt gesunken. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 0,4 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistung – von rund 1,7 Mrd. € gegenüber. Prämienänderungen von rund 0,1 Mrd. € wirken sich positiv aus.

Digitalisierung und Innovation

- > DB Arriva hat den Betrieb von vier neuen, speziell angepassten Bussen für Rollstuhlfahrer in der Region Zlinsky/Tschechien, aufgenommen. Die Busse sind mit einer elektrischen Plattform ausgestattet, die Rollstuhlfahrern ein sicheres und bequemes Einsteigen ermöglicht.
- > Der Shared-Mobility-Service von DB Arriva in Dänemark, SHARE NOW, hat sein Einsatzgebiet auf die Stadt Lyngby erweitert. Außerdem wurde die Flotte um 100 neue elektrische Fiat-500e-Fahrzeuge erweitert. Die Stadt Kopenhagen plant, die Zahl der Parkplätze sowohl für Elektroautos als auch für Shared Mobility zu erhöhen, was die Attraktivität dieser Stadtautos steigern könnte.

Umweltmaßnahmen

- > Im ersten Halbjahr 2021 hat Udine als erste italienische Stadt fünf Erdgasfahrzeuge auf ihren Vorortlinien eingeführt, mit einer von DB Arriva finanzierten Investition von rund 1,3 Mio. €.
- > DB Arriva hat im Februar 2021 den ersten Auftrag in den Niederlanden für zehn neue Wasserstoffbusse an Solaris vergeben. Die Busse sollen Dieselfahrzeuge im Regionalverkehr in der Region Achterhoek ersetzen. Die Investitionen in Höhe von 6,4 Mio. € werden von der Provinz Gelderland und der EU unterstützt. Die Busse werden voraussichtlich im Dezember 2021 ausgeliefert und Anfang 2022 in Betrieb genommen.
- > Im April 2021 hat DB Arriva in den Niederlanden 18 neue WINK-Züge in Betrieb genommen. Den Fahrgästen in den Provinzen Groningen und Fryslân wird dadurch eine komfortablere und umweltfreundlichere Reise ermöglicht. Die neu gestalteten Gelenktriebwagen-(GTW-)Züge erhielten nicht nur ein modernes Aussehen, sondern wurden auch mit Batterien ausgestattet, die die Bremsenergie der Züge speichern können, wodurch sie im Bahnhof leiser sind. Die Speicherung der Bremsenergie bedeutet, dass der Zug im Stillstand nicht im Leerlauf laufen muss, um seine Systeme, einschließlich Beleuchtung und Klimaanlage, in Betrieb zu halten, was die Umweltauswirkungen reduziert.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2021

- > *Leistungsentwicklung zu Beginn des Jahres weiterhin erheblich durch Corona-Effekte beeinflusst.*
- > *Umsatzrückgang, teilweise abgeschwächt durch staatliche Unterstützungsleistungen.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
DB Arriva	2021	2020			
Pünktlichkeit Schiene (Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) in %	95,2	91,5	-	-	92,3
Reisende Bus und Schiene in Mio.	555,2	599,4	- 44,2	- 7,4	1.124
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.570	2.871	- 1.301	- 45,3	5.973
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	475,3	439,3	+ 36,0	+ 8,2	542,0
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	52,4	57,4	- 5,0	- 8,7	81,4
Gesamtumsatz in Mio. €	1.931	2.059	- 128	- 6,2	2.690
Außenumsatz in Mio. €	1.930	2.058	- 128	- 6,2	2.687
EBITDA bereinigt in Mio. €	166	93	+ 73	+ 78,5	326
EBIT bereinigt in Mio. €	- 31	- 153	+ 122	- 79,7	101
Brutto-Investitionen in Mio. €	88	203	- 115	- 56,7	323
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	44.345	46.477	- 2.132	- 4,6	52.590

Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2021 wurde besonders von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst.

Die Pünktlichkeit im SPV stieg vor allem infolge der Beendigung des ARN-Franchise sowie einer coronabedingt niedrigeren Auslastung durch geringere Reisendenzahlen und den Wegfall von negativen Auswirkungen von Stürmen im Vereinigten Königreich im ersten Quartal 2020 deutlich.

Die Leistungsentwicklung war weiter stark durch Corona-Effekte und die Beendigung des ARN-Franchise beeinflusst. Vor allem im Schienenverkehr war die Entwicklung daher deutlich rückläufig. Auch die Zahl der Reisenden insgesamt (Bus und Schiene) ging zurück. Im Busverkehr wirkten Erholungseffekte sowie Neuverkehre positiv, sodass der Rückgang der Reisendenzahl geringer war und die Betriebsleistung wieder stieg.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich vor allem infolge zusätzlicher staatlicher Unterstützungsmaßnahmen, bleibt aber weiterhin angespannt.

Die Erträge waren insgesamt weiter rückläufig:

- > Die Umsatzerlöse gingen vor allem infolge der Beendigung des ARN-Franchise sowie coronabedingt zurück. Staatliche Unterstützungsmaßnahmen, Neuverkehre sowie Währungskurseffekte hatten einen kompensierenden positiven Effekt.
- > Auch die sonstigen betrieblichen Erträge (-9,5%/-23 Mio. €) gingen zurück. Geringere Erträge aus der Inanspruchnahme der Drohverlustrückstellung wurden durch höhere coronabedingte staatliche Unterstützungsmaßnahmen teilweise ausgeglichen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu deutlichen Entlastungen:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-38,3%/-158 Mio. €) gingen vor allem infolge der Beendigung des ARN-Franchise sowie geringerer Franchisezahlungen im Rahmen von staatlichen Unterstützungsleistungen deutlich zurück.
- > Die Abschreibungen (-19,9%/-49 Mio. €) sanken infolge der Beendigung des ARN-Franchise, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg infolge von Neuverkehren in Mainland Europe.

- > Der Rückgang des Personalaufwands (-3,3%/-36 Mio.€) resultierte vor allem aus der Beendigung des ARN-Franchise.
- > Auch der Rückgang des Materialaufwands (-4,5%/-32 Mio.€) resultierte maßgeblich aus der Beendigung des ARN-Franchise. Steigende Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur bei UK Trains wirkten dabei gegenläufig aufwands erhöhend.

Die Investitionen verringerten sich vor allem infolge der Beendigung des ARN-Franchise und des Abschlusses umfangreicher Investitionen für Neuverkehre in Mainland Europe. Zudem haben sich die Investitionen auch durch die Verschiebung neuer Auftragsvergaben verzögert, was zu Vertragsverlängerungen führte.

Die Anzahl der Mitarbeitenden sank im Wesentlichen infolge der Fahrer:innenfluktuation bei UK Bus, die aufgrund des reduzierten Angebots nicht ersetzt wurden.

SPARTE UK BUS

- > *Erholung hat eingesetzt – negative Corona-Effekte dauern aber noch an.*
- > *Staatliche Unterstützungsmaßnahmen wirken kompensierend.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Sparte UK Bus					
Reisende in Mio.	160,2	189,3	-29,1	-15,4	353,7
Betriebsleistung in Mio. Buskm	152,0	139,3	+12,7	+9,1	172,8
Gesamtumsatz in Mio.€	404	421	-17	-4,0	543
Außenumsatz in Mio.€	404	420	-16	-3,8	542
EBITDA bereinigt in Mio.€	33	25	+8	+32,0	59
EBIT bereinigt in Mio.€	-11	-24	+13	-54,2	15
Brutto-Investitionen in Mio.€	7	21	-14	-66,7	28
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	14.185	15.419	-1.234	-8,0	15.475

Die Zahl der Reisenden bei UK Bus ging infolge von Corona-Effekten zurück. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die ersten Monate des Vorjahres noch nicht durch die Corona-Pandemie beeinflusst wurden. Seit März 2021 erholt sich die Nachfrage.

Die Betriebsleistung stieg wieder, da weniger Verkehre coronabedingt ausfielen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war besser. Umsatzeinbußen wurden durch höhere staatliche Unterstützungsleistungen mehr als ausgeglichen und führten zu einem Rückgang des operativen Verlusts.

Die Entwicklung der Erträge war leicht positiv:

- > Die Umsatzentwicklung war rückläufig, insbesondere infolge coronabedingter Fahrgastrückgänge sowie des Wegfalls von Einmaleffekten im Rahmen der Einstellung des Busverkaufsgeschäfts von Arriva Bus and Coach.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen gegenläufig deutlich an, was vor allem aus höheren Corona-Unterstützungsmaßnahmen wie staatlichen Bus Service Support Grants resultierte.

Die Aufwandsseite entwickelte sich insgesamt stabil:

- > Der Personalaufwand stieg leicht.
- > Auch der Materialaufwand nahm leicht zu infolge einer höheren Betriebsleistung sowie einer höheren Instandhaltung. Gegenläufig wirkten geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung des Busverkaufsgeschäfts von Arriva Bus and Coach.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig vollständig kompensierend:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken vor allem infolge geringerer eingekaufter Dienstleistungen sowie des Wegfalls von Einmaleffekten im Zusammenhang mit der Einstellung von Arriva Bus and Coach.
- > Die Abschreibungen gingen infolge von niedrigeren Investitionen leicht zurück.

Der Rückgang der Investitionen resultierte aus einer coronabedingten Verschiebung von Maßnahmen.

Die Anzahl der Mitarbeitenden ging spürbar zurück, vor allem infolge der Fahrer:innenfluktuation, die aufgrund des reduzierten Angebots nicht wieder ersetzt wurden.

SPARTE UK TRAINS

- > *Weiterhin negative Corona-Effekte, abgemildert durch staatliche Unterstützungsmaßnahmen.*
- > *Services von Grand Central vorübergehend ausgesetzt, während des Lockdowns bis März 2021.*
- > *Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Sparte UK Trains					
Reisende in Mio.	40,0	74,8	-34,8	-46,2	180,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	821,7	2.085	-1.263	-60,6	4.846
Betriebsleistung in Mio. Trkm	22,2	31,8	-9,6	-30,2	55,0
Gesamtumsatz in Mio.€	535	728	-193	-26,5	1.071
Außenumsatz in Mio.€	520	711	-191	-26,9	1.048
EBITDA bereinigt in Mio.€	13	44	-31	-70,5	105
EBIT bereinigt in Mio.€	-5	1	-6	-	38
Brutto-Investitionen in Mio.€	4	39	-35	-89,7	179
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.849	4.958	-109	-2,2	10.965

Die Leistungsentwicklung bei UK Trains wurde durch die Beendigung des ARN-Franchise negativ beeinflusst. Zudem wirkten coronabedingte Einschränkungen wie die kommerzielle Entscheidung zur vorübergehenden Aussetzung von Grand Central belastend. Dabei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass der Jahresanfang 2020 noch nicht durch Corona-Effekte beeinflusst war.

Die wirtschaftliche Entwicklung wurde durch die andauernden negativen Corona-Effekte geprägt. Die operativen Ergebnisgrößen verschlechterten sich, getrieben durch deutliche Umsatzrückgänge:

- > Der Umsatz sank vor allem infolge der Beendigung des ARN-Franchise und des Fahrgastrückgangs stark. Staatliche Corona-Unterstützungsmaßnahmen wirkten teilweise kompensierend.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge waren vor allem infolge der Beendigung des ARN-Franchise ebenfalls stark rückläufig.

Auf der Aufwandsseite führten die Beendigung des ARN-Franchise und Vertragsänderungen bei CrossCountry zu einem deutlichen Rückgang:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken deutlich, im Wesentlichen infolge der Beendigung des ARN-Franchise, niedrigerer Franchisezahlungen durch staatliche Unterstützung sowie reduzierter Mietaufwendungen nach der Direktvergabe von CrossCountry (gegenläufiger Effekt im Materialaufwand).
- > Der Materialaufwand sank ebenfalls deutlich, vor allem durch die Beendigung des ARN-Franchise. Höhere Infrastrukturnutzungsaufwendungen bei CrossCountry wirkten teilweise kompensierend.
- > Der Rückgang des Personalaufwands resultierte hauptsächlich aus der Beendigung des ARN-Franchise.
- > Die Abschreibungen gingen vor allem aufgrund der Beendigung des ARN-Franchise deutlich zurück.

Auch der Rückgang der Investitionen resultierte aus der Beendigung des ARN-Franchise.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging leicht zurück.

SPARTE MAINLAND EUROPE

- > *Erholung hat eingesetzt – negative Corona-Effekte dauern aber an.*
- > *Staatliche Unterstützungsmaßnahmen wirken kompensierend.*
- > *Neue Verkehre in Tschechien mit positivem Effekt.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Sparte Mainland Europe	2021	2020			
Reisende Bus in Mio.	315,4	293,3	+22,1	+7,5	527,7
Reisende Schiene in Mio.	39,6	42,0	-2,4	-5,7	62,6
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	748,0	785,7	-37,7	-4,8	1.127
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	323,3	299,9	+23,4	+7,8	369,2
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	30,1	25,6	+4,5	+17,6	26,4
Gesamtumsatz in Mio. €	1.083	994	+89	+9,0	1.165
Außenumsatz in Mio. €	1.006	925	+81	+8,8	1.097
EBITDA bereinigt in Mio. €	149	51	+98	-	182
EBIT bereinigt in Mio. €	17	-65	+82	-	70
Brutto-Investitionen in Mio. €	77	139	-62	-44,6	106
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	24.969	25.692	-723	-2,8	25.725

Die Leistungsentwicklung bei Mainland Europe war differenziert und wurde durch anhaltende Corona-Effekte, eine Nachfrageerholung und Neuverkehre geprägt:

- > Im Schienenverkehr gingen die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung infolge von coronabedingten Einschränkungen insbesondere zu Jahresbeginn zurück. Bei der Betriebsleistung wurden die Corona-Effekte durch neue Verkehre in Tschechien mehr als kompensiert.
- > Im Busverkehr überstiegen die Effekte aus neuen Verkehren die coronabedingten Einbußen. Die Corona-Auswirkungen waren regional unterschiedlich, je nach Ausmaß der Beschränkungen. Die Zahl der Reisenden und die Betriebsleistung stiegen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war wieder deutlich positiver, getrieben durch spürbare Ertragszuwächse:

- > Der deutliche Umsatzanstieg resultierte im Wesentlichen aus der teilweisen Erholung der Geschäftsaktivitäten sowie neuen Verkehren in Tschechien. Zudem wirkten sich Währungskurseffekte positiv aus.
- > Auch die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen vor allem infolge von Corona-Unterstützungsmaßnahmen sowie der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen.

Auch die Aufwandsseite wurde maßgeblich durch die (Wieder-) Ausweitung des Angebots geprägt:

- > Der Anstieg des Materialaufwands wurde insbesondere durch höhere Treibstoffkosten infolge der Leistungsausweitung getrieben. Zudem wirkten Neuverkehre in Tschechien sowie negative Währungskurseffekte aufwandssteigernd.
- > Der Personalaufwand stieg infolge der Leistungsausweitung sowie währungskursbedingt.
- > Die Abschreibungen stiegen deutlich an, hauptsächlich aufgrund der Investitionstätigkeit für neue Verkehrsverträge in Tschechien.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen leicht zurück.

Auch der Rückgang der Investitionen resultierte aus dem Abschluss von Investitionsmaßnahmen für Neuverkehre. Zudem verzögerten sich diese durch die Verschiebung neuer Auftragsvergaben, was zu Vertragsverlängerungen führte.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging leicht zurück.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER

Entwicklung auf den relevanten Märkten

LANDVERKEHR

Europa

Die Transportnachfrage im europäischen Landverkehr hat im ersten Quartal 2021 und auch in den Monaten danach merklich angezogen, lag deutlich über dem entsprechenden Vorjahresniveau und erreichte teilweise sogar das Vorkrisenniveau von 2019. Auffällig war dabei der starke Rückgang an verfügbarem Laderaum im ersten Quartal 2021. Die knappen Kapazitäten waren zum großen Teil auf die starke Nachfrageentwicklung zurückzuführen, zum anderen auch der längeren Verweildauer der Lkw der Hinterlandverkehre in den Häfen aufgrund der derzeitigen Überlastungen in der Containerschiffahrt geschuldet. DB Schenker verzeichnete im ersten Halbjahr 2021 eine spürbare Steigerung im Sendungsvolumen.

Amerika

Die schrittweise Erholung der Wirtschaft Nordamerikas, also USA, Kanada und Mexiko, führte zu einer soliden Wiederbelebung der Transportnachfrage. In Südamerika verlief die Erholung spürbar langsamer. Im Vergleich mit dem Vorjahr, das seit April 2020 von drastischen Einbrüchen geprägt war, zeigte sich in den ersten Monaten 2021 zwar ein deutliches Wachstum sowohl bei den Umsätzen als auch bei den Sendungszahlen, aber das Niveau von 2019 wurde noch nicht wieder erreicht.

Asien/Pazifik

Seit November 2020 zeigte der Markt für internationale Lkw-Transporte in Asien eine spürbare Überlastung aufgrund der wieder anziehenden Nachfrage nach Abklingen der Corona-Pandemie. Verstärkt wurde die Entwicklung durch Einschränkungen in der Seefracht, hier vor allem Containermangel und fehlende Schiffskapazitäten. Verkehre litten aber auch unter der sehr volatilen Produktion aufgrund von Störungen in den Lieferketten, zum Beispiel Chipmangel in der Elektronik- und Automobilindustrie sowie lokalen neuen Corona-Ausbrüchen.

LUFTFRACHT

Im Vergleich zu dem durch Corona-Effekte dominierten schlechten Start in 2020 verzeichnete der globale Luftfrachtmarkt zu Beginn des Jahres 2021 starke Wachstumsraten. Per April 2021 zeigte sich die Markterholung mit einer Steigerung um 16% robust gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Da nach wie vor ein Großteil der für Interkontinentalflüge geplanten Passagiermaschinen nicht verkehrte, sah sich die steigende Nachfrage weiterhin einem verknappten Kapazitätsangebot gegenüber. Dadurch bewegten sich die

Raten für Luftfracht auf konstant hohem Niveau und deutlich oberhalb ihrer historischen Durchschnittswerte. Die Tonnen von DB Schenker stiegen sehr stark.

SEEFRACHT

Nach extremen Volumenrückgängen im ersten Halbjahr 2020, gefolgt von einer schnellen Aufschwung der Nachfrage, endete 2020 mit einem Rückgang der globalen Containerfracht. 2021 startete mit gutem Wachstum im ersten Halbjahr, allerdings gab es mehrere Hemmnisse, die die Kapazitäten auf dem Markt belasteten: Der große Containermangel in Asien, eine extrem niedrige Fahrplanzuverlässigkeit, die durch die Suezblockade noch verschärft wurde, und fehlende Schiffskapazitäten führten zu extremen Überlastungen in den Häfen. Mitte 2021 wurde diese Situation durch Rückstaus in asiatischen Häfen wie unter anderem Yantian verschärft, die durch erneute Corona-Ausbrüche ausgelöst wurden. Aufgrund dieser Störungen befinden sich die Frachtraten weiterhin auf Rekordniveau. Die Frachtvolumina von DB Schenker zeigten eine Erholung.

KONTRAKTLOGISTIK

Die in der zweiten Jahreshälfte 2020 einsetzende globale Erholung von Handel, Produktion und Industrie und damit auch der Nachfrage nach Kontraktlogistikdienstleistungen setzten sich auch in den ersten Monaten 2021 fort. Störungen in den internationalen Lieferketten waren aber schon längere Zeit spürbar: Die auftretenden Probleme mit der Chip- und Halbleiterversorgung führten zu stagnierenden beziehungsweise rückläufigen Umsätzen in der Automobilindustrie; demgegenüber entwickelten sich die Branchen Lebensmittel, Gesundheit und Hygiene sowie Hightech weiterhin sehr positiv. Auch der ohnehin dynamisch wachsende E-Commerce trug wesentlich zum Marktwachstum bei. DB Schenker verzeichnete im ersten Halbjahr 2021 ein deutliches Umsatzwachstum.

Digitalisierung und Innovation

- > DB Schenker nutzt eigene IT-Innovationen, um mehr Effizienz und weniger Leerraum auf allen Verkehrsträgern zu erreichen. Mit dem neuen BinPACKER-Algorithmus wird der Ladeplanungsprozess so gesteuert, dass unterschiedlich große Objekte intelligenter gestapelt werden. Mithilfe mathematischer Algorithmen wird die beste Verladelösung zum Beispiel für Lkw-Ladungen oder Paletten im Lager berechnet. Pilotversuche zur Container- und Lkw-Beladung haben gezeigt, dass BinPACKER hilft, die Auslastung um bis zu 10% zu steigern.
- > Mit der netzbasierten Plattform Microsoft Azure macht DB Schenker Logistik intelligenter und Lieferketten effizienter. Cloudbasierte Dienste sollen künftig mit realen Logistiklösungen verbunden werden. DB Schenker hat

bereits in mehreren Ländern erste Cloudprojekte des Azure-Migrationsprogramms gestartet. Ziel ist, mit neuen Big-Data-Lösungen Volumen, Kapazitäten und Lieferkettenleistung nahezu in Echtzeit zu optimieren.

- > DB Schenker beteiligt sich an dem kroatischen Start-up Gideon Brothers, das auf Robotik- und KI-Lösungen in der Lagerlogistik spezialisiert ist. DB Schenker nimmt als einer der Investoren an der Serie-A-Finanzierungsrunde von insgesamt 31 Mio. US-Dollar teil, mit der Entwicklung und Vermarktung der auf KI und 3D-Sicht basierenden autonomen mobilen Roboter (AMR) vorangetrieben werden. Die Technologie wurde bereits im Warenlager von DB Schenker in Leipzig implementiert.

Umweltmaßnahmen

- > DB Schenker und Lufthansa Cargo haben eine zu 100 % CO₂-neutrale Luftfrachtverbindung als Linienverkehr zwischen Frankfurt am Main und Shanghai implementiert. Der Energieverbrauch der Flugverbindung wird zu 100 % durch Sustainable Aviation Fuel abgedeckt, das vorwiegend aus Biomasseabfällen, beispielsweise aus gebrauchten Pflanzen- und Speiseölen, besteht.
- > 2021 wurden weitere 36 elektrische Leicht-Lkw vom Typ Fuso eCanter (Daimler) ausgeliefert. Damit betreibt DB Schenker die größte eCanter-Flotte weltweit. Daneben gehören außerdem zehn Volvo-Trucks zur **elektrischen DB Schenker-Flotte** **Nr. 122**.
- > Mit insgesamt 46 steigt die Anzahl der **Eco Warehouses** **Nr. 112** bei DB Schenker auch im ersten Halbjahr 2021 weiter an. Unsere neuesten Eco Warehouses in Sydney gewinnen zum Beispiel eigens Solarenergie, nutzen energiesparende LED-Beleuchtungskonzepte und setzen effiziente Recyclingsysteme um.
- > 2021 wird in zehn norwegischen Städten der Lieferverkehr komplett auf Elektrofahrzeuge umgestellt. Außerdem tragen 2021 fünf weitere DB Schenker-Standorte weltweit zum Konzept Sustainable Cities mit umfassenden Maßnahmen zu Energie- und Emissionsreduktion, Abfallvermeidung und Recycling sowie sozialem Engagement bei.

Weitere Ereignisse

- > Vor dem Hintergrund der fortdauernden Corona-Pandemie hat DB Schenker das globale Netz der Luftfrachtverbindungen erweitert, um dem anhaltenden Mangel an Frachtkapazitäten zu begegnen. Im Januar 2021 startete am Flughafen München die erste Strecke, die drei Kontinente abdeckt. Die 43 Flüge von DB Schenker können so viel Fracht transportieren wie 135 Passagierflugzeuge im Frachtraum. Die erste neue Verbindung führt von Chicago

über München nach Tokio und Seoul, bevor sie zurück nach Deutschland und von dort in die USA geht. Wöchentlich werden 400 t Fracht transportiert.

- > DB Schenker setzt bei der Nutzung von Spezialcontainern für Impfstoffe auf eine Partnerschaft mit SkyCell. Die hybriden Pharmabehälter sind in der Lage, eine Innentemperatur von -80° C bis -15° C für mindestens fünf Tage und Temperaturen von +2° C bis +8° C und +15° C bis +25° C für mehr als acht Tage aufrechtzuerhalten. Mit der Partnerschaft erweitert DB Schenker sein bestehendes Portfolio an Logistikdienstleistungen im Gesundheitswesen.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2021

- > *Sehr positives Marktumfeld nach Belastungen durch Corona-Pandemie im ersten Halbjahr 2020.*
- > *Starke Ergebnisverbesserungen insbesondere in Luft- und Seefracht.*
- > *Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Digitalisierung.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
DB Schenker					
Sendungen im Landverkehr in Tausend	56.316	51.659	+ 4.657	+ 9,0	53.860
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	712,1	495,3	+ 216,8	+ 43,8	578,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.000	992,1	+ 7,9	+ 0,8	1.115
Gesamtumsatz in Mio. €	10.688	8.463	+ 2.225	+ 26,3	8.525
Außenumsatz in Mio. €	10.654	8.429	+ 2.225	+ 26,4	8.491
Rohertragsmarge in %	32,5	35,2	-	-	35,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	916	569	+ 347	+ 61,0	499
EBIT bereinigt in Mio. €	627	278	+ 349	+ 126	238
EBIT-Marge (bereinigt) in %	5,9	3,3	-	-	2,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	250	315	- 65	- 20,6	261
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	74.514	73.792	+ 722	+ 1,0	75.981

In der Volumenentwicklung spiegelt sich die Erholung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wider. Insbesondere in der Luftfracht und im Landverkehr stiegen die Volumina deutlich und teilweise auch über das Vor-Corona-Niveau. DB Schenker konnte zudem über die positiven Markteffekte hinaus durch eigene Maßnahmen wie die frühzeitige Sicherung von Transportaktivitäten zusätzlich profitieren.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung war insgesamt sehr erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen stiegen in allen Sparten. Entsprechend verbesserte sich der Rohertrag insbesondere getrieben durch die Luft- und Seefracht deutlich (+16,4%). Währungskursbereinigt war der Anstieg noch deutlicher.

Die Ertragsentwicklung war positiv, getrieben durch starke Umsatzzuwächse:

- > Der Umsatz stieg deutlich infolge der Volumenentwicklung. Daneben wirkten höhere Frachtraten insbesondere in der Luft- und Seefracht positiv. Negative Währungseffekte wirkten gegenläufig umsatzmindernd.

- > Die sonstigen betrieblichen Erträge (-2,8%/-3 Mio. €) gingen auf niedrigem Niveau leicht zurück. Grund dafür waren unter anderem geringere Erträge aus sonstigen Leistungen für Dritte und Operate Leases.

Die Aufwandsseite wurde vor allem getrieben durch die Volumen- und Frachtratenentwicklung. Effekte aus Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität wirkten gegenläufig positiv:

- > Der Materialaufwand (+31,5%/+1.744 Mio. €) stieg infolge der Frachtratenentwicklung in der Luft- und Seefracht sowie der positiven Volumenentwicklung. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- > Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+10,5%/+77 Mio. €) war im Wesentlichen durch die gestiegenen Volumina getrieben. Gegenläufig wirkten coronabedingt niedrigere Aufwendungen für Reise- und Repräsentationsleistungen sowie Währungskurseffekte aufwandsmindernd.
- > Der Personalaufwand (+3,1%/+54 Mio. €) stieg unter anderem infolge der Leistungsentwicklung an. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- > Die Abschreibungen (-0,7%/-2 Mio. €) lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2020.

Der deutliche Rückgang der Investitionstätigkeit resultierte aus dem Wegfall hoher Leasingaktivitäten im ersten Halbjahr 2020. Bereinigt um diesen Effekt stieg das Investitionsvolumen leicht. Investitionsschwerpunkt waren weiterhin die Modernisierung und Digitalisierung der Geschäfte und die Region Europa.

Die Mitarbeitendenzahl lag infolge von Anpassungen an die Volumenentwicklung leicht über dem Niveau per 30. Juni 2020.

SPARTE LANDVERKEHR

- > *Deutliche Erholung über das Vor-Corona-Niveau hinaus.*
- > *Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.*
- > *Weitere Nachfragesteigerung bei den digitalen Plattformen Connect4land und Drive4Schenker.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Sparte Landverkehr	2021	2020	absolut	%	1. Halbjahr 2019
Sendungen im Landverkehr in Tausend	56.316	51.659	+4.657	+9,0	53.860
Gesamtumsatz in Mio. €	3.721	3.277	+444	+13,5	3.638
Außenumsatz in Mio. €	3.690	3.246	+444	+13,7	3.606
EBITDA bereinigt in Mio. €	207	146	+61	+41,8	175
EBIT bereinigt in Mio. €	116	56	+60	+107	95
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	22.481	21.573	+908	+4,2	21.868

Im Landverkehr erholte sich die Nachfrage deutlich und stieg auch über das Vor-Corona-Niveau. Zuwächse wurden insbesondere bei den Direkt-, System- und Spezialverkehren erzielt. Auch Regional wurde die Entwicklung breit getragen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr stark: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines spürbaren Anstiegs der Erträge deutlich positiv. Das Vor-Corona-Niveau wurde übertroffen:

- > Der Umsatz stieg preis- und leistungsbedingt deutlich. Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas weniger stark.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben annähernd stabil.

Die Entwicklung auf der Aufwandsseite wurde geprägt durch eine steigende Volumenentwicklung in den kostenintensiven Bereichen Direkt-, System- und Spezialverkehre. Im Vergleich zu den Erträgen war der Anstieg jedoch insgesamt deutlich weniger stark:

- > Der Materialaufwand stieg entsprechend der Nachfrageentwicklung spürbar. Leicht steigende Preise sowie Währungskurseffekte unterstützten die Entwicklung.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Kosten.
- > Der Personalaufwand stieg leistungs- sowie währungskursbedingt an.

Die Mitarbeitendenzahl stieg infolge der höheren Nachfrage.

SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT

- > *Starke Nachfrageerholung insbesondere in der Luftfracht.*
- > *Deutlicher Anstieg der Frachtraten.*
- > *Luftfracht: diverse Maßnahmen zur Sicherung des Transportbetriebs, Standardisierung sowie Produktivitätsverbesserung umgesetzt.*
- > *Seefracht: Projekte zur Effizienzverbesserung und Organisationsoptimierung weltweit in Umsetzung.*
- > *Sehr starke ökonomische Entwicklung.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Sparte Luft- und Seefracht	2021	2020	absolut	%	1. Halbjahr 2019
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	712,1	495,3	+216,8	+43,8	578,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.000	992,1	+7,9	+0,8	1.115
Gesamtumsatz in Mio. €	5.545	3.883	+1.662	+42,8	3.531
Außenumsatz in Mio. €	5.543	3.881	+1.662	+42,8	3.530
EBITDA bereinigt in Mio. €	481	220	+261	+119	128
EBIT bereinigt in Mio. €	450	189	+261	+138	101
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	13.107	13.568	-461	-3,4	13.972

Die Leistungsentwicklung war differenziert:

- > In der Luftfracht war sie deutlich positiv und stieg über das Vor-Corona-Niveau. Treiber war eine höhere Transportnachfrage nach Gütern der Bereiche Elektronik, Automotive sowie Medizin. Unterstützend wirkte eine massive, nicht nachhaltige Verlagerung der Transportnachfrage von der Seefracht.

- > In der Seefracht lag sie nur etwas über dem niedrigen Niveau des ersten Halbjahres 2020. Leistungszuwächse im asiatisch-pazifischen Raum sowie Erholungstendenzen wurden durch die angespannte Equipment- und Kapazitätsverfügbarkeit nahezu vollständig aufgezehrt.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen verbesserten sich durch den deutlichen Ertragszuwachs:

- > Der Umsatz stieg vor allem infolge der Frachtratenentwicklung deutlich. In der Luftfracht wirkte zudem die Volumenentwicklung deutlich umsatzsteigernd. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch stärker.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen auf niedrigem Niveau infolge der Volumenentwicklung sowie von coronabedingten Zuschüssen deutlich an.

Auf der Aufwandsseite machten sich vor allem die Volumenentwicklung in der Luftfracht sowie die Frachtratenentwicklung bemerkbar:

- > Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen infolge höherer Volumina in der Luftfracht sowie der Frachtratenentwicklung deutlich an. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Kosten.
- > Der Personalaufwand blieb nahezu unverändert. Ein leistungsbedingter Anstieg wurde durch Gegensteuerungsmaßnahmen im Messegeschäft sowie währungskursbedingt nahezu vollständig kompensiert.

Die Mitarbeitendenzahl sank infolge der coronabedingten Volumenentwicklung im Messegeschäft.

SPARTE KONTRAKTLOGISTIK

- > *Deutliche Erholung der Geschäftsaktivitäten nach stärkeren Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie.*
- > *Wachstumstreiber sind Asien/Pazifik und Amerika – Halbleitermangel bremst Entwicklung in Europa.*
- > *Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität in Umsetzung.*
- > *Deutliche Ergebnissteigerung.*

Die Entwicklung in der Kontraktlogistik folgte dank ihres geografisch und nach Marktsektoren diversifizierten Portfolios dem Gesamtmarkt und konnte zudem übergreifend einen leichten Anstieg der Marktanteile verzeichnen (vor allem in den Regionen Asien/Pazifik und Amerika). Die Entwicklung in Europa wurde infolge des Halbleitermangels und der höheren Abhängigkeit von der Automobilbranche gebremst.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in einem herausfordernden Marktumfeld sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen stiegen, getrieben durch überproportionale Ertragszuwächse, auch deutlich über das Vor-Corona-Niveau.

- > Der Umsatz stieg getrieben durch Erholungseffekte nach den stärkeren Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie wieder deutlich. Effekte aus Unterbrechungen der Produktions- und Lieferketten wurden vor allem durch die Bereiche Electronics und Consumer mehr als kompensiert. Währungskursbereinigt stieg der Umsatz noch deutlicher.
- > Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen auf niedrigem Niveau leicht zurück.

Auf der Aufwandsseite machte sich vor allem die Nachfrageerholung bemerkbar:

- > Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich unter anderem aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Kosten. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig teilweise aufwandsmindernd.
- > Der Materialaufwand stieg entsprechend der Umsatzentwicklung. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig teilweise aufwandsmindernd.
- > Der Personalaufwand lag in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2020. Aufwandssteigerungen infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl wurden nahezu vollständig durch Währungskurseffekte kompensiert.

Die Mitarbeitendenzahl blieb annähernd stabil.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2021	2020	absolut	%	
Sparte Kontraktlogistik					
Gesamtumsatz in Mio. €	1.422	1.303	+119	+9,1	1.356
Außenumsatz in Mio. €	1.421	1.302	+119	+9,1	1.355
EBITDA bereinigt in Mio. €	188	159	+29	+18,2	165
EBIT bereinigt in Mio. €	61	34	+27	+79,4	41
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	23.888	23.792	+96	+0,4	24.293

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 2020 → 168 ff.)* des DB-Konzerns hat sich im ersten Halbjahr 2021 nicht verändert. Das Chancen-Risiken-Profil ist unverändert stark von den Auswirkungen der Corona-Pandemie bestimmt. Das wahrscheinlichste Szenario wurde in der *voraussichtlichen Entwicklung 2021 → 60 f.* berücksichtigt. Hierbei wurde unterstellt, dass sich die Nachfrage im PV im zweiten Halbjahr 2021 aufgrund der steigenden Impfquote und angestauter Reiseanlässe deutlich erholt und es nicht zu einem weiteren Lockdown kommt.

Die weitere Chancen- und Risikoeinschätzung erfolgt gegenüber der aktualisierten voraussichtlichen Entwicklung des DB-Konzerns in 2021 bezogen auf das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt). Angesichts der weiterhin unsicheren Entwicklung aufgrund neuer Virusvarianten oder Verzögerungen bei der Pandemiebekämpfung sind unsere Prognosen weiterhin mit einer erhöhten Unsicherheit behaftet. Sollte es zu einer verzögerten Erholungsphase kommen, rechnen wir mit einer zusätzlichen Ergebnisbelastung von bis zu 0,9 Mrd. €. Dem gegenüber steht eine Chance von 0,5 Mrd. € aus zusätzlichen staatlichen Unterstützungen im Wesentlichen für die Nahverkehrsbranche.

Die finanziellen Auswirkungen des *Hochwassers → 57* können derzeit noch nicht valide quantifiziert werden, da die aktuelle Situation die Bewertung vieler Anlagen noch nicht erlaubt.

Die weiteren Chancen und Risiken sind relativ gering und bestehen nur aus wahrscheinlichen Chancen und Risiken (Eintrittswahrscheinlichkeit [EW] > 40 % und ≤ 70 %). Die Gesamteinschätzung hat sich im Vergleich zur *Einschätzung per 31. Dezember 2020 (Integrierter Bericht 2020 → 170 ff.)* bezogen auf die EBIT-Prognose für das Geschäftsjahr 2021 geringfügig verbessert (+0,1 Mrd. €):

- > Für die *Prognose der EBIT-Entwicklung für das Geschäftsjahr 2021 → 60 f.* bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen weitere Risiken in Höhe von 0,3 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich [sw; EW > 70 %]: 0,0 Mrd. €). Diese Risiken ergeben sich vor allem aus den Bereichen Regulierung sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb. Weitere Risiken bestehen aus den laufenden *Tarifverhandlungen mit der GDL → 15* inklusive möglicher Streiks sowie den Auswirkungen des Hochwassers, die aktuell noch nicht bewertet werden können.
- > Chancen der EBIT-Entwicklung liegen in Höhe von 0,2 Mrd. € vor (davon sw 0,0 Mrd. €), sie ergeben sich ebenfalls aus dem Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb.

Die im ersten Halbjahr 2021 zu beobachtenden allgemeinen Preissteigerungen und teilweise auftretenden Versorgungsengpässe bei Rohstoffen könnten zu höheren Risiken aus Investitionsprojekten führen.

Als Ergebnis unserer Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen (inklusive finanzieller Unterstützung 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

ANLEIHEEMISSIONEN

Über die DB Finance haben wir nach dem 30. Juni 2021 zwei weitere Anleihen emittiert:

ISIN	Emittent	Wäh- rung	Volu- men in Mio.	Volu- men in Mio. €	Kupon in %	Fällig- keit	Lauf- zeit in Jahren
XS2357951164	DB Finance	EUR	1.000	1.000	1,125	Mai 2051	29,9
XS2362566932	DB Finance	NOK	2.000	196	2,215	Jul. 2036	15,0

Bis Mitte Juli 2021 wurden in 2021 damit acht Anleihen im Gegenwert von rund 3,9 Mrd. € platziert.

BEEINTRÄCHTIGUNGEN DURCH HOCHWASSER

Das Sturmtief Bernd hat ab dem 14. Juli 2021 insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz durch mehrtägigen, extrem ergiebigen Dauerregen zu schweren Hochwassern geführt, die katastrophale Schäden in den betroffenen Regionen verursacht haben. Dazu gehören auch gravierende Schäden an unserer Infrastruktur. Gleise, Weichen, Signaltechnik, Brücken, Bahnhöfe, Stellwerke und Fahrzeuge wurden stark beschädigt. Insgesamt sind rund 600 km Gleise sowie über 50 Brücken und Dutzende Stationen und Haltepunkte betroffen. Mit dem Bund wurden Gespräche über die Finanzierung der Schadensbeseitigungsmaßnahmen aufgenommen. Mehrere Haupt- und Nebenstrecken sind beziehungsweise infolge der Hochwasser nicht mehr befahrbar. Wichtige Verkehrsrelationen konnten allerdings bereits wenige Tage nach der Extremwitterung wieder aufgenommen werden. Fahrgäste im Fernverkehr können bis auf wenige Abweichungen wieder uneingeschränkt reisen. Die betriebliche Situation im SGV hat sich verbessert. Im S-Bahn- und Regionalverkehr ist auf einigen Linien allerdings infolge von umfangreichen Reparatur- und Wiederaufbaumaßnahmen mit längeren Einschränkungen zu rechnen.

Zudem sorgte das Sturmtief auch in Sachsen, Bayern und Baden-Württemberg für erhebliche Schäden und Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs. Der grenzübergreifende Personen- und Güterverkehr in Richtung Österreich und Tschechien war teilweise erheblich eingeschränkt.

Prognosebericht

Trotz des derzeitigen Aufwärtstrends bestehen weiter große Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie und damit über die wirtschaftliche Entwicklung. Unsere Prognosen basieren auf der Annahme, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das wirtschaftliche Leben weiter abnehmen und zudem keine wesentlichen Veränderungen der geopolitischen Lage auftreten. Nicht abzuschätzen ist zudem, ob, in welchem Umfang und mit welchen Auswirkungen es zu Arbeitsk Kampfmaßnahmen der GDL in der zweiten Jahreshälfte 2021 kommen könnte.

KONJUNKTURELLES UMFELD

Voraussichtliche Entwicklung (in %)	2020	2021	2021
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Welthandel	-5,9	+9,0	+11,5
BIP Welt	-3,7	+5,5	+6,0
BIP Euro-Raum	-6,9	+4,0	+5,0
BIP Deutschland	-5,3	+3,5	+3,5

Erwartungen für 2021 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Mit steigender Impfquote und rückläufigen Infektionszahlen haben die europäischen Regierungen die Einschränkungen des wirtschaftlichen und öffentlichen Lebens zum Frühsommer bereits spürbar reduziert. Dies lässt eine schrittweise Erholung des Umfelds für Mobilitäts- und Transportanbieter erwarten. Dabei ist die Erholung im Güterverkehr bereits deutlich weiter fortgeschritten.

Die Risiken durch die Corona-Pandemie bleiben dennoch hoch. So ist nicht auszuschließen, dass durch neue Virusvarianten oder das kältere Wetter im Herbst die Infektionszahlen erneut deutlich steigen und erneut Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung nötig werden.

> Für den restlichen Jahresverlauf wird ein kräftiges Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung erwartet, sodass das Niveau von 2019 bereits in diesem Jahr übertroffen wird. Neben den USA und China trägt hierzu in der zweiten Jahreshälfte 2021 insbesondere Europa bei. In vielen Schwellenländern hängt die weitere Entwicklung stark von der aktuellen Verbreitung des Corona-Virus ab, da angesichts geringer Impfquoten bei hohen Infektionszahlen erneut umfassende Eindämmungsmaßnahmen getroffen werden müssten. Wesentlicher Profiteur der hohen Dynamik ist der kräftig wachsende Güterhandel. Da sich der Konsum

von Gütern deutlich schneller als der von Dienstleistungen erholt hat, ist die Transportnachfrage hoch. Ausdruck dieser Entwicklung sind auch die aktuell hohen Frachtraten für Luft- und Seetransporte.

- > Im Euro-Raum steigt im weiteren Jahresverlauf auch die Binnennachfrage. Angesichts der hohen Aktivität im Handel und in der Industrieproduktion nimmt die Investitionsbereitschaft vieler Firmen wieder zu. Zudem sollten die Lieferkettenengpässe im weiteren Jahresverlauf nachlassen, sodass die hohen Auftragsbestände abgearbeitet werden können. Gleichzeitig zieht der private Konsum an und wird dabei unter anderem von den während der Corona-Pandemie gebildeten Überersparnissen gestützt.
- > Durch das im globalen Vergleich späte Ende vieler Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie wächst die deutsche Wirtschaft 2021 voraussichtlich nicht stark genug, um schon 2021 wieder das Niveau von 2019 zu erreichen. Die einsetzende, umfassende Erholung aller Wirtschaftsbereiche führte zum Sommer 2021 aber bereits zu einem deutlichen Anstieg der Inflation. Dieser Anstieg wird jedoch vor allem durch Sondereffekte wie die deutliche Erhöhung des Ölpreises sowie auch das Ende der Mehrwertsteuerabsenkung geprägt und sollte in den Folgejahren wieder abflachen.

VERKEHRSMÄRKTE

Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung (in %)	2020	2021	2021
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	-18,0	+12,0	+7,0

Erwartungen für 2021 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Die weitere Entwicklung des deutschen PV hängt stark von Ausmaß und Geschwindigkeit der Erholung in der zweiten Jahreshälfte 2021 ab. Nicht abzuschätzen sind zudem mögliche Auswirkungen von Arbeitsk Kampfmaßnahmen der GDL.

Für das Gesamtjahr 2021 ist trotz spürbarer Erholung in der zweiten Jahreshälfte der erwartete Zuwachs nicht ausreichend, um den Einbruch im Vorjahr auszugleichen.

Pendlerverkehre und Geschäftsreisen werden erst allmählich zulegen. Es ist von einem längeren Effekt durch Heimarbeit und digitale Kommunikation auszugehen.

Da sich Pendlerverkehre nur allmählich erholen, wirkt dies insbesondere auf die ÖPNV-Nachfrage dämpfend. Der SPNV insgesamt hat unter diesen Gegebenheiten einen längeren, in die kommenden Jahre reichenden Erholungspfad vor sich. Der SPFV dürfte dabei von Zugewinnen profitieren, die von Luft- und Buslinienfernverkehren ausgehen.

Insgesamt ist der generelle Trend zur Stärkung und zum Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs intakt; es besteht ein beständig breiter werdender gesellschaftlicher Konsens zur Stärkung der Schiene.

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

Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung (in %)	2020	2021	2021
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	-3,8	+4,0	+4,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	-6,6	+6,0	+5,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	-7,6	+6,0	+6,0
Globale Luftfracht (Basis t)	-9,9	+6,0	+14,5
Globale Seefracht (Basis TEU)	-1,0	+5,0	+6,5
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	-3,3	+5,5	+6,5

Erwartungen für 2021 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

In der zweiten Jahreshälfte 2021 werden sich die starken Zuwächse nicht fortsetzen, die sich im zweiten Quartal 2021 vor allem im deutschen Güterverkehrsmarkt gezeigt haben. Ursächlich sind sich abschwächende Basiseffekte nach der Erholung, die bereits im zweiten Halbjahr 2020 eingesetzt hat. Das Wachstum im Gesamtjahr dürfte aber kräftig bleiben und das Niveau von 2019 nur knapp verfehlt werden.

> Im SGV, der 2020 vor allem stark von den Rückgängen im Montan- und Massengut- sowie im Automotivebereich getroffen war, zeichnet sich durch die Erholung in diesen Bereichen insgesamt ein überdurchschnittlicher Leistungsanstieg ab. Das Vorkrisenniveau wird dabei aber insgesamt noch nicht erreicht. Wachstumsbeiträge sind nach dem Rückgang 2020 auch wieder aus dem Kombinierten Verkehr zu erwarten. Belastend werden sich die Folgeschäden des *Hochwassers* → 57 auswirken. Darüber hinaus werden

die andauernden Lieferkettenprobleme durch die Einschränkungen in asiatischen Häfen infolge von Corona-Ausbrüchen die Hinterlandverkehre voraussichtlich negativ beeinflussen. Auswirkungen von möglichen Arbeitskampfmaßnahmen der GDL sind noch nicht absehbar.

- > Der Lkw-Verkehr profitiert weiterhin von positiven Impulsen aus der Konsumgüterindustrie, dem weiter wachsenden E-Commerce sowie der Baubranche. Nach dem im Verkehrsträgervergleich geringsten Rückgang 2020 werden jedoch auch die positiv wirkenden Basiseffekte nicht so stark ausfallen. Damit ist insgesamt ein zwar kräftiges, aber leicht unterdurchschnittliches Wachstum zu erwarten. Das Vorkrisenniveau dürfte dabei bereits wieder erreicht werden.
- > Auch die Binnenschifffahrt wird sich nach dem Leistungseinbruch 2020 wieder erholen. Sie bleibt dabei aber hinter dem Leistungsanstieg der Schiene zurück, da sich beim Binnenschiff die auf Gesamtjahressicht schwach entwickelnden Gütergruppen, zum Beispiel Mineralöltransporte, stärker auswirken und ein geringerer Anteil am Wachstumssegment KV zu verzeichnen ist. In Abhängigkeit von der Dauer der hochwasserbedingten Einschränkungen könnten zusätzliche Belastungen auftreten. Das Vorkrisenniveau wird noch nicht wieder erreicht werden können.
- > Ausgehend von einer weiteren Stabilisierung der Transportnachfrage im zweiten Halbjahr wird für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt 2021 ein deutliches Wachstum der Verkehrsleistung erwartet. Der Gesamtmarkt wird das Niveau von 2019 jedoch noch nicht wieder erreichen.
- > Im zweiten Halbjahr 2021 wird aus der konjunkturellen Erholung und einer ansteigenden Handelsdynamik eine leichte Erholung für den europäischen Landverkehr erwartet. Das Niveau von 2019 wird jedoch vermutlich noch nicht erreicht.
- > Für die Märkte der globalen Luft- und Seefracht sowie der globalen Kontraktlogistik wird im zweiten Halbjahr 2021 mit einer weiteren Erholung und einem Wachstum deutlich über Vorkrisenniveau gerechnet. Risiken bestehen jedoch in einem längeren Andauern der Störungen in den internationalen Lieferketten sowie im nicht auszuschließenden Wiederaufleben der Corona-Pandemie in der zweiten Jahreshälfte 2021.

Infrastruktur

Für die Trassennachfrage wird im weiteren Jahresverlauf 2021 die Fortsetzung der positiven Entwicklung vom Beginn des zweiten Quartals erwartet. Zum Jahresende 2021 übertrifft sie voraussichtlich sowohl den Vorjahreswert als auch das Niveau von 2019. Ein Risiko für die Trassennachfrage ergibt sich aus möglichen Arbeitskämpfmaßnahmen der GDL.

Der grundlegend positive Ausblick für die Trassennachfrage wird unter anderem getrieben durch die Verkehrsvermehrung im SPNV aus der Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Zusätzlich wird es im SPNV voraussichtlich zur vollständigen Wiederaufnahme der bisher entfallenen Verkehre sowie zu erneuten Verkehrsausweitungen kommen. Im SGV wird aufgrund der positiven Konjunktorentwicklung eine schnellere Erholung als bisher prognostiziert erwartet. Die positive Entwicklung wird gestützt durch die zusätzliche Trassenpreisförderung.

Bei den Stationshalten wird auf Gesamtjahressicht mit einer leicht steigenden Entwicklung gegenüber dem Niveau von 2019 gerechnet. Der Anteil der konzernexternen Bahnen wird weiter leicht steigen. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich auch 2021 durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie weiter rückläufig entwickeln.

BESCHAFFUNGSMÄRKTE

Als Basisszenario erwarten wir für das zweite Halbjahr 2021 keine physischen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Ausnahmen können auftreten bei stark rohstoffabhängigen Materialien (insbesondere Stahl und Holz) und wenn Kapazitäten über die bereits fest kontrahierten Mengen hinaus zu beschaffen sind. Die immensen geldpolitischen und fiskalischen Hilfsprogramme zeigen zusammen mit dem Impffortschritt in der westlichen Welt den gewünschten Stimuluseffekt für die Weltwirtschaft. Daraus ergibt sich in einigen Märkten eine Schiefelage, die aus einer extrem stark anziehenden Nachfrage und einem durch die Corona-Pandemie zusätzlich verknappten Angebot resultiert. Neben den stark volatilen Rohstoffmärkten beobachten wir eine noch nie da gewesene Preisdynamik auch im Logistikbereich.

Die hohe Dynamik in der Erholung der Ölnachfrage fällt zusammen mit der guten Förderdisziplin der OPEC+, der Verzögerung bei der Rückkehr der iranischen Ölexporte und dem Druck auf die Ölkonzerne, sich am Klimaschutz zu beteiligen. Damit dürften sich die Ölpreise gut unterstützt zeigen.

Die Klimaschutzbestrebungen beschleunigen den Strukturwandel im Energiesektor. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Während auf der Produktionsseite der Ausstieg aus der Kernenergie und der Kohleverstromung das Potenzial für höhere Preise birgt, werden die Entwicklungen im Mobilitätssektor die Nachfragedynamik maßgeblich beeinflussen.

FINANZMÄRKTE

Nachdem die Corona-Pandemie sukzessive zurückgedrängt wird, erholt sich die Konjunktur weltweit. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage bei noch reduziertem Angebot ziehen insbesondere in Amerika die Preise wieder an. Dadurch erhöhten sich in den gängigen Währungen die Renditen. Diese Entwicklung sollte sich im zweiten Halbjahr 2021 fortsetzen, sodass im Euro-Bereich auch für Staatsanleihen wieder mit einer positiven Verzinsung zu rechnen ist.

ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS

- > *Entwicklung des DB-Konzerns auch 2021 noch sehr stark von den Folgen der Corona-Pandemie geprägt.*
- > *Trotz coronabedingter Einschränkungen Umsetzung der Strategie Starke Schiene weiter vorangetrieben.*
- > *Investitionstätigkeit liegt weiter auf hohem Niveau.*
- > *Ergebnisentwicklung voraussichtlich deutlich über Vorjahresniveau.*

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns im Geschäftsjahr 2021 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 seit dem Frühjahr 2021 bestehenden Erholungstrends und dem Ausbleiben von weiteren spürbaren coronabedingten Rückschlägen ausgehen. Chancen und Risiken bezüglich unserer Prognose für das Geschäftsjahr 2021 sind im *Chancen- und Risikobericht* → 56 dargestellt.

Insgesamt ist die Lage immer noch von großen Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie sowie der Geschwindigkeit des Erholungsprozesses geprägt. Nicht abzuschätzen ist zudem, ob, in welchem Umfang und mit welchen Auswirkungen es zu Arbeitskämpfmaßnahmen der GDL kommen könnte. Auch die Folgen aus den *Hochwasserereignissen in Deutschland* → 57 sind aktuell noch nicht abschätzbar.

Top-Ziele Starke Schiene

Voraussichtliche Entwicklung	2020	2021 (Prognose März)	2021 (Prognose Juli)
Reisende Fernverkehr (Schiene) in Mio.	81,3	> 100	> 90
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mio.	1.215	> 1.250	> 1.200
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mrd. tkm	56,2	> 59	> 59
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mio. Trkm ¹⁾	1.066	~ 1.100	~ 1.100
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in ZI	80,2	80	80
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene) in ZI	69,0	70	70
Kundenzufriedenheit DB Cargo in ZI	68	65	65
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	81,8	79	79
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	95,6	95	95
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	77,6	75	72
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	61,4	62	62
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,9	-	-
ROCE in %	-7,0	↗	↗
Tilgungsdeckung in %	0,8	↗	↗

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

¹⁾ DB Netze Fahrweg zuzüglich Usedomer Bäderbahn (UBB).

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2021 haben wir teilweise Anpassungen an unseren Erwartungen vorgenommen:

- > Die Leistungsentwicklung im Nah- und Fernverkehr in Deutschland wird sich infolge der länger als erwartet andauernden coronabedingten Einschränkungen etwas schwächer entwickeln, als im März 2021 angenommen. Die konzernweite Mitarbeitendenbefragung findet alle zwei Jahre statt. Als Teil des Folgeprozesses wurden im ersten Halbjahr 2021 teamübergreifende Miteinander-Werkstätten durchgeführt. In diesen wird, aufbauend auf den Ergebnissen der Befragung, an der Zusammenarbeit sowie an den fünf Prinzipien des Kompasses für ein starkes Miteinander gearbeitet.

Zusätzliche Kennzahlen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Voraussichtliche Entwicklung (in Mrd. €)	2020	2021 (Prognose März)	2021 (Prognose Juli)
Umsatz	39,9	> 41	> 42
EBIT bereinigt	-2,9	~ -2	~ -2
Brutto-Investitionen	14,4	> 15	> 15
Netto-Investitionen	5,9	> 6	> 6
Fälligkeiten	2,3	2,2	2,2
Anleiheemissionen (Senior)	5,4	> 5	> 5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29,3	< 30	~ 31

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2021 haben wir teilweise Anpassungen an unseren Erwartungen vorgenommen:

- > Getrieben durch DB Schenker wird der Umsatz noch etwas deutlicher steigen als bisher erwartet.
- > Die Netto-Finanzschulden werden per 31. Dezember 2021 unter Berücksichtigung der positiven Effekte aus den geplanten und im Zeitablauf leicht veränderten Unterstützungsmaßnahmen des Bundes zum partiellen Ausgleich der Corona-Schäden des DB-Konzerns und der unterstellten Entwicklung der Corona-Pandemie voraussichtlich etwas höher liegen als im März 2021 angenommen.

Das Jahresergebnis wird sich infolge der operativen Ergebnisverbesserung, der positiven Effekte aus den geplanten Corona-Ausgleichsmaßnahmen (*Trassenpreisförderung* → 3) sowie des Wegfalls von außerordentlichen Wertminderungen auf Firmenwerte bei DB Arriva im Vorjahr wieder deutlich verbessern, aber voraussichtlich immer noch negativ bleiben.

Zusätzliche Kennzahlen zur Ökologie

Voraussichtliche Entwicklung	2020	2021 (Prognose März)	2021 (Prognose Juli)
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	-34,4	-33,6	-37,1
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.039	2.100	2.100
Recyclingquote in %	95,6	> 95	> 95

- > Unsere Erwartungen für die Reduktion der spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 sind aufgrund positiverer Entwicklungen insbesondere bei DB Schenker im Landverkehr sowie in der Luft- und Seefracht deutlich gestiegen.
- > Die Erwartungen für die weiteren Kennzahlen im Bereich Ökologie sind unverändert im Vergleich zum *Integrierten Bericht 2020* → 182.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

Konzern-Zwischenabschluss (ungeprüft)

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2021	2020	2020
Umsatzerlöse	21.784	19.423	39.901
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.805	1.695	3.564
Gesamtleistung	23.589	21.118	43.465
Sonstige betriebliche Erträge	1.420	1.276	3.439
Materialaufwand	-12.706	-10.767	-22.757
Personalaufwand	-9.409	-9.155	-18.297
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-1.876	-3.375	-5.372
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.092	-2.380	-5.235
Operatives Ergebnis (EBIT)	-1.074	-3.283	-4.757
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-4	-9	-21
Zinsergebnis	-233	-347	-615
Übriges Finanzergebnis	5	-30	-91
Finanzergebnis	-232	-386	-727
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.306	-3.669	-5.484
Ertragsteuern	-122	-80	-223
Ergebnis	-1.428	-3.749	-5.707
Ergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	-1.443	-3.753	-5.710
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	13	13	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	2	-9	-23
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	-3,36	-8,73	-13,28
verwässert	-3,36	-8,73	-13,28

ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2021	2020	2020
Ergebnis	-1.428	-3.749	-5.707
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.318	-547	-1.067
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	1.318	-547	-1.067
Änderung aus Währungsumrechnung	32	-71	-173
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere/ Reklassifizierungen Cashflow-Hedges	0	0	1
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	115	-46	-23
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	4	1	-
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	151	-116	-195
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	1.469	-663	-1.262
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-26	-24	-21
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-26	-24	-21
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	1	14	1
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	1	14	1
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	1.444	-673	-1.282
Gesamtergebnis	16	-4.422	-6.989
Gesamtergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	1	-4.425	-6.987
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	13	13	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	2	-10	-28

Konzern-Bilanz

AKTIVA

in Mio. €	30.06.2021	31.12.2020	30.06.2020
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	48.507	47.704	46.710
Immaterielle Vermögenswerte	2.335	2.290	2.372
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	463	458	498
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	67	57	56
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.212	1.140	803
Derivative Finanzinstrumente	167	151	143
Aktive latente Steuern	1.158	1.164	1.215
	53.909	52.964	51.797
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	2.055	1.937	1.928
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	1	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.614	4.849	4.776
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.163	2.205	2.202
Forderungen aus Ertragsteuern	57	55	66
Derivative Finanzinstrumente	52	13	26
Flüssige Mittel	3.434	3.411	3.696
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	1
	13.376	12.471	12.696
Bilanzsumme	67.285	65.435	64.493

PASSIVA

in Mio. €	30.06.2021	31.12.2020	30.06.2020
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	- 1.872	- 3.316	2.728
Erwirtschaftete Ergebnisse	4.859	6.302	2.822
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	5.137	5.136	7.700
Nicht beherrschende Anteile	132	132	146
Hybridkapital	2.005	2.002	2.005
	7.274	7.270	9.851
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	28.738	27.070	26.399
Übrige Verbindlichkeiten	375	734	595
Derivative Finanzinstrumente	232	319	357
Pensionsverpflichtungen	5.343	6.517	5.917
Sonstige Rückstellungen	2.537	2.576	2.442
Passive Abgrenzungen	408	316	312
Passive latente Steuern	161	154	148
	37.794	37.686	36.170
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	7.228	6.254	5.012
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.672	6.312	5.291
Sonstige Verbindlichkeiten	3.711	3.308	3.824
Ertragsteuerschulden	234	191	217
Derivative Finanzinstrumente	15	60	120
Sonstige Rückstellungen	3.556	3.465	3.050
Passive Abgrenzungen	801	889	958
	22.217	20.479	18.472
Bilanzsumme	67.285	65.435	64.493

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2021	2020	2020
Ergebnis vor Steuern	-1.306	-3.669	-5.484
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.876	3.375	5.372
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	1	12	56
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-14	64	96
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	0	1	-1
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	-	-3	-3
Zins- und Dividendenerträge	-34	-78	-115
Zinsaufwendungen	268	424	729
Fremdwährungsergebnis	-11	9	25
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	4	9	21
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge ¹⁾	708	930	2.233
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-1.001	94	-831
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten	-189	-1.144	-29
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	302	24	2.069
Erhaltene Zinsen	18	13	28
Erhaltene (+) / gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen	6	7	0
Gezahlte Zinsen	-219	-218	-519
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern	-97	-61	-158
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	10	-235	1.420
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	116	109	228
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-5.228	-5.251	-13.284
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	2.891	2.782	8.516
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-37	-32	-48
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	0	0	0
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-12	-22	-24
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	-	5	4
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	-21	-5	-40
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	-1	0	-1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-2.292	-2.414	-4.649
Auszahlungen für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	-	-	-2
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-	-650	-650
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	-12	-6	-27
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-581	-498	-995
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen	2.648	4.165	5.327
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen	-882	-1.067	-2.078
Einzahlungen aus der Aufnahme von zinslosen Darlehen der öffentlichen Hand	-	-	8
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes	-157	-163	-163
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper ²⁾	1.265	791	2.795
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper ²⁾	-17	-175	-1.509
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	2.264	2.397	2.706
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	-18	-252	-523
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	3.411	3.993	3.993
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	41	-49	-63
Flüssige Mittel am Ende der Periode	3.434	3.696	3.411

¹⁾ Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.

²⁾ Veränderung der einbezogenen Posten zwischen den Stichtagen.

Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Rücklagen							Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital	
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen						Summe
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 / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-650	-650	-5	-1	-656
± Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
± 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	-	-	-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

in Mio. €	Rücklagen							Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital	
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen						Summe
Stand per 01.01.2021	2.150	871	-75	2	-171	-3.930	-13	-3.316	6.302	5.136	2.002	132	7.270
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-10	-2	-12
± Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	0	0
± Gesamtergebnis	-	-	32	4	116	1.292	-	1.444	-1.443	1	13	2	16
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.443	-1.443	13	2	-1.428
davon Währungsänderungen	-	-	32	-	-	-	-	32	-	32	-	0	32
davon latente Steuern	-	-	-	-	1	-26	-	-25	-	-25	-	-	-25
davon Marktbewertung / Reklassifizierung	-	-	-	0	115	-	-	115	-	115	-	-	115
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	1.318	-	1.318	-	1.318	-	-	1.318
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	4	-	-	-	4	-	4	-	-	4
Stand per 30.06.2021	2.150	871	-43	6	-55	-2.638	-13	-1.872	4.859	5.137	2.005	132	7.274

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	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
	Externe Umsatzerlöse	996	1.417	3.902	3.676	2.130	1.845	966	877	243	292	695
Interne Umsatzerlöse	58	68	52	51	135	123	1.972	1.855	382	355	763	708
Umsatzerlöse	1.054	1.485	3.954	3.727	2.265	1.968	2.938	2.732	625	647	1.458	1.309
Externe übrige Erträge	107	60	161	108	211	176	345	295	42	42	14	12
Interne übrige Erträge	36	27	52	46	16	17	98	116	14	8	19	17
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	6	10	27	24	13	18	637	584	55	41	14	12
Erträge	1.203	1.582	4.194	3.905	2.505	2.179	4.018	3.727	736	738	1.505	1.350
Materialaufwand	-1.323	-1.312	-2.765	-2.598	-1.332	-1.200	-1.052	-992	-326	-299	-1.292	-1.164
Personalaufwand	-595	-552	-1.120	-1.086	-909	-884	-1.736	-1.639	-221	-198	-73	-67
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-260	-270	-352	-497	-294	-271	-581	-580	-122	-117	-59	-59
EBITDA	-975	-552	-43	-276	-30	-176	649	516	67	124	81	60
Planmäßige Abschreibungen ²⁾	-169	-168	-316	-321	-181	-174	-347	-346	-74	-71	-41	-42
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ²⁾	-	-	0	0	0	-2	0	0	-	-	-	-2
EBIT (operatives Ergebnis)	-1.144	-720	-359	-597	-211	-352	302	170	-7	53	40	16
Operativer Zinssaldo ³⁾	-15	-7	-20	-24	-28	-29	-61	-78	-16	-16	-7	-7
Operatives Ergebnis nach Zinsen ³⁾	-1.159	-727	-379	-621	-239	-381	241	92	-23	37	33	9
Sachanlagen	5.952	4.979	6.213	6.394	3.025	2.960	21.105	20.544	3.545	3.542	1.146	1.152
+ Immaterielle Vermögenswerte	57	40	44	36	188	201	188	151	54	41	8	14
davon Goodwill	0	0	5	6	1	1	12	-	-	-	-	-
+ Vorräte	181	167	561	540	204	180	243	227	0	-	91	93
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ⁴⁾	32	31	859	782	517	412	128	137	45	119	127	132
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte ⁴⁾	222	221	839	749	203	197	353	551	42	20	164	144
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	0	2	2	-	0	-	0	0	0
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴⁾	-343	-212	-852	-758	-428	-358	-526	-566	-71	-67	-388	-257
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten ⁴⁾	-182	-196	-774	-722	-193	-221	-651	-821	-240	-225	-54	-57
- Ertragsteuerschulden	0	0	-1	-1	-3	-2	-	-	0	-1	-	-
- Sonstige Rückstellungen	-29	-24	-2.315	-1.955	-193	-149	-483	-351	-29	-24	-28	-24
- Passive Abgrenzungen	-420	-489	-251	-114	-17	-5	-168	-307	-104	-113	-1	-2
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten ⁴⁾	-88	-103	-193	-220	-188	-214	-281	-289	-23	-24	-10	-10
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital Employed ⁵⁾	5.382	4.414	4.130	4.731	3.117	3.003	19.908	19.276	3.219	3.268	1.055	1.185
Netto-Finanzschulden	4.060	2.758	1.893	2.822	2.793	2.908	10.651	10.340	1.688	1.706	633	736
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	5	5	35	33	2	2	0	0	0	0
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	3	3	0	0	-	-	-	0
Brutto-Investitionen	675	573	259	189	179	136	3.155	3.309	491	497	127	68
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	-	-13	-1	-1	-	-2.430	-2.468	-349	-261	-89	-47
Netto-Investitionen	675	573	246	188	178	136	725	841	142	236	38	21
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	-	16	27	1	-	-	-	-
Mitarbeitende ⁶⁾	19.026	18.320	37.350	36.980	30.203	29.874	51.347	49.832	6.778	6.302	1.890	1.804

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 Mitarbeitendenzahl 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	
2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
270	228	-	-	9.202	8.936	1.930	2.058	10.654	8.429	-	-	21.786	19.423	-2	0	21.784	19.423
2.346	2.260	-5.601	-5.320	107	100	1	1	34	34	-142	-135	-	-	-	-	-	-
2.616	2.488	-5.601	-5.320	9.309	9.036	1.931	2.059	10.688	8.463	-142	-135	21.786	19.423	-2	0	21.784	19.423
195	217	-	-	1.075	910	219	242	102	105	7	-	1.403	1.257	17	19	1.420	1.276
598	572	-809	-775	24	28	0	0	4	4	-28	-32	-	-	-	-	-	-
503	452	542	540	1.797	1.681	3	5	2	2	3	7	1.805	1.695	-	-	1.805	1.695
3.912	3.729	-5.868	-5.555	12.205	11.655	2.153	2.306	10.796	8.574	-160	-160	24.994	22.375	15	19	25.009	22.394
-1.425	-1.492	4.687	4.446	-4.828	-4.611	-685	-717	-7.282	-5.538	113	100	-12.682	-10.766	-24	-1	-12.706	-10.767
-1.945	-1.833	82	-2	-6.517	-6.261	-1.047	-1.083	-1.785	-1.731	-	-2	-9.349	-9.077	-60	-78	-9.409	-9.155
-528	-555	1.136	1.066	-1.060	-1.283	-255	-413	-813	-736	48	57	-2.080	-2.375	-12	-5	-2.092	-2.380
14	-151	37	-45	-200	-500	166	93	916	569	1	-5	883	157	-81	-65	802	92
-277	-264	32	29	-1.373	-1.357	-196	-213	-289	-290	1	1	-1.857	-1.859	-18	-27	-1.875	-1.886
-	-40	-	-	0	-44	-1	-33	0	-1	-	-	-1	-78	-	-1.411	-1	-1.489
-263	-455	69	-16	-1.573	-1.901	-31	-153	627	278	2	-4	-975	-1.780	-99	-1.503	-1.074	-3.283
-47	-77	-	-	-194	-238	-13	-16	-28	-28	-	-	-235	-282	-	-	-	-
-310	-532	69	-16	-1.767	-2.139	-44	-169	599	250	2	-4	-1.210	-2.062	-	-	-	-
3.033	2.659	-799	-772	43.220	41.458	2.414	2.504	2.895	2.768	-22	-20	48.507	46.710	-	-	48.507	46.710
288	257	-65	-52	762	688	199	249	1.375	1.436	-1	-1	2.335	2.372	-	-	2.335	2.372
28	14	-	-	46	21	0	0	1.131	1.147	-	-	1.177	1.168	-	-	1.177	1.168
671	592	-69	-39	1.882	1.760	89	99	84	69	-	-	2.055	1.928	-	-	2.055	1.928
342	296	-	-	2.050	1.909	304	327	3.232	2.515	-	-	5.586	4.751	28	25	5.614	4.776
1.004	1.073	-1.214	-1.280	1.613	1.675	561	409	777	703	-74	-85	2.877	2.702	498	303	3.375	3.005
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-525	-329	-525	-329
5	7	-	-	7	9	11	21	39	36	-	-	57	66	-	-	57	66
-630	-651	-	1	-3.238	-2.868	-661	-558	-2.674	-1.971	-	-	-6.573	-5.397	-99	106	-6.672	-5.291
-794	-889	1.212	1.280	-1.676	-1.851	-305	-288	-618	-521	74	84	-2.525	-2.576	-1.561	-1.843	-4.086	-4.419
-31	-37	-	1	-35	-40	-59	-79	-150	-103	10	5	-234	-217	-	-	-234	-217
-2.276	-2.349	7	-3	-5.346	-4.879	-335	-195	-403	-408	-9	-10	-6.093	-5.492	-	-	-6.093	-5.492
-46	-60	2	-	-1.005	-1.090	-190	-169	-14	-11	-	-	-1.209	-1.270	-	-	-1.209	-1.270
-338	-321	81	-	-1.040	-1.181	-182	-171	-437	-385	-	-	-1.659	-1.737	1.659	1.737	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.228	577	-845	-864	37.194	35.590	1.846	2.149	4.106	4.128	-22	-27	43.124	41.840	-	-	43.124	41.840
7.677	3.016	-	-	29.395	24.286	1.108	1.103	1.499	2.124	-	-	32.002	27.513	-	-	32.002	27.513
354	348	-	-	396	388	54	98	13	12	-	-	463	498	-	-	463	498
-7	-13	-	-	-4	-10	-1	0	1	1	-	-	-4	-9	-	-	-4	-9
327	283	-1	-21	5.212	5.034	88	203	250	315	-	-	5.550	5.552	-	-	5.550	5.552
0	0	-	-	-2.882	-2.777	-9	-5	-	-	-	-	-2.891	-2.782	-	-	-2.891	-2.782
327	283	-1	-21	2.330	2.257	79	198	250	315	-	-	2.659	2.770	-	-	2.659	2.770
-	-	-	-	27	17	-	-	-	-	-	-	27	17	-	-	27	17
58.187	56.735	-	-	204.781	199.847	44.345	46.477	74.514	73.792	-	-	323.640	320.116	-	-	323.640	320.116

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		Mitarbeitende ¹⁾	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Deutschland	11.254	10.557	44.771	42.923	37.819	36.287	5.200	5.092	2.319	2.315	209.903	205.578
Europa (ohne Deutschland)	6.673	5.934	5.646	5.681	4.425	4.683	271	393	261	388	84.686	85.823
Asien/Pazifik	2.213	1.665	1.125	1.107	1.252	1.262	64	61	64	61	16.836	16.694
Nordamerika	1.285	1.022	244	267	511	447	9	25	9	25	8.850	8.664
Übrige Welt	361	245	39	35	76	58	7	2	7	2	3.365	3.357
Konsolidierung	-	-	-887	-846	-959	-897	-1	-21	-1	-21	-	-
DB-Konzern bereinigt	21.786	19.423	50.938	49.167	43.124	41.840	5.550	5.552	2.659	2.770	323.640	320.116
Überleitung	-2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	21.784	19.423	50.938	49.167	43.124	41.840	5.550	5.552	2.659	2.770	323.640	320.116

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2021 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 2020 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 2020

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2021 vorgelegten Finanzinformationen mit dem ersten Halbjahr 2020 ist unter Berücksichtigung der folgenden Sachverhalte gegeben:

Angaben zu wesentlichen Ereignissen und Geschäftsvorfällen ANGABEN ZU WESENTLICHEN AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE AUF DEN KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS

Wie im ersten Halbjahr 2020 ergaben sich auch im ersten Halbjahr 2021 wesentliche Auswirkungen aus der Corona-Pandemie. So verbesserten sich die Umsatzerlöse zwar in nahezu allen Segmenten, das Vor-Corona-Niveau wurde jedoch überwiegend weiter deutlich unterschritten. Im Segment DB Schenker stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 hingegen deutlich auf 10.688 Mio. € (im ersten Halbjahr 2020: 8.463 Mio. €) und überschritten auch das Vor-Corona-Niveau. Im DB-Konzern beliefen sich die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr 2021 auf 21.784 Mio. € (im ersten Halbjahr 2020: 19.423 Mio. €). Zu weiteren Informationen verweisen wir auf die Angaben zu Erlösen aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15).

Insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wurden für verlustträchtige Personenverkehrsverträge Rückstellungen aufgrund gesunkener Fahrgeldeinnahmen gebildet. Bei DB Regio beliefen sich die Zuführungen per 30. Juni 2021 auf 56 Mio. € (in ersten Halbjahr 2020: 213 Mio. €).

Im Rahmen von verschiedenen staatlichen Unterstützungsprogrammen wurde den Gesellschaften des DB-Konzerns staatliche Zuschüsse im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie gewährt. Diese Zuschüsse wurden einzelnen Tochtergesellschaften des DB-Konzerns beispielsweise für die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs gewährt, insbesondere in den Segmenten DB Regio und DB Arriva. Diese Zuschüsse werden, soweit es sich nicht um Bestellerentgelte handelt, im DB-Konzern im Wesentlichen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Im ersten Halbjahr 2021 stiegen die Erträge aus staatlichen Zuschüssen auf insgesamt 463 Mio. € (im ersten Halbjahr 2020: 272 Mio. €).

SCHÄTZ- UND PROGNOSEUNSIKERHEITEN

Aufgrund der Corona-Pandemie und der bis zum 30. Juni 2021 nur schwer absehbaren Folgen unterliegen Schätzungen und Prognosen im ersten Halbjahr 2021 in besonderem Maße Unsicherheiten.

Dies gilt zum Beispiel für die Ermittlung von Rückstellungen für verlustträchtige Personenverkehrsverträge, die Bewertung zweifelhafter Forderungen oder für die Prüfung möglicher Wertminderungen bei Vermögenswerten.

LIQUIDITÄTSSTEUERUNG UND UNTERNEHMENSFORTFÜHRUNG

Im Zusammenhang mit den finanziellen Belastungen infolge der Corona-Krise wurden kurzfristige Finanzmittel insbesondere durch die Emission von Commercial Paper, die Inanspruchnahme kurzfristiger Kreditlinien sowie die Begebung von Senioranleihen beschafft. Aufgrund des uneingeschränkten Zugangs des DB-Konzerns zum Kapitalmarkt und der vereinbarten Finanzierungszusagen für Infrastrukturinvestitionen sowie der geplanten Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden durch den Bund ist die Unternehmensfortführung des DB-Konzerns auf absehbare Zeit ohne Einschränkungen sichergestellt.

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

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

	Deutsch- land 30.06. 2021	Übrige Welt 30.06. 2021	Insge- samt 30.06. 2021	Insge- samt 30.06. 2020	Insge- samt 31.12. 2020
Anzahl					
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand per 01.01.	115	404	519	542	542
Zugänge	1	0	1	1	3
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	3	3
Abgänge	0	0	0	-6	-29
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
Stand per 30.06./31.12.	116	404	520	540	519

Zugänge von Unternehmen

Der DB-Konzern hat im ersten Halbjahr 2021 21 Mio. € netto (im ersten Halbjahr 2020: 5 Mio. € netto) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewendet. Es handelte sich um nachfolgend dargestellte Gesellschaft:

Unternehmen	Tätigkeitsbereich	Segment
SIGNON Deutschland GmbH (SIGNON), Berlin	Dienstleister im Bereich Ausrüstungstechnik für Schieneninfrastruktur in Deutschland	DB Netze Fahrweg, ab 31. März 2021

Dieser Erwerb ist für den DB-Konzern nicht wesentlich.

Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach Erwerb erwarteten Synergieeffekte substantiiert. Es ergibt sich folgende Ermittlung:

in Mio. €	2021	davon SIGNON
KAUFPREIS		
Geleistete Zahlungen	24	24
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	-	-
Gesamte übertragene Gegenleistung	24	24
= Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	13	13
Firmenwert	11	11

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat SIGNON einen Umsatz von 5 Mio. € sowie ein Ergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Abgänge aus dem Konsolidierungskreis sind im ersten Halbjahr 2021 nicht erfolgt.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem ersten Halbjahr 2020 eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich.

ANGABEN ZU DEN VERÄNDERUNGEN VON FINANZVERBINDLICHKEITEN NACH IAS 7

in Mio. €	01.01. 2020		30.06. 2020		30.06. 2021		30.06. 2020		30.06. 2021		30.06. 2020		30.06. 2021	
	01.01. 2020	30.06. 2020	01.01. 2020	30.06. 2020	01.01. 2021	30.06. 2021	Erwerb (+)/ Veräußerung (-) von Unternehmen	Währungskurs- effekte	Zugang (+)/Ab- gang (-) Verbind- lichkeiten und Finanzforderungen	Aufzinsung ¹⁾	01.01. 2020	30.06. 2020	01.01. 2021	30.06. 2021
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	- 856	- 393	120	- 72	-	7	10	0	- 37	42	-	-	- 763	- 416
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG														
Zinslose Darlehen	580	707	- 157	- 163	-	-	-	-	-	-	14	16	437	560
Senioranleihen	24.021	20.966	1.766	3.098	-	-	83	- 283	-	-	8	7	25.878	23.788
Commercial Paper	-	890	1.050	787	-	-	-	-	-	-	-	-	1.050	1.677
Bankschulden	3.304	626	98	- 73	-	3	- 1	0	-	-	-	-	3.401	556
EUROFIMA-Darlehen	200	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	200
Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	4.931	5.015	- 581	- 498	-	- 531	32	- 53	349	427	0	- 3	4.731	4.357
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	191	77	- 13	5	-	-	-	-	-	-	-	-	178	82
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	97	212	- 7	- 31	1	10	0	0	-	-	-	-	91	191
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	33.324	28.693	2.156	3.125	1	- 518	114	- 336	349	427	22	20	35.966	31.411
Insgesamt	32.468	28.300	2.276	3.053	1	- 511	124	- 336	312	469	22	20	35.203	30.995

¹⁾ Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betragen im ersten Halbjahr 2021 621 Mio. € (im ersten Halbjahr 2020: 539 Mio. €). Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

ANGABEN ZU ERLÖSEN AUS VERTRÄGEN MIT KUNDEN (IFRS 15)

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

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2021	2020	2020
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen ¹⁾	19.279	17.066	35.058
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	3.619	3.172	6.529
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	1.086	993	2.050
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	147	209	374
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen ¹⁾	891	805	1.690
Sonstige Umsatzerlöse	395	376	805
Erlösschmälerungen	-14	-26	-76
Insgesamt	21.784	19.423	39.901

¹⁾ Zahl per 30.06.2020 angepasst.

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Cargo, 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 in den Segmenten DB Netze Energie und DB Schenker erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen nahezu alle Segmente.

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

Auftragsbestand gesichert (in Mio. €)	30.06. 2021	31.12. 2020	30.06. 2020
Personenverkehrsverträge	71.610	64.142	63.240
Logistik- und Güterverkehrsverträge ¹⁾	909	248	167
Übrige Verträge ¹⁾	727	197	118
Insgesamt	73.246	64.587	63.525

¹⁾ Verträge 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.

Der Anstieg des Auftragsbestands bei den Personenverkehrsverträgen betraf fast ausschließlich das Segment DB Regio; leicht rückläufig entwickelte sich der Auftragsbestand im Segment DB Arriva. Bei den übrigen Verträgen war ein Anstieg im Segment Beteiligungen/Sonstige zu verzeichnen.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten¹⁾ von 68 Mio. € wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert. Ein Betrag von 25 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 1.002 Mio. € (davon langfristig: 107 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 BÜRGCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen (per 30. Juni 2021: 29 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 33 Mio. €; per 30. Juni 2020: 29 Mio. €) 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 weitere Entschädigungsleistungen der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sind in den Eventualforderungen nicht berücksichtigt, da sie aufgrund fehlender Rechtsgrundlage 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. 2021	31.12. 2020	30.06. 2020
Sonstige Eventualschulden	136	132	116
Insgesamt	136	132	116

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 2021 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 17 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 16 Mio. €; per 30. Juni 2020: 15 Mio. €). Weiterhin dienten per 30. Juni 2021 Sachanlagen mit Buchwerten von 22 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 19 Mio. €; per 30. Juni 2020: 13 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 (per 30. Juni 2021: 3.434 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 3.411 Mio. €; per 30. Juni 2020: 3.696 Mio. €), der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (per 30. Juni 2021: 8.268 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 7.505 Mio. €; per 30. Juni 2020: 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 (per 30. Juni 2021: 8.485 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 8.047 Mio. €; per 30. Juni 2020: 7.211 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellen zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerte entfielen per 30. Juni 2021 721 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 689 Mio. €; per 30. Juni 2020: 739 Mio. €) auf nichtfinanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfielen per 30. Juni 2021 2.273 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2.307 Mio. €; per 30. Juni 2020: 2.499 Mio. €) auf nichtfinanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden betrug per 30. Juni 2021 30.544 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 29.825 Mio. €; per 30. Juni 2020: 28.383 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 2021 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:

	30.06. 2021	31.12. 2020	30.06. 2020
in Mio. €			
BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON			
Sachanlagevermögen	19.488	18.499	18.627
immateriellen Vermögenswerten	34	32	37
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	428	435	441
Insgesamt	19.950	18.966	19.105

Der leichte Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen. 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 2021: 437 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 580 Mio. €; per 30. Juni 2020: 560 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung¹⁾ für die zugewiesenen Beamten:innen, 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.

¹⁾ Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten:innen erstattet die DB AG dem Bundes-eisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamten:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmender beschäftigt werden würde.

Für den teilweisen Ausgleich von Schäden infolge der Corona-Pandemie war im Bundeshaushalt 2020 eine Erhöhung des Eigenkapitals um 5 Mrd. € aus Bundesmitteln vorgesehen. Diese Mittel wurden auf Grundlage der fortgeschrittenen Verhandlungen mit der Europäischen Kommission um knapp 3,1 Mrd. € abgesenkt und in gleicher Höhe in andere Maßnahmen umgeschichtet: So wurden die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes um 650 Mio. € sowie die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr (SGV) um 600 Mio. € erhöht. Zur Förderung der Trassenpreise im Schienenpersonenverkehr (SPV) wurden rund 1,8 Mrd. € im Bundeshaushalt 2021 eingestellt. Die beihilferechtlichen Abstimmungen mit der Europäischen Kommission sind noch nicht zu allen Maßnahmen abgeschlossen.

Die auf Grundlage des Klimapakets der Bundesregierung zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzlich bereitgestellten Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € sind bislang nicht ausgezahlt, da die auszureichenden Mittel unverändert unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission stehen.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Anleiheemissionen und -tilgung

Im ersten Halbjahr 2021 wurden von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) die folgenden Senioranleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
400 Mio. CHF (rund 370 Mio. €)	15,0	0,100	Institutionelle Investoren in der Schweiz
300 Mio. GBP (rund 339 Mio. €)	5,8	0,375	Institutionelle Investoren vor allem im Vereinigten Königreich
5 Mrd. SEK (rund 494 Mio. €)	5,0	0,478	Institutionelle Investoren vor allem in Skandinavien
1 Mrd. €	15,0	0,625	Institutionelle Investoren vor allem in Europa
325 Mio. CHF (rund 296 Mio. €)	12,0	0,200	Institutionelle Investoren in der Schweiz
260 Mio. AUD (rund 168 Mio. €)	20,0	3,100	Institutionelle Investoren in Korea und Taiwan

Im selben Zeitraum wurden insgesamt vier fällig gewordene Senioranleihen der DB Finance über insgesamt 700 Mio. € sowie über 1,6 Mrd. SEK (rund 182 Mio. €) getilgt.

Keine Dividendenzahlung an den Bund

Für das Geschäftsjahr 2020 erfolgte mangels ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns der DB AG kein Gewinnverwendungsbeschluss. Im ersten Halbjahr 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.

Laufende Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer

Die Gewerkschaftsführung der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat mehrere Angebote des DB-Konzerns abgelehnt und die Tarifverhandlungen nach der vierten Runde für gescheitert erklärt. Die GDL hat eine Urabstimmung eingeleitet und Streiks angekündigt. Auswirkungen von möglichen Arbeitskämpfmaßnahmen sind derzeit nicht abschätzbar.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Anleiheemissionen

Nach dem 30. Juni 2021 wurden von der DB Finance die folgenden Senioranleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
1 Mrd. €	29,9	1,125	Institutionelle Investoren vor allem in Europa
2 Mrd. NOK (rund 196 Mio. €)	15,0	2,215	Privatplatzierung

Bahnverkehr- und Infrastruktur durch Hochwasser beeinträchtigt

Das Sturmtief Bernd hat ab dem 14. Juli 2021 insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz durch Dauer- und Starkregen verheerende Schäden an unserer Infrastruktur verursacht, was zu weitreichenden Folgen im Bahnbetrieb führte. Gleise, Weichen, Signaltechnik, Brücken, Bahnhöfe, Stellwerke und Fahrzeuge wurden stark beschädigt. Mehrere Haupt- und Nebenstrecken sind beziehungsweise waren nicht mehr befahrbar. Wichtige Verkehrsrelationen konnten bereits wenige Tage nach der Extremwitterung wieder aufgenommen werden. Im S-Bahn- und Regionalverkehr ist allerdings auf einigen Linien infolge von umfangreichen Reparatur- und Wiederaufbaumaßnahmen mit längeren Einschränkungen zu rechnen. Zudem sorgte das Sturmtief auch in Sachsen, Bayern und Baden-Württemberg für erhebliche Schäden und Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs. Gegenwärtig sind die sich hieraus ergebenden finanziellen Auswirkungen auf den DB-Konzern noch nicht belastbar abschätzbar. Mit dem Bund wurden Gespräche über die Finanzierung der Schadensbeseitigungsmaßnahmen aufgenommen.

Berlin, den 21. Juli 2021

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Kontaktinformationen

Investor Relations und Sustainable Finance

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und
Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon – 030.297-64031
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Integrierte Zwischenbericht wurde am 29. Juli 2021 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 23. Juli 2021) und ist auch im Internet unter db.de/zb abrufbar.

Die Integrierten Zwischenberichte und Integrierten Berichte des Deutsche Bahn Konzerns und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Die Integrierten Zwischenberichte 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 unter db.de/berichte auch im Internet abrufbar.



Konzernkommunikation

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon – 030.297-61030
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse



DB-Service Nummern

Seit dem 1. April 2021 erteilt der DB-Konzern seinen Kund:innen im Personenverkehr in Deutschland sämtliche telefonischen Auskünfte zum Ortstarif. Eine neue Hotline bündelt Auskünfte über Fahrpläne, Tickets und die BahnCard und navigiert Reisende gezielt zu den Servicemitarbeitenden.

- > **DB-Service Nummer:** 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- > **Mobilitätsservice-Zentrale:** 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- > **Servicecenter Fahrgastrechte:** 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreis-erstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteverordnung.
- > **Fundservice:** 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof.

Unter bahn.de/hilfe finden Kund:innen 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, Twitter und TikTok.



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



31. MÄRZ 2022

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des
Integrierten Berichts 2021



28. JULI 2022

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des
Integrierten Zwischenberichts
2022

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.



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 und Sustainable Finance, 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, U2, U3 DB AG/Max Lautenschläger
→ 1 DB AG/Max Lautenschläger

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

