



Deutsche Bahn

Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2025



ÜBER DIESEN BERICHT

Um die Benutzung dieses Berichts zu vereinfachen, haben wir einige unterstützende Elemente hinzugefügt:



Wir verweisen auf weiterführende Informationen zu einem bestimmten Abschnitt innerhalb des Berichts:  [xxx](#).



Mit unserer Umweltmarke »Das ist grün.« machen wir unsere grüne Transformation nach außen wie innen sichtbar.

Online-Bericht

Im Internet stehen Ihnen eine Online-Version sowie eine PDF-Fassung dieses Integrierten Zwischenberichts zur Verfügung: db.de/zb.

Geschlechtergerechte Sprache

Bei natürlichen Personen werden geschlechterneutrale Wörter oder der Genderdoppelpunkt verwendet. Bei juristischen Personen, Funktionen oder Gremien wird das generische Maskulinum verwendet.

ONLINE-ERGÄNZUNGEN

Kennzahlen interaktiv

Unseren interaktiven Kennzahlenvergleich finden Sie unter db.de/kennzahlen.



AUF EINEN BLICK

Zum interaktiven
Kennzahlenvergleich 

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz ¹⁾	13.327	12.904	+ 423	+ 3,3
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾	- 759	- 1.587	+ 828	- 52,2
Ergebnis nach Ertragsteuern	6.893	- 1.231	+ 8.124	-
EBITDA bereinigt ¹⁾	1.398	365	+ 1.033	-
EBIT bereinigt ¹⁾	- 239	- 1.225	+ 986	- 80,5
Eigenkapital per 30.06./31.12.	27.521	17.203	+ 10.318	+ 60,0
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12.	22.047	32.574	- 10.527	- 32,3
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	83.166	83.898	- 732	- 0,9
Capital Employed per 30.06./31.12.	51.683	52.166	- 483	- 0,9
Return on Capital Employed (ROCE) ¹⁾ in %	- 0,9	- 5,0	+ 4,1	-
Tilgungsdeckung ¹⁾ in %	8,7	- 0,1	+ 8,8	-
Brutto-Investitionen ¹⁾	7.338	6.989	+ 349	+ 5,0
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen ^{1),2)}	1.782	1.976	- 194	- 9,8
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	1.075	946	+ 129	+ 13,6
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	1.220	1.193	+ 27	+ 2,3
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schiennenpersonenverkehr in Deutschland in %	89,5	90,1	- 0,6	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	63,4	62,7	+ 0,7	-
Reisende in Mio.	943,4	919,2	+ 24,2	+ 2,6
davon DB Fernverkehr	66,3	64,2	+ 2,1	+ 3,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	41.883	40.377	+ 1.506	+ 3,7
davon DB Fernverkehr	21.949	20.869	+ 1.080	+ 5,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	291,7	279,8	+ 11,9	+ 4,3
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	82,9	92,9	- 10,0	- 10,8
davon deutsche Gesellschaften	63,8	77,5	- 13,7	- 17,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	29.985	35.699	- 5.714	- 16,0
davon deutsche Gesellschaften	18.878	24.445	- 5.567	- 22,8
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ³⁾ in %	88,1	88,8	- 0,7	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	89,4	89,9	- 0,5	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	554,4	548,1	+ 6,3	+ 1,1
davon konzernexterne Bahnen	227,0	223,5	+ 3,5	+ 1,6
Anteil konzernexterner Bahnen in %	40,9	40,8	+ 0,1	-
Stationshalte in Mio.	80,1	80,6	- 0,5	- 0,6
davon konzernexterne Bahnen	24,2	24,7	- 0,5	- 2,0
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	276,3	273,8	+ 2,5	+ 0,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.076	3.043	+ 33	+ 1,1
Betriebsleistung in Mio. Buskm	270,5	268,7	+ 1,8	+ 0,7
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand im Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	93,2	91,7	+ 1,5	+ 1,6
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeitende per 30.06. ^{1),4)} in VZP	222.519	225.496	- 2.977	- 1,3

¹⁾ Fortgeführte Geschäftsbereiche. Wert für das erste Halbjahr 2024 wegen des Verkaufs von DB Schenker  25 angepasst.

²⁾ Ohne Eigenkapitalerhöhungen des Bundes  6 zur Infrastrukturfinanzierung.

³⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

⁴⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 30. Juni 2024 wurde nicht angepasst.

INHALTSVERZEICHNIS

1 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

3 KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

- 3 Überblick
- 4 Grundlagen
- 10 Strategie
- 12 Qualität und Sicherheit
- 17 Grüne Transformation
- 20 Mitarbeitende
- 23 Geschäftsverlauf
- 35 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 56 Chancen- und Risikobericht
- 57 Nachtragsbericht
- 58 Prognosebericht

62 KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)

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

74 KONTAKTINFORMATIONEN/ FINANZKALENDER

UMSCHLAG

- U2 Über diesen Bericht
- U4 Auf einen Blick



DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Liebe Leser:innen,

wir setzen unser Sanierungsprogramm S3 mit Hochdruck um. Bis Ende 2027 werden wir Wirtschaftlichkeit, Infrastruktur und Betrieb im DB-Konzern grundlegend sanieren. Im ersten Halbjahr 2025 haben wir vor allem bei der Wirtschaftlichkeit deutliche Fortschritte gemacht. In der Infrastruktur haben wir ein anhaltend hohes Bauvolumen ins Gleis gebracht. Die betrieblichen Herausforderungen bleiben hoch.

Der DB-Konzern steht heute wirtschaftlich auf wesentlich stabileren Füßen als zu Beginn des Jahres. Wir konnten unser EBIT im ersten Halbjahr 2025 deutlich um fast eine Milliarde Euro gegenüber den ersten sechs Monaten 2024 steigern. Unseren operativen Verlust haben wir so auf minus 239 Millionen Euro verringert. Im Gesamtjahr 2025 wollen wir die Verlustzone verlassen und operativ wieder schwarze Zahlen schreiben.

Neben positiven Effekten unter anderem durch die höheren Bundesmittel für die Infrastruktur ist ein wesentlicher Grund für die deutliche Verbesserung eine strikte Kostendisziplin im gesamten Konzern: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten dadurch die aufgrund der schwachen betrieblichen Qualität unter Druck stehende Umsatzentwicklung aus eigener Kraft ausgleichen. Damit haben sie deutliche Fortschritte beim EBIT erzielt.

Gleichzeitig kommen wir bei der Verschlinkung von Verwaltung und Vertrieb gut voran und haben unser Ziel per 30. Juni 2025 übererfüllt. Schritt für Schritt arbeiten wir effizienter und wirtschaftlicher.

In betrieblichen Berufen, etwa in Stellwerken, Zügen oder im Bahnbau, setzen wir unsere Rekrutierungsoffensive mit voller Kraft fort und wollen in diesem Jahr insgesamt mehr als 20.000 Mitarbeitende an Bord holen, darunter im Systemverbund Bahn rund 5.700 Nachwuchskräfte.

In der Säule Infrastruktur treiben wir die Sanierung von Netz und Bahnhöfen mit aller Kraft voran. Es gelingt uns, die enormen Baumengen ins Gleis zu bringen, die wir uns vorgenommen haben. Wir sehen deutlich positive Effekte nach Abschluss von Sanierungsarbeiten: Auf der generalsanierten Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim hat sich die Netzzustandsnote in den pünktlichkeitsrelevanten Gewerken deutlich von 4,2 auf 1,5 verbessert. Die infrastrukturbedingten Störungen sind um 60 Prozent zurückgegangen – mit positiven Effekten auf die Pünktlichkeit im Regionalverkehr und Fernverkehr.

Das dringend erforderliche, immens hohe Bauvolumen betrifft eine hohe Zahl an Zügen im Fern-, Regional- und Güterverkehr. Hinzu kommt der anhaltend schlechte Zustand vieler Anlagen. Wir haben uns bei der Pünktlichkeit im Fernverkehr im Vergleich zum ersten Halbjahr 2024 dennoch gesteigert, unser Ziel von mindestens 65 Prozent im Fernverkehr jedoch knapp verfehlt. Für das Gesamtjahr halten wir an unserem Ziel, eine Pünktlichkeit von mindestens 65 Prozent im Fernverkehr zu erreichen, fest.

Positiv ist: Die Fahrgäste bleiben der Schiene treu. Die Kundenzufriedenheit im Fernverkehr hat sich vor allem dank des überragenden Einsatzes aller Kolleg:innen sogar leicht von der Schulnote 2,7 auf 2,5 verbessert. Die Nachfrage ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Noch nie sind Reisende so viele Kilometer mit unseren Fernverkehrszügen gefahren wie in den ersten sechs Monaten 2025. Die Verkehrsleistung stieg auf einen neuen Rekordwert und liegt zwischen Januar und Juni mehr als fünf Prozent über dem Vergleichszeitraum von 2024.

Die intakte Nachfrage unterstreicht die Notwendigkeit, unseren Sanierungskurs entschlossen fortzusetzen. Nur so können wir es schaffen, operativ für das Gesamtjahr 2025 wieder schwarze Zahlen zu schreiben. Deshalb arbeiten wir aktiv an zusätzlichen Effizienz- und Produktivitätssteigerungen in der Verwaltung, bei unseren internen Dienstleistern und in unseren Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Viel Rückenwind für die Eisenbahn geben die Haushaltsentscheidungen der Bundesregierung für die Jahre 2025 und 2026. In den kommenden zwei Jahren wird so viel Geld wie niemals zuvor in die Eisenbahninfrastruktur fließen. Ab 2027 steigen die Mittel nicht weiter, sondern gehen leicht zurück. Diese Lücke in der Finanzierung müssen wir schließen, wenn wir das im Schulterschluss mit Bund und Branche erarbeitete Programm für die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland umsetzen wollen. Dafür werden wir intensiv werben.

Fest steht: Am Ende sind es Bund und Parlament, die festlegen, wie viel Geld in die Eisenbahn in Deutschland fließen soll, und damit wesentlich beeinflussen, wie sich Kapazität, Stabilität und Qualität der Schieneninfrastruktur weiter entwickeln. Wir jedenfalls werden uns voll auf die nächsten Schritte konzentrieren und diszipliniert und entlang klarer Kennzahlen unser Sanierungsprogramm S3 umsetzen.

Die Entwicklungen im ersten Halbjahr 2025 haben gezeigt: Das ist richtig und ohne Alternative. Von unseren Zielen rücken wir dabei nicht ab. Denn nur so können wir unseren Beitrag leisten für einen funktionierenden Alltag der Menschen und für eine starke Wirtschaft!

Herzlichst



Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG



KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

ÜBERBLICK

Sanierungsprogramm S3

Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) hat im September 2024 sein Gesamtprogramm zur strukturellen Sanierung des DB-Konzerns bis 2027 vorgestellt. Im Fokus stehen drei Dimensionen: die Sanierung der Infrastruktur, des Eisenbahnbetriebs und der Wirtschaftlichkeit. Die weitere [S3-Umsetzung](#)  [10f.](#) verlief im ersten Halbjahr 2025 weitgehend im Rahmen der Erwartungen.

Transformation DB Cargo

Um bis Ende 2026 wirtschaftlich profitabel zu werden, hat DB Cargo im ersten Halbjahr 2025 einen zentralen Schritt in seinem laufenden [Transformationsprogramm](#)  [42f.](#) umgesetzt und u. a. eine kundenorientierte Struktur eingeführt.

Entwicklungen bei der Bundesfinanzierung

Die Bundesregierung hat in ihrer Kabinettsitzung am 24. Juni 2025 den [Entwurf zum Bundeshaushalt 2025, die Eckwerte für die Jahre 2026 bis 2029 und das Errichtungsgesetz zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität \(SVIK\) inkl. Wirtschaftsplan für 2025](#)  [6f.](#) beschlossen. Für die Schieneninfrastruktur sind wesentlich mehr Mittel eingeplant als bisher vorgesehen. Die Mittelsteigerungen werden durch das SVIK ermöglicht.

Verkauf von DB Schenker

Der DB-Konzern hat den [Verkauf von DB Schenker](#)  [25](#) an die dänische Transport- und Logistik-Gruppe DSV abgeschlossen. Der DB-Konzern vollzieht damit einen wichtigen Schritt für die Fokussierung auf sein Kerngeschäft. Der Verkaufserlös soll vollständig im DB-Konzern verbleiben und die Verschuldung deutlich reduzieren.

Tarifabschluss mit der EVG

Der DB-Konzern und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben am 16. Februar 2025 einen neuen [Tarifabschluss](#)  [21](#) erzielt. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten (bis Dezember 2027).

Fortschritte bei der Generalsanierung

Für mehr Qualität und Pünktlichkeit im Zugverkehr treibt DB InfraGO seine Planungen für die Korridorsanierungen auf hochbelasteten Streckenabschnitten weiter voran. Im Rahmen der Korridorsanierungen bündelt der DB-Konzern alle erforderlichen Maßnahmen, um den Zustand von Infrastruktur und Bahnhöfen gewerkeübergreifend zu verbessern. So können Synergien genutzt, schnelle Verbesserungen erzielt und die Einschränkungen für Reisende und Güterverkehrsunternehmen im Vergleich zum Bauen bei laufendem Zugbetrieb begrenzt werden. Pilotprojekt war 2024 die Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim, auf der innerhalb von fünf Monaten zahlreiche Bauarbeiten gebündelt wurden. Ab dem 1. August 2025 steht die umfassende Erneuerung und Modernisierung der [Strecke Berlin–Hamburg](#)  [47f.](#) an.

Mit einem Ende Juni 2025 gestarteten Branchendialog wird die Umsetzung eines wesentlichen Punktes der Koalitionsvereinbarung vorbereitet, der die Anpassung der Korridorsanierungen an die Laufzeit des [Sondervermögens](#)  [6f.](#) festschreibt. Ziel des Branchenforums ist die Erarbeitung eines angepassten Vorschlags für eine zeitliche Streckung der Korridorsanierungen bis 2036. Sobald die Hinweise und Positionen der Branche eingeflossen sind, wird DB InfraGO den konsolidierten Vorschlag dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) vorlegen, um das finale Konzept abgestimmt mit dem Bund zu verabschieden. Die neue Bundesregierung hat in ihrem [Koalitionsvertrag](#)  [5f.](#) festgeschrieben, das Sanierungskonzept fortlaufend zu überprüfen und anzupassen.



GRUNDLAGEN

Veränderungen in den Organen der DBAG

In seiner Sitzung am 20. Januar 2025 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) Herrn Martin Seiler mit Wirkung zum 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 als Mitglied des Vorstands der DB AG und Arbeitsdirektor wiederbestellt. Herr Seiler wird weiterhin das Vorstandsressort Personal und Recht verantworten.

In seiner Sitzung am 6. Mai 2025 hat der Aufsichtsrat der DB AG die vorzeitige Beendigung der Bestellung von Herrn Dr. Levin Holle durch Niederlegung des Mandats mit Wirkung zum Ablauf des gleichen Tages zur Kenntnis genommen. Herr Dr. Holle hat seine Vorstandstätigkeit auf eigenen Wunsch hin beendet, um eine leitende Funktion im Bundeskanzleramt übernehmen zu können. Gem. der geltenden Vertretungsregelung für die Mitglieder des Vorstands wird bis zu einer Nachbesetzung das Ressort Finanzen kommissarisch von Herrn Seiler geführt.

Die Amtszeit der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats Herr Stefan Gelbhaar, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Frau Daniela Mattheus, Frau Dorothee Martin, Herr Michael Sven Puschel, Herr Dr. Immo Querner und Frau Dr. Irina Soeffky sowie der von der Bundesregierung entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats Herr Werner Gatzler, Frau Staatssekretärin Anja Hajduk und Frau Staatssekretärin Susanne Henckel sowie auch der Arbeitnehmervertreter:innen im Aufsichtsrat endete turnusmäßig mit Ablauf der Hauptversammlung am 26. März 2025. In dieser Hauptversammlung wurden als Anteilseignervertreter:innen Herr Dr. Andreas Kerst, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Herr Frank Krüger, Frau Daniela Mattheus, Herr Michael Sven Puschel, Herr Dr. Immo Querner und Frau Dr. Irina Soeffky mit Wirkung vom 26. März 2025 für die Dauer bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt. Als weitere Anteilseignervertreter:innen wurden vom Bundesminister für Digitales und Verkehr Herr Werner Gatzler, Frau Staatssekretärin Anja Hajduk und Frau Staatssekretärin Susanne Henckel mit Wirkung zum 26. März 2025 unmittelbar in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

Durch die Delegiertenversammlung am 12. März 2025 wurden ferner als Arbeitnehmervertreter:innen für die am 26. März 2025 beginnende Amtsperiode in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt: Herr Thomas Brandt, Herr Martin Braun, Herr Martin Burkert, Herr Ralf Damde, Frau Nadja Houy, Frau Cosima Ingenschay, Herr Alexander Kaczmarek (Vertreter der leitenden Angestellten), Frau Heike Moll, Herr Manfred Scholze und Herr Klaus-Peter Schölzke.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Geschlechterquote sind mit der Besetzung erfüllt.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats, die ebenfalls am 26. März 2025 stattfand, wurde Herr Werner Gatzler erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herr Martin Burkert zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Frau Henckel hat ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG am 3. Juni 2025 mit sofortiger Wirkung niedergelegt, da ihre neue Funktion als Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein eine weitere Wahrnehmung des Mandats im Aufsichtsrat der DB AG nicht zulässt. Als ihre Nachfolgerin wurde am 4. Juni 2025 Frau Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz vom Bundesminister für Verkehr in den Aufsichtsrat entsandt.

Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltigkeit mit ihren Ausprägungen in den Dimensionen Umwelt, Soziales und Governance ist elementarer Bestandteil des Geschäftsmodells und der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, verfolgen wir im Nachhaltigkeitsmanagement einen übergreifenden und integrierten Ansatz und haben unsere wirtschaftlichen Ziele, die grüne Transformation und unsere soziale Verantwortung in der Strategie Starke Schiene verankert. Mehr Menschen und Güter auf der Schiene sind ein wichtiger Hebel, um die deutschen und europäischen Klimaschutzziele zu erreichen. Denn die Schiene gehört schon heute zu den klimafreundlichsten Verkehrsträgern. Diesen Wettbewerbsvorteil will der DB-Konzern weiter ausbauen.

UMSETZUNG LIEFERKETTENSORGFALTS-PFLICHTENGESETZ

Wir haben ein angemessenes Risikomanagement eingerichtet, um unseren menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz (LkSG) nachzukommen. Dieses Risikomanagement ist in die relevanten Geschäftsabläufe integriert und wird kontinuierlich darin vertieft, um die Einbettung zu optimieren. Per 30. Juni 2025 fallen insgesamt 23 Konzerngesellschaften



(per 31. Dezember 2024: 25 Konzerngesellschaften) aufgrund ihrer Mitarbeitendenzahl in den Anwendungsbereich des LkSG. Gründe für die Reduktion sind die [Veräußerung von DB Schenker](#)  25 und die [Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH auf die DB InfraGO AG](#)  51.

Um das LkSG effektiv umzusetzen, haben wir klare Verantwortlichkeiten definiert. Zentrales Element unseres LkSG-Risikomanagements ist die regelmäßige sowie anlassbezogene Durchführung von Risikoanalysen. Die abstrakte Risikoanalyse zur Identifikation länder- und branchenspezifischer Risiken im eigenen Geschäftsbereich und bei unmittelbaren Zulieferern wurde im März 2025 abgeschlossen. Basierend auf deren Ergebnissen, werden die Risikodispositionen für Verletzungen von Menschen- und Umweltrechten konkretisiert, indem Teile des eigenen Geschäftsbereichs sowie eine Auswahl an Lieferanten einer konkreten Risikoanalyse unterzogen werden. Hierfür werden risikobasierte Abfragen genutzt. Die konkrete Risikoanalyse soll im dritten Quartal per 31. Dezember 2024 abgeschlossen werden. Um geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, entwickeln wir auf Grundlage eines übergreifenden Maßnahmenkatalogs risikobasiert Maßnahmenpläne im Einzelfall. Über unser bestehendes Hinweissystem können Hinweise auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken und Pflichtverletzungen eingereicht werden, unabhängig davon, ob diese in der Lieferkette oder unserem eigenen Geschäftsbereich entstanden sind.

Die DBAG berichtet aus einer konzernübergreifenden Perspektive gegenüber dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über die Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten gem. dem LkSG. Der Bericht für 2024 wurde im April 2025 an das BAFA übermittelt und ist auf unserer Internetseite veröffentlicht.

ESG-RATINGS

Das Feedback von ESG-(Environmental, Social, Governance-) Rating-Agenturen ist als Maßstab und Indikator für die Hauptanliegen unserer Stakeholder für uns sehr wichtig.

EINSTUFUNGEN ESG-RATINGS	2025	2024	2023	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	-	A	A-	Feb. 2025	A bis F
EcoVadis	77/ Gold	71/ Silber	68/ Silber	Jun. 2025	Ab 2024: Platin: die besten 1% Gold: die besten 5% Silber: die besten 15% Bronze: die besten 35%
ISS ESG	C+	B-	B-	Jun. 2025	A+ /4,00 bis D- /1,00
MSCI	A	A	AA	Mai 2024	Leader (AA-AAA) Average (BB-A) Laggard (CCC-B)

Alphabetische Reihenfolge.

Weiterführende Informationen zu unseren ESG-Ratings sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

- Im EcoVadis-Rating gehört der DB-Konzern mit seinem Gesamtscore 2025 zu den Top 5% der von EcoVadis bewerteten Unternehmen und den Top 1% der von EcoVadis beurteilten Unternehmen in der Eisenbahnverkehrsbranche. Somit konnten wir ein weiteres Jahr in Folge unsere Punktzahl erhöhen und haben statt einer Silber- nun eine Goldmedaille erhalten. Insbesondere in den Bereichen Umwelt, Ethik und Nachhaltige Beschaffung konnten wir uns deutlich verbessern.
- Im ESG Corporate Rating von ISS ESG wurde der DB-Konzern 2025 herabgestuft. Mit dem Ergebnis belegt der DB-Konzern aber weiterhin den Dezil-Rang 1 und wurde erneut mit dem Prime-Status ausgezeichnet.

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG

Anfang Mai 2025 haben CDU/CSU und SPD den Koalitionsvertrag unterzeichnet. Dort werden zahlreiche Vorhaben mit Relevanz für die Schiene festgehalten. Die Umsetzung steht in wichtigen Punkten unter Finanzierungsvorbehalt. Wesentliche Vorhaben sind:

- Die Investitionen in das deutsche Schienennetz sollen gesteigert werden. Der Infraplan soll als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden verbindlichen Finanzierungszusage (Eisenbahninfrastrukturfonds) versehen werden. Das Trassenpreissystem soll reformiert werden. Weitere Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sollen umgesetzt werden.
- Mittelfristig wollen die Parteien eine grundlegende Bahnreform umsetzen. DB InfraGO soll innerhalb des integrierten DB-Konzerns weiter entflochten werden. Hierzu seien sowohl personelle, rechtliche als auch organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Der DB-konzerninterne Arbeitsmarkt soll erhalten bleiben.
- Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) soll mit den Ländern auf eine neue gesetzliche Grundlage gestellt und ein Modernisierungspakt gestartet werden. Die Regionalisierungsmittel sollen ebenso wie die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erhöht werden. Das Deutschland-Ticket soll über 2025 hinaus fortgesetzt und dabei der Anteil der Nutzer:innenfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht werden.



- Für DB Cargo soll geprüft werden, wie die Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann.
- In der Energie- und Klimapolitik will die Koalition die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß senken und die Strom-Netzentgelte deckeln, was auch die Belastung für den stromintensiven Schienenverkehr begrenzen würde.

GRUNDGESETZÄNDERUNGEN FÜR ZUSÄTZLICHEN VERSCHULDUNGSSPIELRAUM

Bundestag und Bundesrat haben im März 2025 eine Grundgesetzänderung für zusätzlichen Verschuldungsspielraum beschlossen. Das Gesetz trat am 25. März 2025 in Kraft. Die Änderungen betreffen drei zentrale Punkte:

- Erstens unterliegen zukünftig Verteidigungsausgaben, die Ausgaben des Bundes für den Zivil- und Bevölkerungsschutz sowie für die Nachrichtendienste, für den Schutz der informationstechnischen Systeme und für die Hilfe für völkerrechtswidrig angegriffene Staaten nicht mehr der Schuldenbremse, soweit sie die Höhe von 1% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) übersteigen.
- Zweitens wird den Bundesländern künftig ein jährlicher Verschuldungsspielraum von 0,35% des BIP eingeräumt.
- Drittens wird die Möglichkeit zur Errichtung eines von der Schuldenbremse ausgenommenen Sondervermögens »für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2045« mit einem Volumen von bis zu 500 Mrd. € und einer Laufzeit von zwölf Jahren geschaffen. 100 Mrd. € davon sollen den Bundesländern für Investitionen zur Verfügung gestellt werden. Weitere 100 Mrd. € sollen in den Klima- und Transformationsfonds (KTF) fließen. Die konkrete Ausgestaltung und Errichtung des Sondervermögens  6f. erfolgt über ein separates Gesetz.

VORLÄUFIGE HAUSHALTSFÜHRUNG 2025

Im Sommer 2024 hatte die damalige Bundesregierung den Entwurf für den Bundeshaushalt 2025 und den Finanzplan bis 2028 beschlossen. Dort waren für 2025 Investitionen in die Bundesschienenwege i. H. v. 18,1 Mrd. € inkl. eines Darlehens i. H. v. 3 Mrd. € und Mittel für Eigenkapitalerhöhungen i. H. v. 10,4 Mrd. € vorgesehen. Dies entspricht gegenüber 2024 einer Steigerung von knapp 2 Mrd. €. Bei den Förderthemen für den Schienenverkehr waren Ausgaben von 0,8 Mrd. € geplant. Das entspricht einer Erhöhung um 0,2 Mrd. € gegenüber 2024.

Durch die vorgezogenen Neuwahlen wurde der Bundeshaushalt 2025 bis zum Ende des ersten Halbjahres 2025 nicht verabschiedet. Damit gilt seit dem 1. Januar 2025 eine vorläufige Haushaltsführung. Deren Rahmenbedingungen hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) in einem Rundschreiben Mitte Dezember 2024 bekannt gegeben. Im Juni 2025 hat das BMF das Rundschreiben aktualisiert. Für die Schiene bildeten zunächst die oben dargestellten Ansätze die jeweiligen Obergrenzen. Nach dem Regierungsbeschluss Ende Juni zum Bundeshaushalt 2025 bilden nun die dort enthaltenen Ansätze die Grundlage und Obergrenze der vorläufigen Haushaltsführung. Ausgaben für Investitionen können grundsätzlich bis zur Obergrenze geleistet werden, soweit es sich um fortgesetzte Maßnahmen handelt bzw. vertragliche Verpflichtungen bestehen. Für Förderthemen waren grundsätzlich zunächst Mittel bis zur Höhe von 45% der Obergrenze verfügbar. Mit der Aktualisierung des BMF-Rundschreibens von Juni 2025 wurde der Wert auf 70% angehoben.

Zur Nutzung von Mitteln für die Aufstockung des Eigenkapitals unter vorläufiger Haushaltsführung haben Bund und DB-Konzern im Dezember 2024 eine Vereinbarung abgeschlossen, die eine Auszahlung von rund 8,5 Mrd. € in 2025 vorsieht. Anfang März 2025 erfolgte die Auszahlung der ersten Tranche i. H. v. 4,24 Mrd. €.

BUNDESHAUSHALT 2025, ECKWERTE BIS 2029, SONDERVERMÖGEN INFRASTRUKTUR UND KLIMANEUTRALITÄT

Die Bundesregierung hat in ihrer Kabinettsitzung am 24. Juni 2025 den Entwurf zum Bundeshaushalt 2025, die Eckwerte für die Jahre 2026 bis 2029 und das Errichtungsgesetz zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) inkl. Wirtschaftsplan für 2025 beschlossen. Für die Schiene sind folgende Mittelansätze vorgesehen:

- Für Investitionen in die Bundesschienenwege sind 2025 Mittel i. H. v. 21,8 Mrd. € vorgesehen. Dies entspricht einer Zunahme von 3,7 Mrd. € im Vergleich zum ersten Regierungsentwurf von Sommer 2024. Die Mittelsteigerungen sind möglich durch das SVIK. Die Ansätze für das Bestandsnetz (7,6 Mrd. €) und die Digitalisierung (1,6 Mrd. €) werden vollständig aus dem SVIK finanziert und die bisher im Etat des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) enthaltenen Mittel in das SVIK übertragen. Als weitere neue Finanzierungsquelle dient der Verteidigungshaushalt, in dem 0,1 Mrd. € für verteidigungsrelevante Bedarfsplanmaßnahmen enthalten sind. Im Etat des BMV sind für Bedarfsplanmaßnahmen weitere knapp 0,5 Mrd. € vorgesehen. Teil der Investitionen für die Bundesschienenwege sind Eigenkapitalerhöhungen i. H. v. 8,5 Mrd. € und das bereits im ersten Regierungsentwurf enthaltene Darlehen von 3 Mrd. €.



- Die Förderung des Schienenverkehrs in 2025 ist im Vergleich zum ersten Regierungsentwurf unverändert. Von den 0,8 Mrd. € entfallen 300 Mio. € auf die Förderung des Einzelwagenverkehrs, 275 Mio. € auf die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr und 105 Mio. € auf die Trassenpreisförderung im Fernverkehr.

Mit den vorgesehenen Haushaltsansätzen sind für 2025 die notwendigen Bedarfe für die Modernisierung, Digitalisierung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur 2025 im Wesentlichen abgesichert. Bei den Förderthemen ist insbesondere die Dotierung der Trassenpreisförderung im Fern- und Güterverkehr nicht ausreichend zur Kompensation der Zusatzbelastungen der Zugangsberechtigten aus dem Trassenpreissystem 2025.

Mit dem Eckwertebeschluss bis 2029 hat das BMV bekannt gegeben, dass für Investitionen in die Bundesschienenwege insgesamt knapp 107 Mrd. € vorgesehen sind, davon sollen rund 81 Mrd. € aus dem SVIK finanziert werden. Mit den geplanten Ansätzen wären die Infrastrukturbedarfe 2026 größtenteils gedeckt. Für die Zeit ab 2027 muss sichergestellt werden, dass eine verlässliche und auskömmliche Finanzierung auch mittel- und langfristig erreicht wird.

Das parlamentarische Verfahren zum Bundeshaushalt 2025 beginnt im Juli 2025 und soll bis Ende September 2025 abgeschlossen sein. Das Errichtungsgesetz für das SVIK soll parallel zum Bundeshaushalt 2025 beraten werden. Für den Bundeshaushalt 2026 und den Finanzplan bis 2029 soll der Regierungsbeschluss Ende Juli 2025 erfolgen. Die parlamentarischen Beratungen sollen Ende September 2025 beginnen und im November 2025 im Bundestag sowie im Dezember 2025 im Bundesrat abgeschlossen werden.

UMSETZUNG BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Ende 2022 legte die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) ihren Abschlussbericht mit konkreten Empfehlungen an die Bundesregierung und die Branche vor. Nach Zwischenberichten in 2023 und 2024 wurde Anfang April 2025 das Monitoring durch einen Umsetzungsbericht des BMV zur BKS abgeschlossen. Von 73 vorgeschlagenen Maßnahmen waren zu diesem Zeitpunkt 42 in der Umsetzung oder bereits vollständig umgesetzt. Weitere 28 Maßnahmen sind – teils aufgrund des vorzeitigen Endes der letzten Legislaturperiode – in Vorbereitung. Die BKS-Empfehlungen zum Notfallmanagement des DB-Konzerns, zur Vereinfachung der Infrastrukturinbetriebnahme sowie von Artenschutzstandards sollen durch

Verordnungen oder Verwaltungsvorschriften umgesetzt werden. Als verbindlicher Artenschutzstandard wurde Ende Mai 2025 die Verwaltungsvorschrift zum Vogelschutz bei der Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur verabschiedet und trat Anfang Juli 2025 in Kraft. Eine vergleichbare Regelung ist auch für Zaun- und Mauereidechsen geplant. Bei drei Maßnahmen wird keine Umsetzung mehr angestrebt. Dies betrifft die Empfehlungen zugunsten eines Sonderprogramms Serviceeinrichtungen, für einen Planungsvorrat für kleine und mittelgroße Vorhaben sowie zur Beschleunigung der Sachverhaltsaufklärung bei Personenschäden.

Personenverkehr

DEUTSCHLAND-TICKET

Der Preis für das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gültige Deutschland-Ticket wurde zum 1. Januar 2025 von 49 € pro Monat auf 58 € erhöht. Die Zwischenbilanz nach rund zwei Jahren zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und eine intensive Nutzung mit rund 13,5 Millionen monatlichen Nutzer:innen. Durch das Ticket sind die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV sowie die Strecke, die zurückgelegt wird, gestiegen. CDU/CSU und SPD bekennen sich im [Koalitionsvertrag](#) [§ 5f.](#) zum Fortbestand des Deutschland-Tickets. Die gesetzliche Grundlage zur Finanzierung des Tickets über 2025 hinaus wird derzeit vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) erarbeitet und muss auch die Zustimmung im Bundesrat finden.

Infrastruktur

Neben den oben beschriebenen Entwicklungen wie den Entwicklungen zum Bundeshaushalt und zur gemeinwohlorientierten Infrastruktur sind mehrere Gesetzgebungsverfahren für den Infrastrukturbereich relevant, die nachfolgend erläutert werden.

ÄNDERUNG AN § 23 AEG

Die Regelungen zur Freistellung eines Grundstücks vom Bahnbetriebszweck in § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wurden angepasst. Eine entsprechende Änderung wurde Ende Juni 2025 vom Bundestag und Mitte Juli 2025 vom Bundesrat beschlossen. Nach der Gesetzesänderung sind Freistellungen möglich, wenn »kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder für die Eisenbahninfrastruktur ein Ersatz geschaffen worden ist, und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist und die Wiederinbetriebnahme einer Strecke nicht verhindert wird«. Das Grundstück soll dann anderen



Nutzungen zugeführt werden können. Zuvor waren Freistellungen nur möglich, wenn die geplante Nutzung, für die jeweils die Freistellung erfolgen soll, im überragenden öffentlichen Interesse liegt.

ÄNDERUNG AM EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZ ZUR ABMILDERUNG DES TRASSENPREISANSTIEGS

Ende Juni 2025 legte das BMV den Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes vor. Wesentliches Ziel des Referententwurfs ist es, den aus den Eigenkapitalzuführungen des Bundes entstehenden Trassenpreisanstieg zu reduzieren. Dafür soll die Eigenkapitalverzinsung künftig als der Mittelwert aus einer kapitalmarktüblichen und einer risikolosen Verzinsung definiert werden. Im aktuellen Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) gelten allein kapitalmarktübliche Maßstäbe. Daneben enthält der Entwurf weitere Ergänzungen im ERegG, u. a. eine Passage, die sicherstellt, dass Instandhaltungszuschüsse des Bundes unmittelbar trassenpreissenkend wirken können. Da die Änderungen bereits für das Trassenpreissystem 2026 wirken sollen, strebt das BMV einen Gesetzesbeschluss bis Herbst 2025 an.

Güterverkehr

UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wird weiterverfolgt. Wichtige Anliegen des Schienengüterverkehrs sind die anteilige Förderung der Trassen- und Anlagenpreise, das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombiniertes-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie.

Für die Trassenpreisförderung sind im Entwurf des Bundeshaushalts für 2025 275 Mio. € vorgesehen, für die Förderung der Anlagenpreise 35 Mio. €. Die Förderungen erfolgen in diesem Umfang bereits unter vorläufiger Haushaltsführung.

Zum 1. Januar 2025 ist die geänderte Richtlinie zum Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr zur Förderung von Innovationen (Z-SGV) in Kraft getreten. Sie hat eine Laufzeit bis Ende 2029. Mit dem Z-SGV sollen Ideen für Modernisierungen im Schienengüterverkehr in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik schneller zur Anwendungsreife und in den Markt gebracht werden. Im Entwurf zum Bundeshaushalt sind für 2025 20 Mio. € vorgesehen.

FÖRDERUNG EINZELWAGENVERKEHR

Die Betriebskostenförderung erfolgt seit 2024. 2024 stand im Bundeshaushalt eine Summe von 300 Mio. € zur Verfügung. Für 2025 sind ebenfalls 300 Mio. € im Haushalt vorgesehen. DB Cargo setzt sich für eine vorgezogene Evaluierung der Förderrichtlinie und die Etablierung eines Auskehrmechanismus ein, um alle Mittel nutzbar zu machen. 2024 wurden systembedingt nicht alle zur Verfügung stehenden Mittel abgerufen. Diese könnten als Ausgabereste in 2025 bereitgestellt werden.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90 % reduziert werden. Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission am 11. Juli 2023 ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgelegt. Für den Schienenverkehr sind folgende Vorschläge mit unmittelbarer Relevanz enthalten:

- ein effizienteres Kapazitätsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr,
- die Überarbeitung der Richtlinie zu höchstzulässigen Maßen und Gewichten im Straßengüterverkehr sowie
- ein Vorschlag zur einheitlichen Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen.
- Der Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr wurde in einem zweiten Schritt am 7. November 2023 ergänzt.

Die Gesetzgebungsvorschläge der Europäischen Kommission werden aktuell weiter im Rat und im Europäischen Parlament behandelt. Die Verkehrsminister:innen haben im Verkehrsrat am 5. Juni 2025 einen Fortschrittsbericht zu der Überarbeitung der Richtlinie zu höchstzulässigen Maßen und Gewichten angenommen. Mit Blick auf die Kapazitätsverordnung wird eine Einigung im zweiten Halbjahr 2025 angestrebt.

Personenverkehr

GESETZGEBUNGSVORSCHLAG SINGLE DIGITAL BOOKING AND TICKETING REGULATION

Der neue EU-Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas hat am 4. November 2024 angekündigt, 2025 den Entwurf einer Single Digital Booking and Ticketing Regulation vorzulegen. Das Vorhaben war bereits Mitte 2024 prominent als einzige schienenpolitische Maßnahme in Ursula von der Leyens Leitlinien für ihre zweite Amtszeit enthalten. Wesentliches Ziel ist die Buchbarkeit sämtlicher grenzüberschreitender





Zugverbindungen auf einer oder mehreren Plattformen. Außerdem hat der neue Verkehrskommissar eine zweite Regulierung zum Thema Multimodalität in Aussicht gestellt sowie eine mögliche Revision der Fahrgastrechte. Von der Europäischen Kommission werden derzeit verschiedene Gesetzgebungsoptionen geprüft. Die weitgehendste Option sieht den verpflichtenden Verkauf von Tickets von Wettbewerbsbahnen unabhängig von kommerziellen Verträgen vor. In dieser Option wird sogar ein »Unbundling des Ticketings von den Verkehrsunternehmen« in den Raum gestellt.

BERÜCKSICHTIGUNG DES SEKTORSTANDARDS OPEN SALES AND DISTRIBUTION MODEL IN DEN TSI TA

Die Europäische Kommission überarbeitet derzeit zusammen mit der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Telematikanwendungen (TSI TA). Darin werden u. a. auch wichtige Weichen für das Ticketing gestellt, wie z. B. die Festlegung der Tarifdatenstruktur und der Schnittstelle für die Buchung und Bezahlung von internationalen/nationalen Tickets, wofür der Sektor mit der Schnittstelle Open Sales and Distribution Model (OSDM) bereits eine Lösung entwickelt hat.

Die Europäische Kommission hat bislang erklärt, eine ganzheitliche Aufnahme von OSDM in die TSI TA abzulehnen, und beabsichtigt, zeitnah die europäische Normierungsstelle CEN/CENELEC mit der Erarbeitung einer neuen Standardisierungsschnittstelle zu beauftragen.

Wird OSDM nicht oder nicht ausreichend in den TSI TA berücksichtigt, würde dies bedeuten, dass sich der DB-Konzern/der Sektor bei laufender Implementierung von OSDM (bis 2025/2026) perspektivisch (2028 bis 2029) mit einer neuen technischen Regulierung auseinandersetzen müsste.

VORSCHLÄGE FÜR MULTIMODALE PASSAGIERRECHTE SOWIE ZUR STÄRKUNG DER RECHTE DER KUND:INNEN

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge zur Änderung der bestehenden Fahrgastrechteverordnungen sowie einen Vorschlag für eine neue Verordnung über Fahrgastrechte bei multimodalen Reisen, d. h., wenn der Fahrgast mehrere Verkehrsträger miteinander kombiniert. Der Europäische Rat hat am 5. Dezember 2024 eine allgemeine Ausrichtung zu den Vorschlägen beschlossen und die Vorschläge der Europäischen Kommission in wesentlichen Punkten abgeschwächt. Am 24. Juni 2025 hat der

Verkehrsausschuss des EU-Parlaments über Änderungen zum Passenger Mobility Package abgestimmt. Während die Europäische Kommission bei den bestehenden Fahrgastrechteverordnungen in erster Linie die Durchsetzung der Fahrgastrechte verbessern und die Berichtspflichten der Mitgliedsstaaten verschärfen möchte, zielen die Änderungen des EU-Parlaments auf eine inhaltliche Stärkung und Ausweitung der Fahrgastrechte ab, v. a. im Luftverkehr. Auch für die Schiene werden Verbesserungen für die Fahrgäste beim Erstattungsverfahren und bei den Nachweispflichten für höhere Gewalt gefordert. Die Änderungsvorschläge für multimodale Reisen zielen v. a. auf einen besseren Schutz der Fahrgäste durch Vorschriften über die Haftung der einzelnen an einer Reise beteiligten Beförderer und Vermittler ab. Diese sollen zudem eine zusätzliche Entschädigung zahlen, wenn sie die Reisenden vor dem Kauf nicht ausreichend über ihre Rechte informiert haben. Die Vorschläge werden nun zwischen EU-Parlament und Europäischem Rat, gemeinsam mit der Europäischen Kommission, beraten.

Rechtliche Themen

Wichtige rechtliche Themen sind im Integrierten Bericht 2024 dargestellt. Im ersten Halbjahr 2025 hat es keine wesentlichen Entwicklungen gegeben.

STRATEGIE

Umsetzung Strategie Starke Schiene und Sanierungsprogramm S3

Die Kernelemente der Strategie Starke Schiene und des Sanierungsprogramms S3 werden im Integrierten Bericht 2024 erläutert.

Wir haben die Strategie Starke Schiene um das Sanierungsprogramm S3 ergänzt, mit dem wir die Infrastruktur, den Betrieb und die Wirtschaftlichkeit bis 2027 sanieren wollen. Ziel ist,

- die Leistungsfähigkeit der Schiene wiederherzustellen,
 - das Kundenerlebnis deutlich zu verbessern und
 - die finanzielle Tragfähigkeit des DB-Konzerns abzusichern.
- Kurz: Der DB-Konzern soll wieder pünktlicher, verlässlicher und profitabler werden.

Nachfolgend werden die wesentlichen Entwicklungen im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 der Projekte der Säulen Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit im ersten Halbjahr 2025 dargestellt.

SÄULE INFRASTRUKTUR

Wir wollen die Trendwende in der Infrastruktur schaffen: durch eine schnelle Sanierung des Bestandsnetzes auf Basis gestiegener Finanzmittel und mit der Generalsanierung der wichtigsten Korridore (Korridorsanierungen). Die Top-Kennzahl ist die Reduzierung von infrastrukturbedingten Verspätungen.

- **Generalsanierungen:** Mit den Korridorsanierungen wird Schritt für Schritt das Hochleistungsnetz zur Stabilisierung des Gesamtnetzes modernisiert. Bei der Korridorsanierung der Riedbahn wurde die kritische Phase des betrieblichen Hochlaufs nach Inbetriebnahme der Riedbahn am 30. Juni 2025 abgeschlossen. Die Umsetzung der Korridorsanierung Emmerich–Oberhausen ist seit 15. Februar 2025 mit Abschluss bis zum 14. Dezember 2025 gestartet. Die Vorbereitungen für die Korridorsanierung der Strecke Berlin–Hamburg [▷](#) [47f.](#) sind auf der Zielgeraden.
- **Stellwerksprogramme:** Mit den Stellwerksprogrammen soll die Ablösung von 200 Altstellwerken sichergestellt und damit die Störanfälligkeit reduziert werden. Der finale Projektumfang wurde im ersten Halbjahr 2025 festgelegt und für den Zeitraum bis einschließlich 2027 zur Umsetzung beschlossen. Die Umsetzung ist erfolgreich gestartet: Die Zahl der Anlagen, die im ersten Halbjahr 2025 ersetzt wurden, liegt über Plan.

- **Kleine und mittlere Maßnahmen:** Diese Maßnahmen [▷](#) [49](#) sollen für schnelle Kapazitätsgewinne und eine stabilere Betriebsqualität auf hochbelasteten Strecken sorgen. Der Hochlauf der Maßnahmen befindet sich im Plan.
- **Langsamfahrstellen:** Die Anzahl der Langsamfahrstellen im Hochleistungs- und Flächennetz liegen deutlich über Plan. Ein fortlaufender Monitoringprozess zur Befundbearbeitung wurde eingerichtet, um die Beseitigungsfristen deutlich zu verkürzen.
- **Anlagenerneuerung:** Ziel des Projekts ist die Reduktion des Anteils der erneuerungsbedürftigen pünktlichkeitsrelevanten Anlagen (Gleise, Weichen, Bahnübergänge und Stellwerke) im Hochleistungsnetz.
- **Zielbasierte Mengen und Preise:** Die Absicherung der erforderlichen Mengen am Markt zu abgestimmten Zielpreisen ist das Projektziel. Die Vergaben für ausgewählte Fokusprojekte wurden im ersten Quartal 2025 durchgeführt. Die planmäßig für Mai 2025 vorgesehenen Vergaben wurden auf das dritte Quartal 2025 verschoben.
- **Bahnhofsprogramm:** Mit dem Bahnhofsprogramm soll eine ganzheitliche Modernisierung der Bahnhöfe zu Zukunftsbahnhöfen [▷](#) [50](#) erfolgen – d. h. inkl. Verkehrsstationen Empfangsgebäuden und Vorplätzen.

SÄULE BETRIEB

Wir wollen den Betrieb stabilisieren: durch vertaktetes Bauen, Entlastung kritischer Linien und Knoten und spürbar mehr Qualität und Verfügbarkeit unserer Fahrzeuge. Die Top-Kennzahl ist die Pünktlichkeit im Fernverkehr [▷](#) [12f.](#)

- **Vertaktetes Bausystem – SB²:** Das Programm SB² – Bauen im Takt [▷](#) [12f.](#) entwickelt »Sperrzeiten-Container«, die im Fahrplan standardisierte Sperrzeiten für Instandhaltungs- und für Investitionsmaßnahmen vorsehen. Die Instandhaltungs-Container sind bereits seit Juni 2024 in der aktiven Umsetzung.
- **Knotenmaßnahmen:** Verkehrsknoten [▷](#) [13](#) sind massiv überlastet. Im Fokus des Projekts stehen die Verbesserung des Bereitstellungsprozesses und die Steigerung der Beginnplanmäßigkeit durch u. a. die strukturierte Ausweitung und Anwendung von Flex-Abfahrten mit verzogener Kundenabfahrtszeit, die einen erforderlichen Resilienzpuffer in den Knoten schafft. Die Beginnplanmäßigkeit konnte im ersten Halbjahr 2025 deutlich gesteigert werden.





- **Linienmaßnahmen:** Die eingeleiteten Linienmaßnahmen [DfE 13](#) sollen Überlastung im System verringern und zur betrieblichen Stabilisierung beitragen. Dispositive und fahrplanerische Maßnahmen werden erarbeitet und noch in 2025 umgesetzt.
- **Fahrzeugqualität DB Fernverkehr:** Durch eine Verjüngung und Modernisierung der Flotte [DfE 36](#) sowie den Ausbau von Instandhaltungswerken werden die pünktlichkeitsrelevanten Fahrzeugstörungen reduziert und damit die Fahrzeugverfügbarkeit erhöht. Die Flottenverfügbarkeit und deren Qualität konnte bereits deutlich gesteigert werden. Dazu tragen Maßnahmen wie Digitalisierungsprojekte, Fahrzeugprojekte und Maßnahmen in Flotten und Werken bei.
- **Resilienzsteigerung DB Regio:** Ausfälle von Zugfahrten bei DB Regio werden teilweise durch Fahrzeugstörungen oder fehlendes Zugpersonal ausgelöst. Es konnte eine deutliche Reduzierung der EVU-bedingten Ausfälle und in der Folge die Steigerung der betrieblichen Qualität erreicht werden. Zudem wurde die Steigerung der betrieblichen Resilienz durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) in der Disposition bei den Metropol-S-Bahnen gestartet.
- **Reisendeninformation:** Reisendeninformationen [DfE 13](#) sollen noch zuverlässiger werden sowie über alle Kanäle konsistent und für Fahrgäste intuitiv verständlich und handlungsleitend sein. Der Ausbau verschiedener Funktionen im DB Navigator ist in Umsetzung. Zudem werden Verspätungsprognosen durch verschiedene Maßnahmen kontinuierlich weiter verbessert.
- **DB Regio:** Das Projekt zur Erhöhung der Profitabilität von DB Regio [DfE 39](#) zielt darauf ab, die finanzielle und wirtschaftliche Tragfähigkeit zu sichern, indem wir auf veränderte Rahmenbedingungen im Markt reagieren.
- **DB Cargo:** Um bis Ende 2026 wirtschaftlich profitabel zu werden, hat DB Cargo im ersten Halbjahr 2025 einen zentralen Schritt in seiner Transformation [DfE 42f.](#) umgesetzt und u. a. eine kundenorientierte Struktur mit unternehmerischer Verantwortung eingeführt.
- **DB InfraGO:** Mit dem Projekt zur Effizienzsteigerung bei DB InfraGO rücken wir die verschiedenen Ziele von DB InfraGO und deren Steuerungsfähigkeit in den Fokus. Der erste Strang des Projekts konzentriert sich auf eine engmaschige unterjährige Steuerung der Wirtschaftlichkeit mit Blick auf die Erreichung der ambitionierten S3-Ziele. Im zweiten Strang befassen wir uns mit der Implementierung eines umfassenden Steuerungsmodells für DB InfraGO, um die Wirksamkeit des Investitions- und Instandhaltungsprogramms möglichst effizient auszugestalten und den Mitteleinsatz in den Dimensionen Menge, Ressourcen und Preis optimal zu steuern.
- **Sanierungsbeitrag Konzern und interne Dienstleister:** Die Konzernleitung und die internen Dienstleister erbringen im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 ihren Beitrag zur Effizienzsteigerung in den selbstständigen und un-selbstständigen Serviceeinheiten [DfE 54f.](#)
- **Senkung Strukturkosten Materialwirtschaft:** Das Projekt SCM@DB arbeitet an der inhaltlichen Optimierung und Neuausrichtung der Supply Chain für Schienenfahrzeugersatzteile im DB-Konzern.

SÄULE WIRTSCHAFTLICHKEIT

Wir wollen wieder profitabel werden: durch weiterentwickelte Geschäftsmodelle der Eisenbahnverkehrsunternehmen, mehr Effizienz und einen niedrigeren Personalaufwand v. a. in Verwaltung und Vertrieb. Die Top-Kennzahl ist das bereinigte EBIT [DfE 26ff.](#)

- **Gemeinsam stark:** Im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 soll der Personalbedarf insbesondere im Overhead bis 2027 reduziert werden. Der DB-Konzern soll effizienter und wirtschaftlicher werden.
- **DB Fernverkehr:** Im Rahmen der Säule Wirtschaftlichkeit des Sanierungsprogramms S3 verfolgt DB Fernverkehr [DfE 36](#) das Ziel, Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu steigern.

QUALITÄT UND SICHERHEIT

Pünktlichkeit

PÜNKTLICHKEIT / in %	1. Halbjahr 2025	2024	1. Halbjahr 2024
Schiene DB-Konzern in Deutschland	89,4	89,4	89,9
DB-Schienepersonenverkehr in Deutschland	89,5	89,5	90,1
DB Fernverkehr	63,4	62,5	62,7
DB Regio	90,6	90,7	91,2
DB Cargo (Deutschland)	67,8	68,0	68,1
DB Regio (Bus)	86,7	85,9	86,2
DB Cargo	68,1	68,2	68,4
Reisendenpünktlichkeit (DB Fernverkehr)	68,7	67,4	66,8

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

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich trotz einer intensiven Steuerung der Betriebsqualität weiter verringert. Gründe für die Entwicklung waren v. a. die folgenden strukturellen Themen:

- **Schlechter Anlagenzustand:** Die Infrastruktur ist überaltert sowie überlastet und die Anzahl erneuerungsbedürftiger Anlagen steigt weiter an. Dies führt zu Störungen u. a. bei Altstellwerken, im Bereich des Oberbaus und aufgrund maroder Bahnbrücken. Daraus entsteht eine hohe Anzahl an Langsamfahrstellen, die oft zu Verspätungen über einen langen Zeitraum führen.
- **Intensive Bautätigkeit:** Um das Streckennetz zu modernisieren, wurde auch im ersten Halbjahr 2025 viel gebaut, was zu Kapazitätseinschränkungen und teilweise kritischen Streckenauslastungen führte. V. a. kurzfristig notwendige Baubedarfe mit instabilen Bauplanungsprozessen belasteten die Betriebsqualität. Das führt zu einer hohen Anzahl von Zügen, die von Baumaßnahmen betroffen sind und folglich Zusatzverspätungen aufbauen.
- **Hohe Verkehrsdichte:** Das Wachstum von Verkehren findet zum größten Teil in den bereits heute hochbelasteten Verkehrsknoten wie Hamburg, Frankfurt am Main oder Köln statt. Diese punktuellen Überlastungen der Infrastruktur verursachen hohe Verspätungsübertragungen in das gesamte Netz.
- **Personalengpässe:** In einigen betrieblichen Schlüssel-funktionen (z. B. Fahrdienstleiter:innen und Triebfahrzeugführer:innen) wirkt sich die angespannte Arbeitsmarktlage weiterhin spürbar aus. Hinzu kommen kurzfristige

Ausfälle, etwa durch Erkrankungen, sodass die Personalabdeckung in diesen Bereichen stellenweise herausfordernd bleibt.

- **Weitere Ereignisse:** V. a. in großen Verkehrsknoten oder auf neuralgischen Strecken können Einzelereignisse große negative Auswirkungen auf die betriebliche Stabilität im Gesamtnetz haben. Dazu gehörten im ersten Halbjahr 2025 Ereignisse wie die Kollision eines ICE mit einem Lkw-Anhänger südlich von Hamburg im Februar 2025 sowie behördliche Einsätze wie bei der Entschärfung einer Weltkriegsbombe in Köln und die Messerattacke im Hamburger Hauptbahnhof im Mai 2025, aber auch Fremdeinwirkungen in den Bahnbetrieb wie z. B. durch den Großbrand bei einem Entsorgungsunternehmen im Mai 2025 oder die Oberleitungsbeschädigung durch Vogelflug in Hannover im Juni 2025.

MASSNAHMEN IM RAHMEN DES SANIERUNGSPROGRAMMS S3

Zur Stabilisierung und Verbesserung der Betriebsqualität wurde eine Vielzahl an Maßnahmen im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 initiiert und umgesetzt. Diese Maßnahmen greifen – wie z. B. bei der Einführung des vertakteten Bausystems – sehr tief in die strukturellen und zum Teil über mehrere Jahre vorgelagerten Planungsprozesse ein, sodass die volle Wirkung teilweise erst mittel- bis langfristig eintritt. Zusätzlich wird die Wirkung bereits implementierter Maßnahmen durch negative Struktur- und Einzeleffekte teils überkompensiert. Ursächlich dafür ist u. a., dass kurzfristig notwendige Baubedarfe häufiger auftreten und die Störanfälligkeit der Anlagen stärker voranschreitet als bislang antizipiert.

Vertaktetes Bauen (SB²)

Das Programm SB² – Bauen im Takt entwickelt Sperrzeiten-Container, die im Fahrplan standardisierte Sperrzeiten für Instandhaltungs- und für Investitionsmaßnahmen vorsehen. Ziel dieses Konzepts ist es, bis 2027 die Baubetroffenheit von Zügen gegenüber 2023 um 30 % zu reduzieren. Die Ausregelung der Container für investive Maßnahmen innerhalb des Netzfahrplans ist ein wesentlicher Hebel für diese Reduzierung.

Die Instandhaltungs-Container sind bereits seit Juni 2024 in der aktiven Umsetzung. Mehr als 80 % der Instandhaltungsarbeiten für Strecken, Knoten, S-Bahnen und zur präventiven Instandhaltung werden bereits getaktet durchgeführt. Im ersten Halbjahr 2025 ist die taktkonforme Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen auf 85 % gestiegen. Durch die Steuerung von Instandhaltungsmaßnahmen in die Container konnte deren Belegungsgrad deutlich verbessert werden und erreicht jetzt stabil 70 %.

Durch eine Anpassung der Container-Taktung im zweiten Halbjahr 2025 auf acht Wochen in Abschnitten mit gutem Netzzustand soll sich der positive Trend fortsetzen und der Belegungsgrad weiter steigen. Zielgröße für den Container-Belegungsgrad sind 80%. Für das Jahresende 2025 wird erwartet, dass die Baubetroffenheiten für die Zugverkehre der EVU um 15% niedriger sind als der Vorjahreswert.

Die Vorbereitungen für die Umsetzung der Container für Investitionsmaßnahmen im Netzfahrplan 2027 sind abgeschlossen und die Sperrzeiten für die Invest-Container in den Netzfahrplan aufgenommen.

Knotenmaßnahmen

Viele Verspätungen entstehen derzeit in den hochbelasteten Knoten wie Hamburg, Frankfurt am Main oder Köln. Um die Knoten zu entlasten, sind u. a. planmäßige Zugstarts und die Neutralisierung von Verspätungswirkungen aus den Knoten von hoher Bedeutung. Hier rücken der Bereitstellungsprozess und die Steigerung der Beginnplanmäßigkeit als wesentliche Treiber für die Gesamtpünktlichkeit in den Fokus. Die Beginnplanmäßigkeit konnte bereits durch ein gezieltes Maßnahmenpaket von 68,2% im ersten Halbjahr 2024 auf 72,5% im ersten Halbjahr 2025 gesteigert werden. Dazu zählen flexible Wendekonzepte und die Einführung von Flex-Abfahrten mit vorgezogener Kundenabfahrtszeit, die dispositiven Spielraum schaffen.

Linienmaßnahmen

Staus auf den Strecken etwa durch ungünstige Zugfolgen oder Verspätungsübertragungen sind ein wesentlicher Treiber für Unpünktlichkeit. Um Staus auf den Strecken entgegenzuwirken, werden Gegensteuerungsmaßnahmen für die Netzkorridore entwickelt, die von den elf Top-Linien von DB Fernverkehr befahren werden. Darüber hinaus erfolgen Maßnahmen wie die Vorhaltung von schnell einsatzbereiten Fahrzeugreserven.

Fahrzeugqualität DB Fernverkehr

Durch eine verbesserte Fahrzeugqualität wollen wir fahrzeugbedingte Zugausfälle reduzieren, die Verfügbarkeit steigern und zu einer höheren Pünktlichkeit und einem verbesserten Reisendenerlebnis beitragen. Durch eine jüngere Flotte und die Optimierung der Instandhaltung haben wir pünktlichkeitsrelevante Fahrzeugstörungen um rund 10% reduziert und die Fahrzeugverfügbarkeit um acht ICE pro Tag erhöht.

Resilienzsteigerung DB Regio

Um die Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen, stärkt DB Regio die Verantwortung in den Regionen: Werke und Flotten werden nun vor Ort aus einer Hand koordiniert.

Reisendeninformation

Die Qualität der Reisendeninformation ist ein entscheidender Faktor für die Kundenzufriedenheit im Nah- und Fernverkehr. Besonders in schwierigen Betriebssituationen sind unsere Kund:innen auf gute Informationen zur aktuellen Lage angewiesen. Im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 arbeiten wir daher konzernübergreifend daran, die Reisendeninformation bei Unregelmäßigkeiten gezielt zu verbessern. Der Erfolg unserer Maßnahmen wird an der Zufriedenheit mit der Reisendeninformation bei Unregelmäßigkeiten gemessen. Unser Ziel: Bis Ende 2027 sollen uns unsere Fahrgäste in solchen Situationen mit der Schulnote »Gut« bewerten. Im ersten Halbjahr 2025 konnten wir spürbare Fortschritte erzielen – etwa durch präzisere Prognosen zu Ankünften, Abfahrten und Umstiegen, durch einheitliche Störungs- und Baustellenmeldungen im S-Bahn-Bereich sowie durch eine flexiblere Alternativensuche im DB Navigator.

Digitalisierung und Technik

DIGITALISIERUNG

Unser Zielbild ist eine digitale Bahn, um den DB-Konzern für Kund:innen moderner und wirtschaftlicher zu gestalten. Dies umfasst die Schaffung eines vernetzten, automatisierten und integrierten Gesamtsystems im DB-Konzern. Denn Digitalisierung funktioniert nur synchron: Infrastruktur, Züge und Betrieb.

Maßnahmen

Um die digitale Transformation voranzutreiben, hat der DB-Konzern im Rahmen seiner strategischen Ausrichtung umfassende Digitalisierungsmaßnahmen und -ziele festgelegt.

- **Künstliche Intelligenz (KI):** Seit Jahresbeginn 2025 verstärkt der DB-Konzern die Anstrengungen zur breiten Umsetzung von KI-Lösungen, von hoch spezialisierten Einzelanwendungen im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung hin zur skalierbaren Nutzung in den Fachbereichen. Mit dem Go-live im Januar 2025 ist BahnGPT als konzernweiter, datenschutzkonformer KI-Chatbot im Freemium-Modell verfügbar. Seit Januar 2025 befinden sich KI-Copiloten wie GitHub Copilot und AWS Q im Kontext der Softwareentwicklung im operativen Einsatz – über 1.600 Mitarbeitende arbeiten bereits damit, 95% von ihnen



bewerten die Tools als hilfreich. Alle Anwendungen laufen über das zentrale KI-Ökosystem, das redundante Tool-Landschaften vermeidet, die Umsetzung beschleunigt und die Compliance sichert.

- **Projekt Argo:** Der DB-Konzern hat sich mit dem Projekt Argo zum Ziel gesetzt, alle bestehenden SAP-R/3-Systeme auf die SAP-S/4HANA-Plattform zu migrieren sowie Prozess- und Systemoptimierungen unter der Prämisse einer möglichst hohen Nutzung des SAP-Standards vorzunehmen. Dabei wurden im ersten Halbjahr 2025 folgende Fortschritte erzielt: U. a. wurden das Integrierte System der Instandhaltung (ISI) und das Instandhaltungs- und Planungssystem (ISP) von DB Energie erfolgreich auf SAP S/4HANA umgestellt. Hervorzuheben sind zudem zwei Go-lives des Extended-Warehouse-Managementsystems (EWM) in den Instandhaltungswerken Hannover und München sowie das Upgrade des SAP BI Netze vom Release BW on HANA auf BW/4HANA.
- **Digitale Instandhaltung Fahrzeuge:** Das Programm zielt darauf ab, Instandhaltungskapazitäten in den Werken zu erhöhen und Kosten in der Instandhaltung (IH) zu reduzieren. Im ersten Halbjahr 2025 wurden u. a. folgende Ergebnisse erzielt: Der Roll-out des Digital Twin Explorer (DTE) als zentrales Element für datenbasierte Optimierung des IH-Prozesses bei DB Regio ist gestartet, die Digitale Flottensteuerung ist in mehr als der Hälfte der Regionen/S-Bahnen von DB Regio produktiv im Einsatz, der Pilot für die Digitale Komponentenaufbereitung (DIKA) Stufe 3 als Werksteuerung in der Komponentenfertigung bei DB Fahrzeuginstandhaltung ist gestartet.
- **Cybersecurity:** Im ersten Halbjahr 2025 konnten wichtige Fortschritte im Bereich der Informationssicherheit erzielt werden. So wurde der konzernweite Informationssicherheitsbericht um eine quantitative Bewertung von Risiken erweitert. Der Regelwerksprozess wurde auf mehr Effizienz und Geschwindigkeit ausgerichtet. Das Cybersecurity-Konzernprogramm verläuft planmäßig, ebenso schreitet die Umsetzung risikomindernder Maßnahmen wie vorgesehen voran.
- **Starke IT:** Mit dem Programm Starke IT wird durch die Harmonisierung und Standardisierung von IT-Systemen und -Anwendungen die Effizienz und Wirksamkeit der IT-Landschaft gesteigert. Bis Ende 2027 reduzieren wir die Komplexität in der IT-Landschaft des DB-Konzerns durch Abschalten von rund 50% der Anwendungen in den Querschnittsfunktionen, wie z. B. Zeiterfassung oder Projektmanagement-Software. Im ersten Halbjahr 2025 konnten bereits über 150 Anwendungen abgeschaltet werden.

TECHNIK

Die technologischen Innovationen des DB-Konzerns verbessern nicht nur den Betrieb, sondern bereichern auch das Reiseerlebnis unserer Kund:innen. Im engen Schulterschluss mit Politik und Industrie werden sie kontinuierlich ausgebaut und setzen im Zielbild neue Standards für die Industrie und Branche.

Maßnahmen

- **Grüne Bahntechnik:** Das Programm Grüne Bahntechnik treibt die [grüne Transformation](#)  17 ff. mit dem Fokus auf Bahntechnik voran. In 2025 liegt der Fokus auf der Umsetzung und Weiterentwicklung von Projekten zur Energieoptimierung sowie zum Einsatz alternativer Kraftstoffe. Im Bereich der Traktionsenergie wird durch Nutzung erhöhter E-Bremskräfte bei Betriebsbremsungen Energie zurückgewonnen und die Abstellenergie durch optimierte Abstellungen eingespart. Für Einsparungen beim Energiebedarf von Fahrzeugen wird der Verbrauch der Klimaanlagen in Zügen von DB Regio reduziert, indem u. a. eine auslastungsabhängige Steuerung in Fahrzeugen nachgerüstet wird. Weiterentwickelt wird die Steuerung bzw. Kappung von Spitzenlasten durch Energiespeicher. Der Bereich Stationäre Energie beinhaltet z. B. selbstöffnende und -schließende [Hallentore](#)  Nr. 46 und Lacksysteme, die bei Raumtemperatur trocknen. Die Vorhaben reduzieren den stationären Wärmebedarf, optimieren Arbeitsabläufe und steigern die Zufriedenheit der Mitarbeitenden.
- **Automatisierung Rangieren und Bereitstellen (ARB):** Im ersten Halbjahr 2025 wurden wesentliche Weichen für die sukzessive Automatisierung von Rangierfahrten und Bereitstellungen in Depot- bzw. Bereitstellungsbereichen gestellt. Durch die Bündelung konzerninterner Aktivitäten zu Automatic Train Operation (ATO) und Remote Train Operation (RTO) konnten technologische und wirtschaftliche Grundlagen geschaffen werden, die eine effektive und effiziente Umsetzung im Betrieb ermöglichen. Die Fertigstellung der ersten Prototypen ist bis 2026 vorgesehen, unterstützt durch den gezielten Ausbau des Netzwerks mit Industriepartnern.



- **DataHub Europe:** Die Initiative DataHub Europe ist ein geplantes Joint Venture zwischen der Schwarz Gruppe und dem DB-Konzern, das sich auf die Entwicklung und Vermarktung von Produkten und Dienstleistungen im Bereich Datenmanagement und KI fokussiert. Dabei stehen Funktionen wie Datenkuratierung, Datenhandel und die effiziente Nutzung von Daten durch KI-Lösungen im Vordergrund. Im ersten Halbjahr 2025 hat die Schwarz Gruppe die DataHub Europe GmbH gegründet – ein wichtiger Meilenstein zur Erreichung der operativen Geschäftsfähigkeit. Die Beteiligung des DB-Konzerns an diesem Joint Venture wird derzeit von den Behörden im Rahmen eines Fusionskontrollverfahrens geprüft.

DIGITALE INFRASTRUKTUR UND KOMMUNIKATIONSTECHNIK

Am 1. Februar 2025 wurde innerhalb der DB InfraGO AG das neue Ressort Digitale Infrastruktur und Kommunikationstechnik zur Bündelung zentraler Aktivitäten und Kompetenzen für die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur eingerichtet. Zum 1. Juni 2025 wurden die [DB Kommunikationstechnik und Aktivitäten von DB E&C](#)  51 in das neue Ressort integriert. Mit rund 5.500 Mitarbeitenden soll das neue Ressort die Herausforderungen der digitalen Infrastruktur ganzheitlich angehen.

Ein wichtiger Meilenstein bei der Digitalisierung der Schiene wurde erreicht: Zum ersten Mal hat der DB-Konzern im Rahmen der Sektorinitiative Digitale Schiene Deutschland mit der Bahnindustrie einen Volumenvertrag abgeschlossen. Hier verpflichtet sich der DB-Konzern, bis 2028 eine festgelegte Menge an Leistungen und Produkten der Digitalen Leit- und Sicherungstechnik abzurufen. Im Gegenzug verpflichtet sich die Bahnindustrie, genau diese Leistungen und Produkte zu liefern. Ein erster Abruf aus dem Volumenvertrag ist bereits im Mai 2025 erfolgt.

Im Digitalen Knoten Stuttgart schreiten die Ausrüstung der Infrastruktur im Kernknoten sowie die Planung im Umland weiter voran. Auch die Aus- und Umrüstung von 517 Triebzügen nahm im ersten Halbjahr 2025 deutlich Fahrt auf. Erste Triebzüge werden seit März 2025 wieder im Fahrgastbetrieb eingesetzt.

Deutliche Fortschritte gab es auch im Projekt AutomatedTrain. Dort entwickelt und demonstriert der DB-Konzern gemeinsam mit acht Partnern die technische Machbarkeit einer fahrerlosen Bereit- und Abstellungsfahrt sowie die automatische Auf- und Abrüstung des Zuges. Der Umbau der beiden Testfahrzeuge hat bereits begonnen. Nach dem Umbau sollen ab September 2025 erste Tests mit den umgerüsteten Fahrzeugen starten.

Sicherheit

SICHERHEIT IN ZÜGEN UND BAHNHÖFEN

Für die Sicherheit in Zügen und Bahnhöfen setzt der DB-Konzern insbesondere auf drei Säulen: personelle Präsenz von Sicherheitskräften, enge Zusammenarbeit mit der Bundespolizei und Nutzung moderner Technik, darunter Drohnen, Video- und Sensortechnik. Aktuell sind rund 11.000 moderne Videokameras auf rund 1.000 Bahnhöfen im Einsatz. Die Livebilder der Kameras dienen Mitarbeitenden des DB-Konzerns zur Disposition, Verkehrssicherung und -überwachung sowie zur Wahrnehmung des Hausrechts. Zugriff auf Aufzeichnungen der Kameras hat ausschließlich die Bundespolizei. Dabei ist Videotechnik nur eine Säule neben der personellen Präsenz, die nach wie vor elementarer Bestandteil der Sicherheitskonzepte ist. Videotechnik kann nur dann vollen Nutzen erbringen, wenn eine rasche Intervention durch Einsatzkräfte ermöglicht wird. Rund 80% der Fahrzeuge der Nahverkehrsflotte sind mit Videoaufzeichnung ausgestattet.

MEHR PRÄSENZ ZUM SCHUTZ DER INFRASTRUKTUR

Das erwartete Kritische-Infrastrukturen-(KRITIS-)Dachgesetz zum Schutz kritischer Infrastrukturen stellt den DB-Konzern als Betreiber einer komplexen Infrastruktur in Deutschland vor große Herausforderungen. Neben bisher nur ausgewählten Anlagen wie Hochgeschwindigkeitsstrecken oder Betriebszentralen zählen dann auch weite Teile der Anlagen und Bauwerke sowie die IT-Infrastruktur des DB-Konzerns zur kritischen Infrastruktur. In enger Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium des Innern und dem Bundesministerium für Verkehr entwickelt der DB-Konzern Strategien für den Schutz der Infrastruktur, Schutzkonzepte sowie ein Berichts- und Meldewesen. Bereits in der Umsetzung ist eine gezielte Anlage von Redundanzen und eine zunehmende technische Sicherung von Außenanlagen.



PRÄVENTIONSARBEIT KLÄRT AUF UND SCHÜTZT VOR UNFÄLLEN

In enger Zusammenarbeit mit den Präventionskräften der Bundespolizei arbeiten die 24 Präventionsexpert:innen des DB-Konzerns in lokalen Präventionsprojekten und bundesweiten Kampagnen. Um künftig noch besser präsent sein zu können, wurde im ersten Halbjahr 2025 eine Aufstockung um weitere 14 Präventionskräfte beschlossen. Einsatzorte der Präventionsteams sind Bahnhöfe, Bahnübergänge, aber auch Güterbahnhöfe, wenn sich etwa unerlaubte Gleisüberschreitungen häufen. Hier wie auch in Schulen und Jugendeinrichtungen sensibilisieren sie zu den Gefahren an Bahnanlagen und geben Kindern und Jugendlichen Hinweise für sicheres Reisen mit der Bahn.

VIZEPRÄSIDENTSCHAFT IN EUROPÄISCHER SICHERHEITSKOOPERATION ÜBERNOMMEN

Bei der jährlichen Vollversammlung der Sondergruppe COLPOFER (Collaboration of railway police and security services) des internationalen Eisenbahnverbands Union Internationale des Chemins de fer (UIC) ist der Leiter der Konzernsicherheit des DB-Konzerns zum neuen Vizepräsidenten gewählt worden. Der DB-Konzern hat damit eine starke Rolle in der internationalen Zusammenarbeit zu Security-Themen im Eisenbahnbereich übernommen und wird sein Engagement für Sicherheit im europäischen Eisenbahnverkehr weiter ausbauen.

SICHERHEIT FÜR MITARBEITENDE IM FOKUS

Um Mitarbeitende besser vor Angriffen zu schützen, setzt der DB-Konzern weiter auf Bodycams. Neben Sicherheitskräften, die bereits seit 2016 mit Bodycams ausgerüstet sind, haben inzwischen auf zunächst freiwilliger Basis rund 5.000 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr von DB Regio die Möglichkeit, im Dienst Bodycams zu tragen. In den engen Grenzen der datenschutzrechtlichen Regelungen liefern die Bodycams bei einem Übergriff nicht nur zuverlässiges Beweismaterial, die Mitarbeitenden betonen darüber hinaus aus ihren Erfahrungen v. a. den deeskalierenden und abschreckenden Effekt der gut sichtbaren Geräte. Auch DB Fernverkehr erprobt den Einsatz von Bodycams – vorerst nur in den Nachtstunden.

VERNETZUNG FÜR MEHR SICHERHEIT

Der DB-Konzern ist eng mit Behörden, Ministerien sowie anderen Eisenbahnen im In- und Ausland vernetzt. Das Ziel ist ein gemeinsames Herangehen an Herausforderungen, die sich aus der aktuellen sicherheitspolitischen Lage ergeben. Im Hinblick auf hybride Bedrohungen gewinnt das Thema Resilienz zunehmend an Bedeutung. In der Praxis bedeutet dies, die Infrastruktur, aber auch die Betriebsprozesse stärker als bisher auf ihre Stabilität zu überprüfen und ausgehend von bekannten Bedrohungsszenarien widerstandsfähig zu machen.

An Bedeutung gewonnen hat für den DB-Konzern auch die Herstellung der der gesamteuropäischen Verteidigungsfähigkeit. Hierbei hat der DB-Konzern im Herzen Europas eine besondere Rolle. Mit den militärischen und zivilen Partnern gilt es, Anforderungen zu definieren und mögliche Szenarien durchzuplanen.

Bei Politik, Verbänden und Aufgabenträgern setzt sich der DB-Konzern für brancheneinheitliche Sicherheitsstandards für Züge und Bahnhöfe ein. Diese sollten bereits in den Ausschreibungen von Verkehrsverträgen verbindlich verankert werden. Nur so lassen sich die Forderungen nach stärkerer Präsenz von Sicherheitspersonal und Videotechnik in Bussen und Bahnen realisieren. Aus Sicht des DB-Konzerns ist dies ein entscheidender Faktor, um Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen.



GRÜNE TRANSFORMATION

Mit Blick auf die aktuell für den DB-Konzern drängendsten Herausforderungen durch den Klimawandel und die Umsetzung des [Sanierungsprogramms S3](#)  [10f.](#) legen wir als DB-Konzern in der ökologischen Nachhaltigkeit den Fokus in den kommenden Jahren auf Klimaschutz und Klimaresilienz. Unsere Handlungsfelder bleiben bestehen und Klimaresilienz ist ein eigenes Handlungsfeld geworden. Zugleich arbeiten wir aber auch weiter an Themen des Umwelt- und Ressourcenschutzes wie z. B. einem verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen, dem Schutz der Biodiversität und der Lärminderung für die von Schienenverkehrslärm betroffenen Anwohner:innen. Unsere Zielsetzungen verfolgen wir grundsätzlich weiter.

Klimaresilienz

Als Betreiber kritischer Infrastruktur und als Flächenorganisation sind wir von den aktuellen und zukünftigen Folgen des Klimawandels stark betroffen. Darum bereiten wir uns intensiv auf zunehmende Extremwetterereignisse vor und entwickeln unser Klimaresilienzmanagement in Abstimmung mit dem BMV strategisch und operativ weiter.

Durch ein vorausschauendes und proaktives Handeln wollen wir dabei nicht nur regulatorischen und gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Mit unserem konzernweiten und geschäftsfeldübergreifenden Resilienzmanagement legen wir zudem den Fokus auf eine sicherere Infrastruktur, resilientere Gebäude, zuverlässigere Fahrzeuge und den Schutz unserer Kund:innen und Mitarbeitenden vor den Folgen des Klimawandels. Die unterschiedlichen Maßnahmen bündeln wir u. a. im Programm Klimaresiliente Bahntechnik.

Knapp vier Jahre nach der Flutkatastrophe in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen fährt seit Juni 2025 auf der Eifelstrecke zwischen Gerolstein und Köln wieder durchgehend die Regionalbahn. Der Wiederaufbau stand im Zeichen von klimaresilienterem Bauen. Die Brücken wurden bspw. ohne Mittelpfeiler errichtet und Bahndämme, Durchlässe sowie Technik sind hochwasserfester gestaltet worden.

VEGETATIONSKONTROLLE IM GLEIS

Die Sicherheit der Reisenden hat für uns oberste Priorität. Gleichzeitig wollen wir die Folgen von Extremwetterereignissen für unsere Infrastruktur so weit wie möglich begrenzen und ihre Resilienz erhöhen. Darum entnehmen wir Sträucher und Bäume an unseren Strecken und mindern so das Risiko von Astbrüchen und Baumstürzen durch z. B. Stürme oder schweren Schneefall.

Bei der Vegetationskontrolle setzen wir auf ein koordiniertes Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen. Einerseits setzen wir auf Verfahren und Anwendungsstrategien im Bereich des mechanischen Vegetationsmanagements. Andererseits greifen wir auch auf zugelassene Herbizide zurück, um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten.

Klimaschutz

Um die deutschen und europäischen Klimaschutzziele erreichen zu können, braucht es eine nachhaltige Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Schließlich gehört der elektrifizierte Schienenverkehr zu den klimafreundlichsten Formen der Massenmobilität. Diesen Wettbewerbsvorteil wollen wir durch unser ambitioniertes Net-Zero-Ziel weiter stärken.

Wir wollen klimaneutral werden und haben uns verpflichtet, unsere Treibhausgasemissionen über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bis 2040 auf Net Zero zu reduzieren, d. h. eine Reduzierung der Scope-1- bis -3-Emissionen um mindestens 90% im Vergleich zu 2019. Die schwer oder anderweitig nicht vermeidbaren Restemissionen von maximal 10% wollen wir ab 2040 neutralisieren. Dieses Ziel wurde im März 2025 durch die Science Based Target initiative (SBTi) bestätigt. Bei unserer Dekarbonisierungsstrategie halten wir uns an den wissenschaftsbasierten Net-Zero-Standard der SBTi und folgen damit laut SBTi einem 1,5-°C-Pfad.

Um unser Net-Zero-Ziel mit unseren Zwischenzielen in den Scopes 1 bis 3 zu erreichen, setzen wir auf vier Hebel:

- Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien,
- Ausstieg aus dem Diesel und Elektrifizierung von Strecken,
- Steigerung der Energieeffizienz sowie
- Einsatz emissionsreduzierter Baustoffe.

Der bisherige Hebel »Wärmewende« wurde im ersten Halbjahr 2025 den Hebeln »Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien« sowie »Steigerung der Energieeffizienz« zugeordnet. Der Hebel »Einsatz emissionsreduzierter Baustoffe« wurde als neuer Hebel definiert.



ERHÖHUNG DES ANTEILS ERNEUERBARER ENERGIEN

Spätestens 2038 wollen wir den elektrifizierten DB-Schienenverkehr in Deutschland vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien betreiben. Bereits heute sind Reisende in unseren Fernverkehrszügen in Deutschland mit [100% Ökostrom](#) grün [Nr. 1](#) unterwegs. Seit Anfang 2025 werden alle [Bahnhöfe, Instandhaltungswerke, Bürogebäude](#) grün [Nr. 147](#) und Anlagen wie z. B. Stellwerke oder Weichenheizungen in Deutschland, die von DB Energie beliefert werden, mit Ökostrom versorgt. Auf dem Weg zu Net-Zero-Emissionen wollen wir auch die [Wärmeversorgung](#) grün [Nr. 97](#) von DB-Gebäuden klimafreundlicher gestalten und möglichst keine fossilen Energieträger mehr nutzen. Daher ersetzen wir schrittweise mit fossilen Energieträgern betriebene Anlagen am Ende ihres Lebenszyklus durch klimafreundlichere Alternativen. Neben den 19 Standorten, die wir bereits 2024 umgerüstet haben, befinden sich aktuell rund 20 weitere Standorte in der Planungsphase.

AUSSTIEG AUS DEM DIESEL UND ELEKTRIFIZIERUNG VON STRECKEN

Auf dem Weg zu Net Zero wollen wir keine fossilen Kraftstoffe mehr nutzen. Daher setzen wir im Rahmen unserer Dekarbonisierungsstrategie u. a. auf die weitere Elektrifizierung unseres Streckennetzes. Schon heute werden über 90% unserer Transporte im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Leistungstonnen-km; Ltkm) elektrisch erbracht. Jedoch wird es auch in Zukunft Streckenabschnitte geben, die aufgrund geografischer oder betrieblicher Besonderheiten nicht elektrifiziert werden können. Dort setzen wir auf einen technologieoffenen Ansatz mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen als Ersatz für fossilen Diesel.

Bei alternativen Kraftstoffen liegt der Fokus des DB-Konzerns aktuell auf dem [Biokraftstoff HVO \(Hydrotreated Vegetable Oil\)](#) grün [Nr. 164](#) als Brückentechnologie und kurzfristige Klimaschutzmaßnahme. Das vom DB-Konzern eingesetzte HVO wird ausschließlich aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt und verursacht im Vergleich zum herkömmlichen Diesel bilanziell rund 90% weniger Treibhausgasemissionen. Die Bündelung und Koordinierung des Hochlaufs von HVO erfolgt im Programm Dieselausstieg Schiene (DaS). Zugleich werden dort auch alternative Antriebe erprobt und ausgerollt. Nur mit diesen lassen sich langfristig emissionsarme Schienenverkehre realisieren. Dafür soll z. B. in Zusammenarbeit von DB Fahrzeuginstandhaltung mit dem Fraunhofer Institut für Fertigungstechnik und Angewandte Materialforschung (IFAM) ein Testzentrum für den Umbau und das Prüfen von Wasserstoffverbrennungsmotoren in Bremen

entstehen. Das haben der DB-Konzern und die Freie Hansestadt Bremen in einem Memorandum of Understanding im April 2025 vereinbart. Erforscht werden soll zunächst, wie heutige Verbrennungsmotoren für den Betrieb mit Wasserstoff umgerüstet werden können. Bis Ende Juni 2025 lief dafür eine Ausschreibung für den Motorenprüfstand, in dem die Verbrennungsmotoren unter realen Bedingungen getestet werden sollen.

STEIGERUNG DER ENERGIEEFFIZIENZ

Wir wollen sicherstellen, dass die von uns eingesetzte Energie möglichst effizient genutzt wird. Eine wichtige Funktion kommt dabei dem [Programm Grüne Bahntechnik](#) grün [14](#) zu, das auf Fahrzeug- und Infrastrukturseite u. a. das Thema Energieeffizienz vorantreibt.

Um die Treibhausgasemissionen des DB-Konzerns zu senken, setzen wir z. B. auf die fortlaufende Modernisierung unserer Fahrzeugflotte und die Reduzierung unserer Energieverbräuche. Bei unseren Zügen nutzen wir bspw. [Bremsenergie-rückspeisung](#) grün [Nr. 19](#). Darüber hinaus schulen und unterstützen wir unsere Fahrzeugführer:innen im [energiesparenden Fahren](#) grün [Nr. 8](#), indem wir kontinuierlich die Nutzung von Fahrassistenzsystemen ausbauen. Ende 2024 wurde bei DB Cargo ein Projekt abgeschlossen, das das bestehende Fahrassistenzsystem LEADER für den Einsatz auf Diesellokomotiven weiterentwickelt hat. Der Einsatz bei Streckenlokomotiven hat durchschnittlich 4,5% Kraftstoff pro Leistungskilometer einsparen können. Im ersten Halbjahr 2025 erfolgte die Ausrüstung von fünf Diesel-Streckenlokomotiven mit dem Fahrassistenzsystem LEADER sowie die Vorbereitung des Roll-outs für die gesamte Flotte. Bis Ende 2025 sollen dann insgesamt 60 Diesel-Streckenlokomotiven mit dem System ausgestattet sein.

Um die Energieproduktivität von Gebäuden und Anlagen zu erhöhen, automatisieren wir zudem manuelle Arbeitsschritte und optimieren Prozesse.

EINSATZ EMISSIONSREDUZIERTER BAUSTOFFE

Auf dem Weg zu Net Zero bis 2040 wollen wir unsere Treibhausgasemissionen weiter reduzieren. Gleichzeitig weiten wir aber die Bauaktivitäten im Schienennetz aus, was zusätzliche Emissionen verursacht, insbesondere in Scope 3. Um diese Emissionen zu minimieren, wollen wir verstärkt emissionsreduzierte Baustoffe nutzen. Dabei setzen wir auch auf starke Partnerschaften wie die Zukunftsinitiative Bahn-



bau (ZIB). Im Rahmen unserer mehrjährigen partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der Bauindustrie und Planern in der ZIB fand im März 2025 ein Gesamtcluster-Treffen statt. Der Fokus lag auf dem Thema »Grünes Planen, Bauen und Betreiben auch in ökonomisch und politisch herausfordernden Zeiten.«

Umweltschutz

Nach der Betriebssicherheit hat der Schutz von Umwelt und Natur einen hohen Stellenwert für den DB-Konzern – von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb der Infrastruktur. Derzeit entwickeln wir mit Blick auf die Biodiversität eine Net-Gain-Vision und arbeiten an einer besseren Vereinbarkeit von bahnbetrieblichen Erfordernissen und Naturschutz. Der Net-Gain-Ansatz verfolgt freiwillige, über die Kompensation hinausgehende biodiversitätssteigernde Maßnahmen.

Um dem Verlust von Biodiversität und Ökosystemen entgegenzuwirken, handeln wir nach dem Prinzip der Mitigationshierarchie: Zunächst sind negative Auswirkungen auf die Natur so weit wie möglich zu vermeiden. Wo Eingriffe mit Blick auf Betrieb und Betriebssicherheit unvermeidbar sind, werden Maßnahmen zur Minderung der damit verbundenen Auswirkungen ergriffen. Verbleibende Beeinträchtigungen werden durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen kompensiert, z. B. etwa durch die Schaffung naturschutzrechtlich anerkannter Ausgleichs- und Ersatzflächen.

Bspw. gleichen wir im Rahmen des geplanten viergleisigen Ausbaus der Strecke zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel den Eingriff in die Natur durch die ökologische Aufwertung des Eschersheimer Wehrs aus. Ein wichtiger Bestandteil dessen ist die Verbreiterung und Vertiefung eines 400 m langen Flussabschnitts, um die ökologische Durchgängigkeit für Fische zu verbessern und die Biodiversität zu fördern. Zusätzlich legen wir das Bachbett des Urselbachs tiefer und schaffen damit mehr Hochwasserschutz. Ende Januar 2025 wurde mit der Renaturierung des Urselbachs begonnen.

Ressourcenschutz

Um Emissionen aus steigenden Bauaktivitäten im Schienennetz zu minimieren, setzen wir verstärkt auf [emissionsreduzierte Baustoffe](#)  [18f](#). Damit zahlen wir zum einen auf unsere Klimaschutzziele ein und schaffen gleichzeitig die Grundlage für die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft im DB-Konzern.

Um Primärressourcen zu schonen und Emissionen zu reduzieren, wollen wir den Anteil von Recyclingmaterialien an unseren Baustoffen steigern, v. a. bei unseren Hauptressour-

cen Schienenstahl, [Gleisschotter](#)  [Nr. 51](#) und [Betonschwellen](#)  [Nr. 73](#), die zusammen rund 75 % des Gewichts unseres Gesamtmaterialeinsatzes (in Deutschland) darstellen. Gleichzeitig wollen wir die Recyclingquote aller Abfälle bei mindestens 95 % halten.

Der DB-Konzern strebt bis 2040 die Einführung einer Kreislaufwirtschaft an – vorbehaltlich wirtschaftlicher, rechtlicher und technologischer Voraussetzungen. Auf diesem Weg betrachten wir unsere Wertschöpfungskette von der Beschaffung über den betrieblichen Einsatz bis zur Entsorgung. Unser Anspruch ist es, Produktionsmittel und Produkte sowie die darin enthaltenen Ressourcen schonend einzusetzen und so lange wie möglich zu erhalten. Dies zählt auch auf die Verringerung unserer Scope-3-Emissionen ein.

Lärmschutz

Die Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene. Deshalb arbeiten wir zusammen mit dem Bund weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels: Bis 2050 wollen wir für alle betroffenen Anwohner:innen den Lärm durch die Schiene gemindert haben.

Bis Ende Juni 2025 haben wir insgesamt 2.358 km mit ortsfesten Lärmschutzmaßnahmen lärmsaniert. Mit rund 68 Mio. € wurden im ersten Halbjahr 2025 rund 14 km [Schallschutzwände](#)  [Nr. 25](#) errichtet und rund 1.200 Wohnungen mit [passiven Schallschutzmaßnahmen](#)  [Nr. 101](#) ausgestattet.



MITARBEITENDE

Mitarbeitendenzahl und -struktur

MITARBEITENDE NACH GESCHÄFTSFELDERN	Vollzeitpersonen (VZP) ¹⁾					Natürliche Personen (NP)				
	30.06. 2025	30.06. 2024	Veränderung		31.12. 2024	30.06. 2025	30.06. 2024	Veränderung		31.12. 2024
			absolut	%				absolut	%	
DB Fernverkehr	21.045	21.526	- 481	- 2,2	21.326	22.224	22.716	- 492	- 2,2	22.935
DB Regio	42.891	41.128	+ 1.763	+ 4,3	42.405	45.263	43.543	+ 1.720	+ 4,0	44.856
DB Cargo	27.155	30.794	- 3.639	- 11,8	29.483	27.594	31.350	- 3.756	- 12,0	29.992
DB InfraGO ²⁾	71.922	69.797	+ 2.125	+ 3,0	71.215	74.018	72.412	+ 1.606	+ 2,2	73.724
DB Energie	2.133	2.139	- 6	- 0,3	2.149	2.192	2.232	- 40	- 1,8	2.231
Beteiligungen/Sonstige ³⁾	57.373	60.112	- 2.739	- 4,6	59.072	59.645	62.893	- 3.248	- 5,2	61.727
DB-Konzern ³⁾	222.519	225.496	- 2.977	- 1,3	225.560	230.936	235.146	- 4.210	- 1,8	234.925
DB-Konzern - vergleichbar	222.519	225.410	- 2.891	- 1,3	225.560	230.936	235.055	- 4.119	- 1,8	234.925
Konsolidierungskreisänderungen	-	- 86	+ 86	- 100	-	-	- 91	+ 91	- 100	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs) ⁴⁾	222.519	296.449	- 73.930	- 24,9	296.662	230.936	308.268	- 77.332	- 25,1	308.119
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich ⁴⁾	-	70.953	- 70.953	- 100	71.102	-	73.122	- 73.122	- 100	73.194

Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 30. Juni 2024 und per 31. Dezember 2024 wurden nicht angepasst.

¹⁾ Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet.

Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

²⁾ Werte per 30. Juni 2024 und per 31. Dezember 2024 wegen der **Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH**  **51** angepasst.

³⁾ Werte per 30. Juni 2024 wegen des **Verkaufs von DB Schenker**  **25** angepasst.

⁴⁾ Enthält per 30. Juni 2024 sowie per 31. Dezember 2024 die Werte von DB Schenker.

Die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern ist per 30. Juni 2025 leicht gesunken.

- Geschäftsfeldübergreifend wirken sich die S3-Maßnahmen zur Personalbedarfssenkung aus, insbesondere in den Bereichen Verwaltung und Vertrieb.
- Darüber hinaus ist die Entwicklung im Wesentlichen auf Rückgänge bei DB Cargo im Rahmen des **Transformationsprogramms**  **42f.** zurückzuführen.
- Im Bereich Beteiligungen/Sonstige wirkten die qualifizierte Einstellungssteuerung und die S3-Maßnahmen insbesondere bei DB Zeitarbeit, DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Services sowie DB Vertrieb. Darüber hinaus sank die Mitarbeitendenzahl aufgrund der **konzerninternen Umhängung von Mitarbeitenden der DB E&C**  **51** zu DB InfraGO. Gegenläufig war der Mitarbeitenaufbau bei DB InfraGO, v. a. in den Bereichen Projektmanagement, Instandhaltung und Betrieb, aufgrund des erhöhten Baugeschehens. Darüber hinaus führte die konzerninterne Umhängung von Mitarbeitenden der DB E&C zu einem Anstieg der Mitarbeitenden bei DB InfraGO.

Bei DB Regio resultiert der Personalaufbau im Wesentlichen aus zusätzlichen Rekrutierungen sowie aus Leistungszuwächsen in der Sparte Schiene (z. B. Diesel-Schiennetz in Sachsen-Anhalt).

Der Anteil der Mitarbeitenden in Deutschland blieb unverändert bei rund 95% (per 30. Juni 2024: rund 95%).

MITARBEITENDE NACH REGIONEN / in VZP	30.06. 2025	30.06. 2024	Veränderung		31.12. 2024
			absolut	%	
Deutschland ¹⁾	211.250	213.713	- 2.463	- 1,2	214.047
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	9.885	10.681	- 796	- 7,5	10.321
Übrige Welt ¹⁾	1.384	1.102	+ 282	+ 25,6	1.192
DB-Konzern ¹⁾	222.519	225.496	- 2.977	- 1,3	225.560

Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 30. Juni 2024 und per 31. Dezember 2024 wurden nicht angepasst.

¹⁾ Werte per 30. Juni 2024 wegen des **Verkaufs von DB Schenker**  **25** angepasst.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN / in NP	30.06. 2025	30.06. 2024	Veränderung		31.12. 2024
			absolut	%	
Deutschland ¹⁾	219.587	223.257	- 3.670	- 1,6	223.309
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	9.965	10.783	- 818	- 7,6	10.418
Übrige Welt ¹⁾	1.384	1.106	+ 278	+ 25,1	1.198
DB-Konzern ¹⁾	230.936	235.146	- 4.210	- 1,8	234.925

Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 30. Juni 2024 und per 31. Dezember 2024 wurden nicht angepasst.

¹⁾ Werte per 30. Juni 2024 wegen des **Verkaufs von DB Schenker**  **25** angepasst.

Umsetzung des Sanierungsprogramms S3

Im Rahmen des konzernweiten [Sanierungsprogramms S3](#)  10f. reduziert der DB-Konzern seinen Personalbedarf bis 2027 um mehr als 10.000 Stellen. Ein Schwerpunkt liegt dabei insbesondere im Overhead. Ziel ist es, schlanker, wirtschaftlicher und effizienter zu werden. Der Abbau hat im ersten Halbjahr 2025 weitere Fortschritte gemacht. Der DB-Konzern legt dabei besonderen Wert auf ein konstruktives Miteinander und eine gute Sozialpartnerschaft. Für Mitarbeitende in Betrieben, in denen die Tarifverträge der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zur Anwendung kommen, gilt ein umfassender Kündigungsschutz. Betroffene Mitarbeitende können zum größten Teil innerhalb des internen Arbeitsmarktes des DB-Konzerns vermittelt werden. Des Weiteren nutzt der DB-Konzern die natürliche Fluktuation sowie Instrumente wie Altersteilzeit und Abfindungen.

Tarifabschluss mit der EVG

Der DB-Konzern und die EVG haben am 16. Februar 2025 einen neuen Tarifabschluss erzielt. Er beinhaltet u. a. Entgelterhöhungen in mehreren Schritten i. H. v. insgesamt 6,5% (Tabelleerhöhungen um 2,0% ab Juli 2025 und 2,5% ab Juli 2026 sowie 2,0% tarifliches Zusatzgeld als jährliche Einmalzahlung ab Dezember 2027) und eine Einmalzahlung i. H. v. 200 € im April 2025. Darüber hinaus wird ab Dezember 2026 ein zusätzliches tarifliches Zusatzgeld für Mitarbeitende im Schichtdienst i. H. v. 2,6% als jährliche Einmalzahlung gezahlt (bei Erfüllung spezifischer Voraussetzungen wie z. B. mindestens fünf Jahre Betriebszugehörigkeit) mit der Möglichkeit der teilweisen Umwandlung in zwei freie Tage ab 2027.

Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 33 Monaten (bis Dezember 2027) und umfasst damit den Zeitraum des Sanierungsprogramms S3. Für die Dauer des Tarifvertrags wurde eine Beschäftigungssicherung vereinbart.

Personalgewinnung

Auch während des Sanierungsprogramms S3 liegt weiterhin ein Fokus auf der Gewinnung von Mitarbeitenden in operativen Bereichen. Rund 5.700 Nachwuchskräfte sollen 2025 eine Ausbildung oder ein duales Studium im DB-Konzern beginnen. Per 30. Juni 2025 schafften dafür über 720 Schulpartnerschaften bundesweit direkte Zugänge und machten berufliche Perspektiven schon im Klassenzimmer erlebbar. Ergänzend dazu wurde im März 2025 das Praktika-Lab ge-

startet – ein innovatives, geschäftsfeldübergreifendes Praktikumsformat, bei dem Jugendliche in zwei Wochen verschiedene DB-Berufe kennenlernen.

Mit der Initiative »Jobs in deiner Nähe« will sich der DB-Konzern als starker und zugleich nahbarer Arbeitgeber positionieren. Geschichten von Mitarbeitenden, geteilt über Karrierekanäle und regionale Medien, sollen die Identifikation mit dem DB-Konzern stärken. Hierfür werden Mitarbeitende auch stärker in die Arbeitgeberkommunikation eingebunden: Seit Ende 2024 ermöglicht das Employee Advocacy Tool (EAT) die freiwillige Weiterverbreitung kuratierter Social-Media-Beiträge über private Kanäle. So entstehen Einblicke in die Arbeitswelt des DB-Konzerns.

Im Zuge des Sanierungsprogramms S3 unterstützt die Personalgewinnung mit dem Angebot Job-Neustart, Mitarbeitende aller Anstellungsverhältnisse in Veränderungssituationen: Sie erhalten individuelle Beratung und Begleitung, um neue berufliche Perspektiven zu entwickeln – innerhalb des DB-Konzerns oder extern.

Qualifizierung

Mit dem Go-live der Lernstation im Mai 2025 will der DB-Konzern die Digitalisierung des Lernens und Qualifizierens weiter vorantreiben. Die neue digitale Lernerlebensplattform gibt Mitarbeitenden individualisierte Lernempfehlungen und verzahnt DB-interne und -externe Lernangebote von Anbietern wie LinkedIn Learning und Bookbon. Über 26.000 Nutzer:innen allein im ersten Monat nach Go-live zeigen das hohe Interesse der Mitarbeitenden, sich über das zu ihrer Funktion gehörige Pflichtangebot hinaus individuell weiterzubilden. Ziel ist es, die Innovationskraft und die individuelle, fachliche und persönliche Weiterentwicklung unserer Mitarbeitenden nachhaltig zu stärken.

Moderne Arbeitsbedingungen

Unter dem Motto »Dein Fahrplan für ein gesundes Leben« fand im ersten Halbjahr 2025 wieder die DB-Gesundheitswoche für Mitarbeitende statt. In zahlreichen virtuellen Veranstaltungen wurden Themen rund um Ernährung, Bewegung, Schlaf, Medizin, mentale Gesundheit sowie Vereinbarkeit von Beruf und Familie angeboten. Alle Vorträge wurden aufgezeichnet und standen so allen Mitarbeitenden zur Verfügung.



Diversity

Der DB-Konzern setzt seinen Kurs zu mehr Vielfalt und Frauen in Führung fort: Das Ziel, den Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom Zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) betroffenen Gesellschaften auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene auf insgesamt 30 % bis Ende 2024 zu steigern, wurde erreicht. Bis 2035 soll der Anteil auf diesen Führungsebenen nun auf 40 % erhöht werden. Insgesamt arbeiten mehr als 55.000 Frauen im DB-Konzern (rund 24 %). Unser langfristiges Ziel ist die gleichberechtigte Teilhabe.

Die Aktivitäten des DB-Konzerns wurden im März 2025 auch extern gewürdigt. Zum dritten Mal in Folge belegt der DB-Konzern den ersten Platz beim Ranking des Frauen-Karriere-Index (FKI). Der FKI ist ein Messinstrument für die Entwicklung erfolgreicher Frauenkarrieren. Er liefert Kennziffern über New Leadership, Diversity und Transformation.

»Wenn Vielfalt gewinnt, gewinnt die DB« – unter diesem Motto hat der DB-Konzern auch im ersten Halbjahr 2025 am Deutschen Diversity Tag im Mai ein Zeichen für Zusammenhalt und Offenheit gesetzt. Ob persönliches LinkedIn-Statement, Teamfotos aus dem Arbeitsalltag oder Gedanken zur eigenen Vielfaltserfahrung: Bundesweit beteiligten sich zahlreiche Mitarbeitende an der Aktion.

Im Rahmen des Weltfrauentags im März 2025 setzte der DB-Konzern mit dem »Female ICE« ein Zeichen für Vielfalt. Initiiert vom Netzwerk »Frauen bei der Bahn« fuhr ein ICE mit rein weiblicher Besatzung von Berlin nach Frankfurt am Main. Der Female ICE ist Teil des Weltfrauenmonats des DB-Konzerns, der mit Recruiting-Events und Jobberatungen speziell für Frauen aufzeigt, wie vielfältig die Karrieremöglichkeiten im DB-Konzern sind.

Gemeinsam mit dem LGBTIQ-Mitarbeitendennetzwerk »railbow« beteiligte sich der DB-Konzern an den bundesweiten Christopher-Street-Day-(CSD-)Demonstrationen. Bis Ende Juni 2025 war der DB-Konzern auf CSD-Demonstrationen in acht Städten vertreten. Auch mit der Beflaggung vieler Standorte mit Regenbogenfahnen setzte der DB-Konzern ein sichtbares Zeichen für Respekt und Vielfalt.



GESCHÄFTSVERLAUF

Überblick

UMSATZ BEREINIGT / in Mio. €	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%	2025	2024	absolut	%
DB Fernverkehr	2.974	2.803	+171	+6,1	2.881	2.717	+164	+6,0
DB Regio	5.369	5.032	+337	+6,7	5.302	4.953	+349	+7,0
DB Cargo	2.531	2.783	-252	-9,1	2.388	2.624	-236	-9,0
DB InfraGO ¹⁾	4.319	4.087	+232	+5,7	1.588	1.522	+66	+4,3
DB Energie	1.677	1.830	-153	-8,4	742	715	+27	+3,8
Beteiligungen/Sonstige ¹⁾	3.328	3.252	+76	+2,3	437	373	+64	+17,2
Konsolidierung ^{1), 2)}	-6.860	-6.883	+23	-0,3	-	-	-	-
DB-Konzern²⁾	13.338	12.904	+434	+3,4	13.338	12.904	+434	+3,4
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) ^{2), 3)}	19.478	24.049	-4.571	-19,0	19.475	24.040	-4.565	-19,0
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ^{2), 3)}	6.140	11.145	-5.005	-44,9	6.137	11.136	-4.999	-44,9

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN / in Mio. €	EBITDA bereinigt				EBIT bereinigt			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%	2025	2024	absolut	%
DB Fernverkehr	240	62	+178	-	-59	-232	+173	-74,6
DB Regio	423	264	+159	+60,2	103	-66	+169	-
DB Cargo	70	-53	+123	-	-96	-261	+165	-63,2
DB InfraGO ¹⁾	333	-261	+594	-	-204	-700	+496	-70,9
DB Energie	90	230	-140	-60,9	52	192	-140	-72,9
Beteiligungen/Sonstige ¹⁾	310	216	+94	+43,5	-12	-105	+93	-88,6
Konsolidierung ^{1), 2)}	-68	-93	+25	-26,9	-23	-53	+30	-56,6
DB-Konzern²⁾	1.398	365	+1.033	-	-239	-1.225	+986	-80,5
Marge ²⁾ in %	10,5	2,8	+7,7	-	-1,8	-9,5	+7,7	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) ^{2), 3)}	1.825	1.446	+379	+26,2	-53	-643	+590	-91,8
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ^{2), 3)}	427	1.081	-654	-60,5	186	582	-396	-68,0

INVESTITIONEN / in Mio. €	Brutto-Investitionen				Eigenfinanzierte Netto-Investitionen ⁵⁾			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%	2025	2024	absolut	%
DB Fernverkehr	377	457	-80	-17,5	377	457	-80	-17,5
DB Regio	235	200	+35	+17,5	233	193	+40	+20,7
DB Cargo	151	125	+26	+20,8	151	125	+26	+20,8
DB InfraGO ¹⁾	6.007	5.635	+372	+6,6	537	706	-169	-23,9
DB Energie	164	125	+39	+31,2	80	42	+38	+90,5
Beteiligungen/Sonstige ¹⁾	390	523	-133	-25,4	390	523	-133	-25,4
Konsolidierung ^{1), 2)}	14	-76	+90	-	14	-70	+84	-
DB-Konzern²⁾	7.338	6.989	+349	+5,0	1.782	1.976	-194	-9,8
davon Investitionszuschüsse ²⁾	1.313	3.283	-1.970	-60,0	-	-	-	-
davon Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen ⁴⁾	4.243	1.730	+2.513	+145	-	-	-	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) ^{2), 3)}	7.571	7.305	+266	+3,6	2.015	2.286	-271	-11,9
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ^{2), 3)}	233	316	-83	-26,3	233	310	-77	-24,8

¹⁾ Werte für das erste Halbjahr 2024 wegen der Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH $\text{€} 51$ angepasst.

²⁾ Werte für das erste Halbjahr 2024 wegen des Verkaufs von DB Schenker $\text{€} 25$ angepasst.

³⁾ Enthält für das erste Halbjahr 2025 die Werte vom 1. Januar bis 30. April 2025 von DB Schenker und für das erste Halbjahr 2024 die Werte vom 1. Januar bis 30. Juni 2024 von DB Schenker sowie die Werte vom 1. Januar bis 31. Mai 2024 von DB Arriva.

⁴⁾ Die Ablösung für durch den DB-Konzern in 2023 finanzierte Vorleistungen für Investitionen in die Schieneninfrastruktur i. H. v. 1.290 Mio. € wurde dem Mittelfluss der Eigenkapitalerhöhung durch den Bund im ersten Halbjahr 2024 (3.020 Mio. €) zugeordnet.

⁵⁾ Ohne Eigenkapitalerhöhungen des Bundes $\text{€} 6$ zur Infrastrukturfinanzierung.

Marktumfeld

PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR

Die Nachfrage nach Mobilität entwickelte sich im ersten Halbjahr 2025 uneinheitlich. Der Personenverkehr verzeichnete eine leicht positive Entwicklung, das Wachstum fiel in den einzelnen Marktsegmenten jedoch unterschiedlich aus. Dämpfend wirkte in allen Segmenten die schwache konjunkturelle Entwicklung. Positiver Nachfragetreiber für den öffentlichen Nahverkehr bleibt das Deutschland-Ticket.

Der Güterverkehrsmarkt war im ersten Halbjahr 2025 geprägt von Rückgängen bei nahezu allen Verkehrsträgern aufgrund der Handelskonflikte und von Kostendruck entlang der Logistikketten. Auch der Güterverkehrsmarkt in Deutschland entwickelte sich weiter leicht rückläufig.

WELTWIRTSCHAFT

Die Weltwirtschaft war im ersten Halbjahr 2025 spürbar von den Unsicherheiten rund um die US-Handelspolitik geprägt. In vielen Regionen – darunter auch die USA – fiel das Wirtschaftswachstum in den ersten Monaten des Jahres 2025 deutlich verhaltener aus. Die Wirtschaftsleistung in Europa legte hingegen im ersten Quartal 2025 leicht zu, was auch auf Vorzieheffekte im Außenhandel zurückzuführen ist, um drohenden Zollsteigerungen zuvorzukommen. In Deutschland setzte sich der Abwärtstrend der Industrieproduktion fort, dies führte insgesamt zu einer Stagnation der Wirtschaftsleistung im ersten Halbjahr 2025.

ENERGIEMÄRKTE

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

Brentöl

BRENT / in USD/bbl	1. Halbjahr 2025	2024	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	70,8	79,9	- 9,1	- 11,4
Höchstpreis	82,6	92,2	- 9,6	- 10,4
Tiefstpreis	58,4	68,7	- 10,3	- 15,0
Endpreis per 30.06./31.12.	67,6	74,6	- 7,0	- 9,4

Quelle: LSEG

Die Ölpreise sind im ersten Halbjahr 2025 gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken. Dies liegt v. a. an der Produktionsausweitung der OPEC+ und einer infolge des gedämpften globalen Wirtschaftswachstums reduzierten Nachfrage.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen im ersten Halbjahr 2025 leicht unter dem Niveau der Vorjahreswerte. Im weiteren Jahresverlauf wird ein Rückgang erwartet, bedingt durch sinkende Ölpreise und eine Aufwertung des Euro.

Strom und Emissionszertifikate

	1. Halbjahr 2025	2024	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	88,3	88,7	- 0,4	- 0,5
Höchstpreis	103,2	103,8	- 0,6	- 0,6
Tiefstpreis	76,8	67,6	+ 9,2	+ 13,6
Endpreis per 30.06./31.12.	84,6	88,8	- 4,2	- 4,7
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/t CO₂				
Durchschnittspreis	72,6	66,5	+ 6,1	+ 9,2
Höchstpreis	84,5	81,3	+ 3,2	+ 3,9
Tiefstpreis	60,1	51,1	+ 9,0	+ 17,6
Endpreis per 30.06./31.12.	69,0	73,0	- 4,0	- 5,5

Quelle: LSEG

Nach zwei rückläufigen Jahren sind die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferung im Folgejahr im ersten Halbjahr 2025 gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant. Seit Beginn des Ukraine-Kriegs 2022 trieb v. a. das reduzierte Angebot an Erdgas die Strompreise. Mit der Entspannung der Gasversorgung ist seit 2023 das Strompreinsniveau im Großhandel gesunken. Risiken aus der Volatilität der Erzeugung aus erneuerbaren Energien schlagen sich zunehmend preislich nieder. Die Verbraucherpreise für Strom in Deutschland liegen im langfristigen Vergleich weiterhin auf einem hohen Niveau. Seit 2024 wirken spürbar höhere Netzentgelte preistreibend, da die Preisbremsen für Strom und Gas Ende 2023 ausgelaufen sind. Seit 2025 greift die neue Erneuerbare-Energien-(EE-)Netzkostenverteilung mit dem Ziel einer regional gerechteren Verteilung der Kosten.

Der durchschnittliche Preis für Emissionszertifikate im Europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS) ist im ersten Halbjahr 2025 gestiegen. Ein Grund ist der höhere Bedarf an Zertifikaten bei leicht zunehmender Industrieproduktion in der EU. Preisanstiege sind weiterhin eng verknüpft mit verschärften Emissionszielen zur Erreichung der Klimaziele durch die sukzessive Reduzierung ausgegebener Zertifikate.

Ertragslage

- > Wegfall von Vorleistungen zur Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sowie von Streikeffekten treiben deutliche Ergebnisverbesserung.
- > Ergebnisentwicklung weiter unter Druck - Belastungen durch Tarifeffekte und eine weiterhin schwache Leistungsqualität.
- > Gegensteuerungsmaßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 fortgeführt und ausgebaut.
- > Umsatz und Ergebnis infolge des Verkaufs von DB Schenker deutlich unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2024.

VERGLEICHBARKEIT ZUM ERSTEN HALBJAHR 2024

Verkauf von DB Schenker vollzogen

Am 30. April 2025 hat die DB AG den Verkauf von DB Schenker an die dänische Transport- und Logistik-Gruppe DSV für einen Unternehmenswert (Enterprise Value) von 14,3 Mrd. €, die einem Kaufpreis (Equity Value) von 11,3 Mrd. € entsprechen, abgeschlossen. Der am 30. April 2025 erhaltene Kaufpreis betrug 12,5 Mrd. € und umfasste neben der Ablösung interner Verbindlichkeiten u. a. auch die vereinbarte Verzinsung des Kaufpreises. Zuvor hatte DSV von den Kartellbehörden der Europäischen Union und der USA die letzten ausstehenden Genehmigungen für den Erwerb von DB Schenker erhalten. Nachdem am 13. September 2024 der Vorstand der DB AG einen Vertrag zum Verkauf von DB Schenker an DSV unterzeichnet hatte, stimmte am 2. Oktober 2024 auch der Aufsichtsrat der DB AG dem Verkauf zu. Zugleich erteilte der Bund die nach Bundeshaushaltsordnung (BHO) für die Transaktion erforderliche Zustimmung.

DB Schenker wird bereits seit dem Vorjahr nicht mehr als Geschäftsfeld/Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt, sondern als **nicht fortgeführter Geschäftsbereich**  71 ausgewiesen. Die Werte des ersten Halbjahres 2024 (mit Ausnahme der Konzern-Bilanz) wurden entsprechend angepasst.

- Die Ertragspositionen (im Wesentlichen Umsatzerlöse: – 9,4 Mrd. €), Aufwandspositionen (v. a. Materialaufwand: – 5,7 Mrd. € und Personalaufwand: – 2,0 Mrd. €) und Ergebnisgrößen (EBIT bereinigt: – 0,5 Mrd. €) liegen nun auf einem deutlich niedrigeren Niveau als im ersten Halbjahr 2024.

- Dies gilt auch für einzelne Positionen der Kapitalflussrechnung, insbesondere bei der Ermittlung des Mittelflusses aus betrieblicher Geschäftstätigkeit (– 0,2 Mrd. €). Durch die Anpassung der Zahlen des ersten Halbjahres 2024 sind die Werte um diese Effekte bereinigt und uneingeschränkt vergleichbar.
- In der Bilanz per 30. Juni 2024 wurden alle konzernexternen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von DB Schenker in die entsprechenden Positionen für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden in den kurzfristigen Bereich umgegliedert. Daraus ergibt sich eine Verschiebung von den langfristigen zu den kurzfristigen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Die Vergleichbarkeit einzelner Bilanzpositionen ist diesbezüglich eingeschränkt.
- Die regionale Diversifizierung unserer Kennzahlen hat sich deutlich verändert; unsere Aktivitäten in Deutschland sind noch prägender geworden.

Die fortgeführten Geschäftsbereiche des DB-Konzerns beinhalten nach der Umgliederung von DB Schenker die übrigen fünf Geschäftsfelder und den Bereich Beteiligungen/Sonstige.

Weitere Informationen zu **Veränderungen im Konsolidierungskreis**  71 sind im Konzern-Zwischenabschluss dargestellt.

UMSATZ

UMSATZ / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
Umsatz ¹⁾	13.327	12.904	+ 423	+ 3,3
⊕ Sondereffekte	11	0	+ 11	-
Umsatz bereinigt¹⁾	13.338	12.904	+ 434	+ 3,4
⊕ Konsolidierungskreisänderungen	-	-	-	-
⊕ Währungskursänderungen	7	-	+ 7	-
Umsatz vergleichbar	13.345	12.904	+ 441	+ 3,4
Umsatz bereinigt (inkl. nicht fortgeführter Geschäftsbereiche) ^{1), 2)}	19.478	24.049	- 4.571	- 19,0
davon nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ^{1), 2)}	6.140	11.145	- 5.005	- 44,9

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2024 wegen des **Verkaufs von DB Schenker**  25 angepasst.

²⁾ Enthält für das erste Halbjahr 2025 die Werte vom 1. Januar bis 30. April 2025 von DB Schenker und für das erste Halbjahr 2024 die Werte vom 1. Januar bis 30. Juni 2024 von DB Schenker und die Werte vom 1. Januar bis 31. Mai 2024 von DB Arriva.

Die Umsatzentwicklung war etwas besser. Umsatzzuwächse resultierten u. a. aus dem Wegfall von Streikeffekten im ersten Halbjahr 2024 sowie positiven Preiseffekten v. a. bei DB Regio (insbesondere aus der Dynamisierung der Bestellerentgelte) und DB InfraGO. Belastungen resultierten aus fehlenden konjunkturellen Impulsen (insbesondere bei DB Cargo) sowie Absatzpreis- und Volumenrückgängen bei DB Energie. Darüber hinaus wirkten sich die anhaltend hohen baubedingten Einschränkungen dämpfend auf die Nachfrage aus.

Sondereffekte waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich. **Veränderungen im Konsolidierungskreis** Δ 71 und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen.

Der Umsatzrückgang bei den **nicht fortgeführten Geschäftsbereichen** Δ 71 resultierte v. a. daraus, dass DB Schenker aufgrund des vollzogenen Verkaufs im ersten Halbjahr 2025 nur noch für vier Monate in den Konzern-Zwischenabschluss einbezogen wurde. Zudem waren im ersten Halbjahr 2024 noch Umsätze von DB Arriva für fünf Monate enthalten.

Umsatzstruktur

AUSSENUMSATZSTRUKTUR BEREINIGT (FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE) / in %	1. Halbjahr		Veränderung Prozentpunkte
	2025	2024	
DB Fernverkehr	21,6	21,1	+0,5
DB Regio	39,7	38,4	+1,3
DB Cargo	17,9	20,3	-2,4
DB InfraGO	11,9	11,8	+0,1
DB Energie	5,6	5,5	+0,1
Beteiligungen/Sonstige	3,3	2,9	+0,4
DB-Konzern	100	100	-

Werte für das erste Halbjahr 2024 wegen des **Verkaufs von DB Schenker** Δ 25 angepasst.

Die Umsatzstruktur (fortgeführte Geschäftsbereiche) hat sich im ersten Halbjahr 2025 nicht wesentlich verändert. U. a. stieg der Umsatzanteil von DB Regio v. a. infolge höherer Bestellerentgelte. Gegenläufig ist der Umsatzanteil von DB Cargo infolge von Leistungsrückgängen gesunken.

Der Verkauf von DB Schenker hat auch einen signifikanten Effekt sowohl auf die Höhe der Umsatzanteile der übrigen Geschäftsfelder, da der Anteil von DB Schenker am Konzernumsatz im ersten Halbjahr 2024 rund 42 % betrug, als auch infolge des sehr stark international geprägten Geschäfts auf den Anteil des Umsatzes, der in Regionen außerhalb Deutschlands erzielt wurde.

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in %

1. Halbjahr 2025 / 1. Halbjahr 2024



Werte für das erste Halbjahr 2024 wegen des **Verkaufs von DB Schenker** Δ 25 angepasst.

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
Deutschland	12.701	12.290	+ 411	+ 3,3
Europa (ohne Deutschland)	531	539	- 8	- 1,5
Übrige Welt	106	75	+ 31	+ 41,3
DB-Konzern	13.338	12.904	+ 434	+ 3,4

Werte für das erste Halbjahr 2024 wegen des **Verkaufs von DB Schenker** Δ 25 angepasst.

Die regionale Umsatzstruktur (fortgeführte Geschäftsbereiche) hat sich im ersten Halbjahr 2025 nicht wesentlich verändert und wird durch die Aktivitäten in Deutschland geprägt:

- In Deutschland wuchs der Umsatz v. a. bei DB Regio, DB InfraGO und DB Fernverkehr. Belastungen resultierten aus baubedingten Einschränkungen, einer schwachen Betriebsqualität und Volumenrückgängen bei DB Cargo.
- In Europa (ohne Deutschland) war u. a. die Entwicklung von DB Cargo in Schweden (– 14 Mio. €), Spanien (– 12 Mio. €) und Rumänien (– 12 Mio. €) ein wesentlicher Faktor. Teilweise kompensierend wirkte u. a. die Entwicklung in Frankreich (+ 9 Mio. €) und Italien (+ 8 Mio. €).
- In der Region Übrige Welt stieg der Umsatz durch die Aktivitäten der DB E.C.O. Group insbesondere in Nordamerika auf niedrigem Niveau deutlich.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns wurde im ersten Halbjahr 2025 im Wesentlichen geprägt durch den Wegfall von negativen Streikeffekten sowie von Vorleistungen für Instandhaltungsleistungen für die Schieneninfrastruktur im ersten Halbjahr 2024, die vom Bund im zweiten Halbjahr 2024 ausgeglichen wurden. Geringere Verluste bei DB Cargo und eine bessere Entwicklung bei DB Regio (v. a. infolge höherer Bestellerentgelte) sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung im Rahmen des Sanierungsprogramms S3 (u. a. eine qualifizierte Ausgabensteuerung) hatten einen zusätzlichen positiven Effekt. Gegenläufig kam es zu weiteren Belastungen

Geschäftsverlauf

ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	1. Halbjahr				Veränderung		
	2025	Umglie- derungen	Bereinigung Sondereffekte	2025 bereinigt	2024 bereinigt	absolut	%
	Umsatz	13.327	-	11	13.338	12.904	+ 434
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.039	-	-	2.039	1.836	+ 203	+ 11,1
Sonstige betriebliche Erträge	2.056	-	- 67	1.989	1.107	+ 882	+ 79,7
Materialaufwand	- 5.997	-	5	- 5.992	- 6.079	+ 87	- 1,4
Personalaufwand	- 8.605	-	88	- 8.517	- 7.924	- 593	+ 7,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.584	-	125	- 1.459	- 1.479	+ 20	- 1,4
EBITDA	1.236	-	162	1.398	365	+ 1.033	-
Abschreibungen	- 1.637	-	-	- 1.637	- 1.590	- 47	+ 3,0
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	- 401	-	162	- 239	- 1.225	+ 986	- 80,5
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	- 286	14	3	- 269	- 359	+ 90	- 25,1
Operatives Ergebnis nach Zinsen	- 687	14	165	- 508	- 1.584	+ 1.076	- 67,9
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	6	4	-	10	8	+ 2	+ 25,0
Übriges Finanzergebnis	- 78	- 18	-	- 96	56	- 152	-
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-	- 1	+ 1	- 100
Außerordentliches Ergebnis	-	-	- 165	- 165	- 66	- 99	+ 150
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 759	-	-	- 759	- 1.587	+ 828	- 52,2
Ertragsteuern	- 1	-	-	- 1	- 17	+ 16	- 94,1
tatsächliche Ertragsteuern	- 10	-	-	- 10	- 17	+ 7	- 41,2
latenter Steueraufwand (-)/-ertrag (+)	9	-	-	9	0	+ 9	-
Ergebnis nach Ertragsteuern (fortgeführte Geschäftsbereiche)	- 760	-	-	- 760	- 1.604	+ 844	- 52,6
Ergebnis nach Ertragsteuern (nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) ¹⁾	7.653	-	-	7.653	373	+ 7.280	-
Ergebnis nach Ertragsteuern¹⁾	6.893	-	-	6.893	- 1.231	+ 8.124	-
Aktionäre der DB AG ¹⁾	6.876	-	-	6.876	- 1.256	+ 8.132	-
Hybridkapitalgeber	14	-	-	14	13	+ 1	+ 7,7
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	3	-	-	3	12	- 9	- 75,0

Werte für das erste Halbjahr 2024 wegen des [Verkaufs von DB Schenker](#) [25](#) angepasst.

¹⁾ Enthält für das erste Halbjahr 2025 die Werte vom 1. Januar bis 30. April 2025 von DB Schenker und für das erste Halbjahr 2024 die Werte vom 1. Januar bis 30. Juni 2024 von DB Schenker und die Werte vom 1. Januar bis 31. Mai 2024 von DB Arriva.

insbesondere aus höheren Personalaufwendungen (Tarifeffekte). Die schwache betriebliche Qualität belastete die Entwicklung weiterhin. Zudem war das Ergebnis von DB Energie v. a. infolge eines Mengen- und Absatzpreissrückgangs rückläufig. Weitere Informationen im Abschnitt [Entwicklung der Geschäftsfelder](#) [35ff.](#)

Die operativen Ergebnisgrößen stiegen insgesamt spürbar an, allerdings war das bereinigte EBIT weiterhin negativ. Insbesondere bei DB InfraGO, DB Cargo und DB Fernverkehr blieb die Situation angespannt.

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten. Das Vorgehen bei den Umgliederungen und Bereinigungen ist unverändert und im Integrierten Bericht 2024 erläutert.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2025 (bereinigte Ergebnisrechnung)

Die Ertragsentwicklung war insgesamt deutlich positiv:

- **Sonstige betriebliche Erträge (+79,7%/+ 882 Mio. €):** deutlicher Anstieg, ganz wesentlich getrieben durch den Ausgleich von Instandhaltungsleistungen für die Schieneninfrastruktur durch den Bund (+ 0,7 Mrd. €). Im Vorjahr wurden die im ersten Halbjahr erbrachten Leistungen erst im zweiten Halbjahr ausgeglichen. Höhere staatliche Zuschüsse u. a. bei DB Cargo (insbesondere Förderung des Einzelwagenverkehrs) unterstützten die Entwicklung.
- **Umsatz (+3,4%/+ 434 Mio. €):** leichter Anstieg, getrieben durch DB Fernverkehr, DB Regio und DB InfraGO [25f.](#)
- **Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen (+11,1%/+ 203 Mio. €):** deutlicher Anstieg, der v. a. aus dem höheren Bau- und Projektvolumen in der Eisenbahninfrastruktur resultierte.

Auf der Aufwandsseite kam es infolge höherer Personalkosten und Abschreibungen zu zusätzlichen Belastungen:

- **Personalaufwand (+7,5%/+593 Mio. €):** starker Anstieg, im Wesentlichen getrieben durch Tarifeffekte. Der leichte Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl wirkte teilweise kompensierend, hier machte sich der Rückgang in den Bereichen Verwaltung und Vertrieb bemerkbar. In den operativen Bereichen (insbesondere bei DB InfraGO und DB Regio) stieg die Zahl der Mitarbeitenden an.

- **Abschreibungen (+3,0%/+47 Mio. €):** leichter, investitionsbedingter Anstieg.

Gegenläufig wirkten die Entwicklung des Materialaufwands, der getrieben durch Leistungsrückgänge bei DB Cargo sank, sowie niedrigere sonstige betriebliche Aufwendungen:

- **Materialaufwand (-1,4%/-87 Mio. €):** leichter Rückgang, getrieben v. a. durch leistungsbedingt geringere Aufwendungen bei DB Cargo. Teilweise kompensierend wirkten zusätzliche Belastungen insbesondere aus einer weiteren Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur. Seit dem Vorjahr werden diese Maßnahmen teilweise durch den Bund ausgeglichen (Gegenposition in den sonstigen betrieblichen Erträgen).

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (-1,4%/-20 Mio. €):** leichter Rückgang u. a. infolge aufwandsreduzierender Effekte aus Gegensteuerungsmaßnahmen. U. a. gingen die Aufwendungen für Beratung, IT-Leistungen sowie Werbung zurück. Teilweise dämpfend wirkten v. a. höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit Abgängen von Sachanlagen (insbesondere bei DB InfraGO), für Mieten für Software sowie für Schadenersatz.

- **Operative Ergebnisgrößen (vor Zinsen):** Das bereinigte EBIT (-80,5%/+986 Mio. €) und das bereinigte EBITDA (+1.033 Mio. €) stiegen infolge der Ertragsentwicklung spürbar an, waren aber insgesamt weiter nicht zufriedenstellend.

- **Operativer Zinssaldo (-25,1%/+90 Mio. €):** spürbare Verbesserung, die ganz maßgeblich aus einem niedrigeren Zinsniveau sowie einem tilgungsbedingten Rückgang v. a. der kurzfristigen [Finanzverbindlichkeiten](#)  32 resultierte. In der Folge gingen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Finanzverbindlichkeiten deutlich zurück.

- **Operatives Ergebnis nach Zinsen (-67,9%/+1.076 Mio. €):** spürbare Verbesserung, getragen durch die operative Ergebnisentwicklung.

- **Beteiligungsergebnis (+25,0%/+2 Mio. €):** deutlicher Anstieg auf einem niedrigen Niveau, maßgeblich getrieben durch höhere Dividendenerträge von sonstigen Beteiligungen und der positiven Ergebnisentwicklung der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz. V. a. die negative Ergebnisentwicklung der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH wirkte teilweise kompensierend.

- **Übriges Finanzergebnis (-152 Mio. €):** deutlicher Rückgang, der v. a. aus negativen Währungskurseffekten (im ersten Halbjahr 2024: Erträge aus Währungskurseffekten) resultierte. Gegenläufig wirkte ein geringerer Aufwand aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften teilweise dämpfend.

- **Außerordentliches Ergebnis (+150%/-99 Mio. €):** deutliche Verschlechterung, Treiber waren wie im ersten Halbjahr 2024 v. a. Restrukturierungsmaßnahmen. Zudem belasteten negative Effekte u. a. aus der Neubewertung von Strombezugsverträgen infolge marktpreisbedingter Schwankungen die Entwicklung.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS / in Mio. €	1. Halbjahr			
	2025	davon EBIT-wirksam	2024	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	-	-	-	-
DB Regio	0	0	0	0
DB Cargo	-1	-1	15	15
DB InfraGO	-4	-1	-5	-
DB Energie	-35	-35	-	-
Sonstige/Konsolidierung	-125	-125	-76	-78
DB-Konzern ¹⁾	-165	-162	-66	-63
davon Restrukturierungsmaßnahmen ¹⁾	-94	-94	-46	-46
davon Neubewertung von Strombezugsverträgen	-56	-56	-	-

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2024 wegen des [Verkaufs von DB Schenker](#)  25 angepasst.

- **Ergebnis vor Ertragsteuern (-52,2%/+828 Mio. €):** spürbare Verbesserung, blieb aber weiterhin negativ.

- **Ertragsteuern (-94,1%/+16 Mio. €):** Verbesserung auf insgesamt niedrigem Niveau. Sowohl der Anstieg des latenten Steuerertrags (im Wesentlichen aus der Auflösung passiver latenter Steuern) als auch die Entwicklung der tatsächlichen Ertragsteuern (betrafen v. a. ausländische Konzerngesellschaften) trugen dazu bei.

- **Ergebnis nach Ertragsteuern (fortgeführte Geschäftsbereiche) (-52,6%/+844 Mio. €):** spürbare Verbesserung, blieb aber weiterhin negativ.

- **Ergebnis nach Ertragsteuern (+ 8.124 Mio. €):** sehr deutlicher Anstieg, der ganz wesentlich aus dem positiven Einmaleffekt aus dem Abgangsgewinn im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung von DB Schenker (+7,3 Mrd. €) resultierte. Teilweise gegenläufige Effekte dadurch, dass DB Schenker im ersten Halbjahr 2025 nur noch für vier Monate in den Konzern-Zwischenabschluss einbezogen wurde.

Finanzlage

- Keine Anleiheemissionen. Tilgung der Brückenfinanzierung nach Verkauf von DB Schenker.
- Verschmelzung der Deutsche Bahn Finance GmbH auf die DBAG vollzogen.
- Kreditrating-Einstufungen und -Ausblicke unverändert.

ZINSUMFELD

RENDITE ZEHNJÄHRIGE BUNDESANLEIHEN / in %	1. Halbjahr 2025	2024	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite ¹⁾	2,60	2,34	+ 0,26
Höchstrendite	2,94	2,71	+ 0,23
Tiefstrendite	2,31	1,98	+ 0,33
Endrendite ¹⁾ per 30.06./31.12.	2,60	2,36	+ 0,24

Quelle: Thomson Reuters

¹⁾ Tagesschlusskurse.

Die Europäische Zentralbank (EZB) setzte im ersten Halbjahr 2025 ihre 2024 begonnene Politik der Leitzinssenkungen fort. In vier Schritten reduzierte sie den Leitzins seit Jahresbeginn 2025 um einen Prozentpunkt auf 2,15 %.

Die Renditen der Bundesanleihen stiegen im ersten Quartal 2025, getrieben durch das angekündigte Finanzpaket des Bundes (**Sondervermögen** [§ 6f.](#)), deutlich. Infolge der Zollpolitik der USA stieg hingegen die Nachfrage nach stabilen Anlagemöglichkeiten, und die Renditen deutscher Staatsanleihen fielen wieder etwas zurück.

FINANZMANAGEMENTSYSTEM

Deutsche Bahn Finance GmbH auf DBAG verschmolzen

Mit der Eintragung ins Handelsregister am 24. Juni 2025 wurde die Verschmelzung der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) auf die DB AG wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2025 vollzogen.

Die DB Finance war ausschließlich als Finanzierungsgesellschaft für den DB-Konzern tätig. Die Rechte und Pflichten der DB Finance im Zusammenhang mit den ausstehenden Anleihen sind infolge der Verschmelzung auf die DB AG übergegangen.

Die Finanzierungsstrategie des DB-Konzerns bleibt unverändert. Zukünftige Anleiheemissionen werden durch die DB AG erfolgen.

Finanzierungsinstrumente

FINANZIERUNGS- INSTRUMENTE / in Mrd. €	Volumen per 30.06.2025	davon in Anspruch genommen	Auslas- tungsgrad	Volumen per 31.12.2024	davon in Anspruch genommen	Auslas- tungsgrad
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	28,3	81%	35,0	28,4	81%
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	2,8	0,7	25%	3,0	0,7	23%
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	-	-%	3,0	1,5	50%
Garantierte Kreditfazilitäten	2,1	-	-%	2,1	-	-%
Bankdarlehen für Brückenfinanzierung	-	-	-%	3,0	3,0	100%

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.

ANLEIHEEMISSIONEN

Für die langfristige Fremdfinanzierung stehen dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) und ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung.

- **EDIP:** Unter dem EDIP wurde im ersten Halbjahr 2025 keine Senioranleihe emittiert und eine Senioranleihe (Volumen: 0,2 Mrd. €) getilgt.
- **Kangaroo-Programm:** Die Veränderung beim Kangaroo-Programm resultierte aus Währungskursdifferenzen.

ERSTE HYBRIDANLEIHE GEKÜNDIGT

Im ersten Halbjahr 2025 wurde die Schuldverschreibung mit der ISIN XS2010039035 gem. § 6 Abs. 3 der Anleihebedingungen gekündigt und vollständig zurückgezahlt. Die Rückzahlung erfolgte zum Nennwert zuzüglich ausstehender aufgelaufener Zinsen.

Die **Eigenkapitalerhöhungen des Bundes** [§ 6](#) im Vorjahr und im ersten Halbjahr 2025 ersetzen den Eigenkapitalanteil der Hybridanleihe in der Kapitalstruktur der DB AG.

Die verbleibende Hybridanleihe (ISIN XS2010039548) bleibt unverändert ein wesentlicher Teil der Finanzierungsstrategie der DB AG.

WEITERE FINANZIERUNGSMITTEL

- **Commercial-Paper-Programm:** Im kurzfristigen Bereich steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das per 30. Juni 2025 nicht in Anspruch genommen war.
- **Kreditfazilitäten:** Per 30. Juni 2025 verfügten wir über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu zwei Jahren.
- **Kreditlinien:** Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2025 auf Kreditlinien für das operative Geschäft i. H. v. 2,2 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2024: 2,6 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen. Mit dem Verkauf von DB Schenker entfällt der Bedarf hierfür weitgehend, sodass die Kreditlinien sukzessive zurückgeführt werden.
- **Bankkredite:** Kurzfristige Bankkredite zur Brückenfinanzierung wurden nach Abschluss des Verkaufs von DB Schenker vollständig zurückgezahlt.

ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGFINANZIERUNGEN

Für die Finanzierung von Fahrzeugen im Schienenpersonenverkehr werden auch Sale-and-Leaseback-Verträge abgeschlossen sowie Verträge, denen ein Vertragseintritt des Leasinggebers zugrunde liegt. Im ersten Halbjahr 2025 ging im Rahmen der zweiten Stufe der Inbetriebnahme das Netz MoselLux vollständig in Betrieb (fünf E-Triebfahrzeuge).

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

KREDITRATINGS DB AG	Ersterteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05.2000	10.12.2024	A-1+	AA-	positiv
Moody's	16.05.2000	05.11.2024	P-1	Aa1	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt.

S&P und Moody's haben im ersten Halbjahr 2025 keine Veränderungen an den Rating-Einstufungen der DB AG vorgenommen.

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

Ökonomische Steuerungskennzahlen

- Operative Ergebnisentwicklung und Rückgang der Netto-Schulden führten zu deutlichem Anstieg der Tilgungsdeckung.
- ROCE profitiert ebenfalls von positiver operativer Ergebnisentwicklung.

TILGUNGSDECKUNG

TILGUNGSDECKUNG / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
EBITDA bereinigt ^{1),2)}	1.398	365	+1.033	-
* Operativer Zinssaldo ²⁾	-269	-359	+90	-25,1
* Originärer Steueraufwand ^{1),2)}	-10	-17	+7	-41,2
Operativer Cashflow nach Steuern^{1),2)}	1.119	-11	+1.130	-
Netto-Finanzschulden per 30.06.	22.047	33.084	-11.037	-33,4
* Pensionsverpflichtungen per 30.06.	3.043	3.240	-197	-6,1
* Hybridkapital ³⁾ per 30.06.	503	1.003	-500	-49,9
Netto-Schulden per 30.06.	25.593	37.327	-11.734	-31,4
Tilgungsdeckung¹⁾ in %	8,7	-0,1	+8,8	-
Zielwert in %	≥15	≥20	-	-

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2024 wegen des Verkaufs von DB Schenker DSE 25 angepasst.

²⁾ Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte hochgerechnet.

³⁾ 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 2025 v. a. infolge deutlich niedrigerer Netto-Schulden sowie ergebnisbedingt spürbar gestiegen:

- Der operative Cashflow nach Steuern stieg insbesondere infolge des deutlich besseren operativen Ergebnisses.
- Der Rückgang der Netto-Schulden im Vergleich zum 30. Juni 2024 resultierte ganz wesentlich aus geringeren **Netto-Finanzschulden** DSE 32. Zudem schließen die Netto-Schulden per 30. Juni 2024 noch die Netto-Schulden des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker ein, die infolge des vollzogenen Verkaufs entkonsolidiert wurden.

Eine vollständige Bereinigung von DB Schenker im ersten Halbjahr 2024 führt zu keiner wesentlichen Veränderung der Tilgungsdeckung.

ROCE

ROCE	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
EBIT bereinigt ^{1),2)} in Mio. €	-239	-1.225	+986	-80,5
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	51.683	49.238	+2.445	+5,0
ROCE¹⁾ in %	-0,9	-5,0	+4,1	-

¹⁾ Wert für 2024 wegen des Verkaufs von DB Schenker DSE 25 angepasst.

²⁾ Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte hochgerechnet.

Der Anstieg des ROCE resultierte aus dem deutlich besseren bereinigten EBIT. Die Zunahme des Capital Employed wirkte teilweise gegenläufig und resultierte v. a. aus dem Anstieg des Sachanlagevermögens (insbesondere bei DB InfraGO). Die Entkonsolidierung von DB Schenker wirkte reduzierend auf das Capital Employed und kompensierte die Entwicklung teilweise.

Unter Berücksichtigung einer vollständigen Bereinigung von DB Schenker (per 30. Juni 2024 noch im Capital Employed mit einbezogen) ergibt sich im ersten Halbjahr 2024 ein ROCE von -5,5%.

WIRTSCHAFTLICHKEITSKENNZAHLEN DER GESCHÄFTSFELDER / in %	1. Halbjahr		Veränderung absolut
	2025	2024	
ROCE			
DB Fernverkehr	-1,4	-5,4	+4,0
DB Regio	10,0	-6,9	+16,9
DB Cargo	-6,6	-17,1	+10,5
DB Energie	8,1	33,4	-25,3
Eigenkapitalrendite			
DB InfraGO	-2,3	-9,4	+7,1

Zur Ermittlung der Kennzahlen auf Ganzjahresbasis wurden die entsprechenden Ergebniswerte hochgerechnet.

Die Verbesserung des ROCE bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo resultierte im Wesentlichen aus einer besseren Ergebnisentwicklung.

Der Rückgang des ROCE bei DB Energie war v. a. durch die schwächere Entwicklung des bereinigten EBIT getrieben.

Die starke Verbesserung der Eigenkapitalrendite bei DB InfraGO resultierte aus einem deutlichen Anstieg des Ergebnisses nach Steuern. Das höhere Eigenkapital wirkte dämpfend.

Vermögenslage

- Netto-Finanzschulden deutlich gesunken.
- Investitionstätigkeit weiter auf einem sehr hohen Niveau.
- Eigenkapitalquote deutlich besser, v. a. infolge positiver Effekte im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker sowie der Eigenkapitalerhöhung.
- Verkauf von DB Schenker führt zu einem Nettovermögensabgang von 3,6 Mrd. € und einem Abgangsgewinn von 7,3 Mrd. €.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	1.075	946	+129	+13,6
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	6.314	-2.727	+9.041	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-1.855	3.614	-5.469	-
Veränderung des Finanzmittelbestands per 30.06./31.12.	5.227	1.539	+3.688	-
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	9.397	4.170	+5.227	+125

- Der Mittelzufluss aus betrieblicher Tätigkeit erhöhte sich, getrieben durch die spürbar bessere **Ergebnisentwicklung**  **26ff.**, deutlich. Negative Working-Capital-Effekte wirkten teilweise kompensierend.
- Aus der Investitionstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss (im ersten Halbjahr 2024: Mittelabfluss):
 - Der Mittelzufluss wurde im Wesentlichen durch einen deutlich höheren Mittelzufluss im Zusammenhang mit dem Verkauf von Unternehmensanteilen (+11.267 Mio. €) getrieben, der ganz maßgeblich aus dem **Verkauf von DB Schenker**  **25** resultierte.
 - Dämpfend wirkte insbesondere ein höherer Mittelabfluss für **Netto-Investitionen**  **32f.** (-2.291 Mio. €). Hier machte sich ein geringerer Mittelzufluss aus Investitionszuschüssen (-2.060 Mio. €) infolge der Entscheidung des Bundes bemerkbar, Infrastrukturinvestitionen auch durch **Eigenkapitalerhöhungen**  **6** zu finanzieren (gegenläufiger Effekt im Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit).
- Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss (im ersten Halbjahr 2024: Mittelzufluss):
 - Im Wesentlichen resultierte dies aus Nettomittelabflüssen aus der Aufnahme und Tilgung von Bankkrediten und Commercial Paper (-4.399 Mio. €). Im ersten Halbjahr 2024 war hier noch ein Nettomittelzufluss zu verzeichnen (+1.318 Mio. €). Der Mittelabfluss aus der **Tilgung der Hybridanleihe**  **29** (-1.000 Mio. €) sowie aus der **Tilgung von Senioranleihen**  **29** (-202 Mio. €) wirkten unterstützend.
 - Teilweise gegenläufig wirkte der höhere Mittelzufluss aus Kapitalmaßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur (im ersten Halbjahr 2025: 4.243 Mio. €; im ersten Halbjahr 2024: 3.020 Mio. €) sowie der Wegfall der Tilgung zinsloser Darlehen (im ersten Halbjahr 2024: Mittelabfluss i. H. v. 155 Mio. €).
- Im Saldo ist per 30. Juni 2025 der Bestand an flüssigen Mitteln sehr deutlich gestiegen.

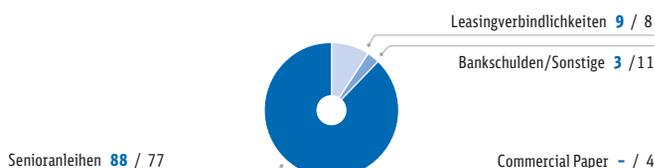
NETTO-FINANZSCHULDEN

NETTO-FINANZSCHULDEN / in Mio. €			Veränderung	
	30.06.2025	31.12.2024	absolut	%
Senioranleihen	28.934	29.140	- 206	- 0,7
Leasingverbindlichkeiten	3.000	3.125	- 125	- 4,0
Commercial Paper	-	1.503	- 1.503	- 100
Sonstige Finanzschulden	1.009	4.355	- 3.346	- 76,8
Finanzschulden	32.943	38.123	- 5.180	- 13,6
– Flüssige Mittel, liquiditätsnahe Geldanlagen und Finanzforderungen	- 10.803	- 5.442	- 5.361	+ 98,5
⊛ Effekte aus Währungssicherungen	- 93	- 107	+ 14	- 13,1
Netto-Finanzschulden	22.047	32.574	- 10.527	- 32,3

Der sehr deutliche Rückgang der Netto-Finanzschulden im Vergleich zum Vorjahresende resultierte ganz wesentlich aus dem Mittelzufluss im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker [P 25](#). Gegenläufig belastend wirkten insbesondere ein anhaltend hoher Mittelbedarf für Investitionen und die schwache Profitabilität.

- Die Entwicklung wurde getrieben durch den deutlichen Aufbau von flüssigen Mitteln (inkl. liquiditätsnaher Geldanlagen) sowie dem deutlichen Rückgang der Finanzschulden:
 - Der Euro-Wert der ausstehenden Senioranleihen [P 29f.](#) war tilgungsbedingt niedriger. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
 - Die Leasingverbindlichkeiten gingen im Vergleich zum Vorjahresende tilgungsbedingt zurück. Der Abschluss neuer sowie die Verlängerung bestehender Mietverträge wirkten gegenläufig teilweise kompensierend.
 - Auch die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper gingen tilgungsbedingt zurück.
 - Die sonstigen Finanzschulden gingen, getrieben durch die vollständige Rückführung der Brückenfinanzierungen [P 29f.](#), deutlich zurück.
- Die Fremdwährungssenioranleihen werden durch entsprechende Derivate gegen Währungsschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.

ZUSAMMENSETZUNG FINANZSCHULDEN / in % per 30.06.2025 / per 31.12.2024



Die Fristigkeitsstruktur der Finanzschulden hat sich insbesondere aufgrund der Tilgung fälliger Finanzschulden u. a. infolge des Verkaufs von DB Schenker [P 25](#) sowie aufgrund des Fälligkeitsprofils v. a. in Richtung der Fälligkeiten 3 bis 4 Jahre sowie über 5 Jahre verschoben. Insbesondere der Anteil der Fälligkeiten 1 bis 2 Jahre sowie 2 bis 3 Jahre hat sich gegenläufig deutlich verringert.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich aufgrund der Tilgung der Brückenfinanzierungen sowie der Commercial Paper deutlich insbesondere in Richtung der Senioranleihen verschoben.

INVESTITIONEN

INVESTITIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
Brutto-Investitionen ¹⁾	7.338	6.989	+ 349	+ 5,0
– Investitionszuschüsse ¹⁾	1.313	3.283	- 1.970	- 60,0
Netto-Investitionen ¹⁾	6.025	3.706	+ 2.319	+ 62,6
– Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen ²⁾	4.243	1.730	+ 2.513	+ 145
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen	1.782	1.976	- 194	- 9,8

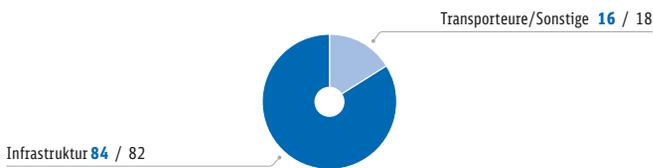
¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2024 wegen des Verkaufs von DB Schenker [P 25](#) angepasst.

²⁾ Die Ablösung für durch den DB-Konzern in 2023 finanzierte Vorleistungen für Investitionen in die Schieneninfrastruktur i. H. v. 1.290 Mio. € wurde dem Mittelfluss der Eigenkapitalerhöhung durch den Bund im ersten Halbjahr 2024 (3.020 Mio. €) zugeordnet.

- Die Entwicklung der Brutto-Investitionen wurde ganz wesentlich getrieben durch höhere Investitionen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur. Im Schienengüterverkehr und bei DB Regio stiegen die Investitionen in die Fahrzeugflotte. Bei DB Fernverkehr gingen die Investitionen infolge der Beendigung von Fahrzeugprojekten deutlich zurück.
- Die ausgewiesenen Netto-Investitionen sind noch deutlicher gestiegen. Infolge der Entscheidung des Bundes, Mittel für Investitionen in das Schienennetz ab 2024 auch in Form von Eigenkapitalerhöhungen [P 6](#) bereitzustellen, müssen diese bei der Betrachtung der Netto-Investitionen auf einer vergleichbaren Basis ebenfalls mit berücksichtigt werden. Die entsprechenden Mittel des Bundes wurden daher wie die Investitionszuschüsse für die Ermittlung der eigenfinanzierten Netto-Investitionen von den Brutto-Investitionen abgezogen.
- Investitionszuschüsse und Eigenkapitalerhöhungen im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung stiegen deutlich. Sie machten insgesamt rund 76 % (im ersten Halbjahr 2024: rund 72 %) der Brutto-Investitionen aus.

- Die Investitionszuschüsse, die auch im ersten Halbjahr 2025 ganz überwiegend der Infrastruktur zuzurechnen sind, gingen deutlich zurück.
- Gegenläufig stiegen die mittels Eigenkapitalerhöhungen finanzierten Investitionen deutlich an. Dabei handelte es sich ausschließlich um Infrastrukturinvestitionen.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH BEREICHEN / in % **1. Halbjahr 2025** / 1. Halbjahr 2024



Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt unverändert in der Verbesserung von Leistungsfähigkeit, Effizienz und Qualität im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie bei unserer Fahrzeugflotte.

Regionale Investitionsschwerpunkte

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
Deutschland ¹⁾	7.266	6.939	+ 327	+ 4,7
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	56	53	+ 3	+ 5,7
Übrige Welt ¹⁾	2	7	- 5	- 71,4
Konsolidierung	14	- 10	+ 24	-
DB-Konzern¹⁾	7.338	6.989	+ 349	+ 5,0

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2024 wegen des Verkaufs von DB Schenker 25 angepasst.

NETTO-INVESTITIONEN (NACH EIGENKAPITALFINANZIERUNGEN DES BUNDES) NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
Deutschland ¹⁾	1.710	1.926	- 216	- 11,2
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	56	53	+ 3	+ 5,7
Übrige Welt ¹⁾	2	7	- 5	- 71,4
Konsolidierung	14	- 10	+ 24	-
DB-Konzern¹⁾	1.782	1.976	- 194	- 9,8

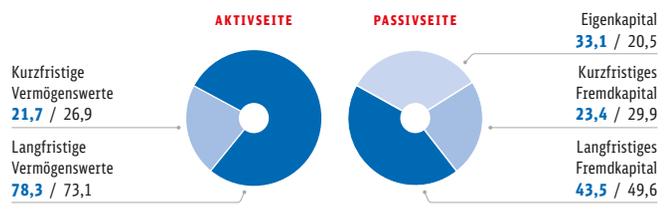
¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2024 wegen des Verkaufs von DB Schenker 25 angepasst.

In der regionalen Verteilung der Brutto- und eigenfinanzierten Netto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert nahezu vollständig in Deutschland. Die Entwicklung der Investitionen der Regionen Europa (ohne Deutschland) und Übrige Welt wurde durch die regionalen Entwicklungen bei DB Cargo bzw. durch die Aktivitäten der DB E.C.O. Group getrieben.

BILANZ

BILANZ / in Mio. €	30.06.2025	31.12.2024	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	83.166	83.898	- 732	- 0,9
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	65.156	61.300	+ 3.856	+ 6,3
Kurzfristige Vermögenswerte	18.010	22.598	- 4.588	- 20,3
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	27.521	17.203	+ 10.318	+ 60,0
Langfristiges Fremdkapital	36.195	41.629	- 5.434	- 13,1
Kurzfristiges Fremdkapital	19.450	25.066	- 5.616	- 22,4

BILANZSTRUKTUR / in % **per 30.06.2025** / per 31.12.2024



Im ersten Halbjahr 2025 gab es keine wesentlichen Änderungen in den International-Financial-Reporting-Standards-(IFRS-)Vorschriften oder den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Zwischenabschluss ergeben haben.

Die Bilanzsumme lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes:

- Die langfristigen Vermögenswerte stiegen v. a. getrieben durch ein höheres Sachanlagevermögen (+ 4.386 Mio. €) infolge deutlich gesteigener Netto-Investitionen. Teilweise kompensierend wirkte insbesondere der Rückgang der langfristigen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (- 502 Mio. €; u. a. infolge des Fälligkeitsprofils von Schuldanerkenntnissen bei DB Fernverkehr [gegenläufiger Effekt in den sonstigen kurzfristigen Forderungen] sowie des Rückgangs der Forderungen aus Verkehrskonzessionen nach IFRIC 12 bei DB Regio).
- Die kurzfristigen Vermögenswerte gingen deutlich zurück. Maßgeblich waren v. a.:
 - deutlich geringere zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte (- 10.585 Mio. €) infolge des Verkaufs von DB Schenker 25.
 - Insbesondere der Anstieg der flüssigen Mittel (+ 5.227 Mio. €) v. a. infolge des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von DB Schenker wirkte gegenläufig teilweise kompensierend. Auch die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+ 394 Mio. €; u. a. infolge des Fällig-

keitenprofils von Schuldanerkenntnissen bei DB Fernverkehr), die Vorräte (+198 Mio. €, insbesondere im Zusammenhang mit Handelsgeschäften bei DB Energie sowie mit der hohen Bautätigkeit in der Infrastruktur) und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+193 Mio. €; im Wesentlichen höhere Ansprüche aus Verkehrsverträgen bei DB Regio) stiegen an.

Die Struktur der Aktivseite hat sich infolge der Entkonsolidierung von DB Schenker verändert. Der Anteil der langfristigen Vermögenswerte hat sich spürbar erhöht.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital deutlich, v. a. durch

- positive Einmaleffekte aus der **Ergebnisentwicklung**  **26ff.** (+6.876 Mio. €) insbesondere aus dem Verkauf von DB Schenker,
- die Eigenkapitalerhöhung des Bundes (+4.243 Mio. €) zur **Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur**  **6f.** sowie
- den Anstieg der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (+369 Mio. €).
- Gegenläufig eigenkapitalmindernd wirkten v. a. die **Tilgung einer Hybridanleihe**  **29** (–996 Mio. €), die aufgrund ihrer Einstufung als Nachrangkapital gem. den IFRS dem Eigenkapital zuzurechnen war, sowie
- übrige Veränderungen des erwirtschafteten Ergebnisses (–146 Mio. €) im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Schenker (Umgliederungen von in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen sowie Währungskursumrechnung).

Der spürbare Anstieg des Eigenkapitals führte bei einer vergleichsweise stabilen Bilanzsumme zu einer deutlich höheren Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital ist deutlich gesunken. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - deutlich niedrigere langfristige **Finanzschulden**  **32** (–4.851 Mio. €),
 - einen Rückgang der Pensionsverpflichtungen (–275 Mio. €) v. a. infolge eines höheren Zinssatzes bei der Neubewertung,
 - geringere übrige Verbindlichkeiten (–200 Mio. €; u. a. infolge des Fälligkeitsprofils von Schuldanerkenntnissen bei DB Fernverkehr [gegenläufiger Effekt in den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten]) sowie
 - niedrigere langfristige Rückstellungen (–67 Mio. €; v. a. Rückgang der Rückstellungen für Umweltschutz und Stilllegungsverpflichtungen sowie der Rückstellung für drohende Verluste bei DB Regio) und derivative Finanzinstrumente (–45 Mio. €).

- Auch das kurzfristige Fremdkapital ging deutlich zurück. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - deutlich geringere zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten (–6.177 Mio. €) infolge des Verkaufs von DB Schenker sowie
 - den Rückgang der kurzfristig fällig werdenden Finanzverbindlichkeiten (–329 Mio. €). Die vollständige Rückführung ausstehender Commercial Paper per 30. Juni 2025 wurde durch Effekte aufgrund des Fälligkeitsprofils großenteils kompensiert.
 - Auch die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (–146 Mio. €; u. a. bei DB InfraGO) gingen zurück.
 - Der Anstieg der kurzfristig fällig werdenden sonstigen Verbindlichkeiten (+815 Mio. €; u. a. Stichtageffekte im Zusammenhang mit nicht verrechneten Investitionszuschüssen sowie infolge des Fälligkeitsprofils von Schuldanerkenntnissen bei DB Fernverkehr), der sonstigen Rückstellungen (+132 Mio. €; u. a. Zuführungen zu Rückstellungen für personalvertragliche Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Beschäftigungssicherung sowie für Erlösschmälerungen bei DB Regio) und passiven Abgrenzungen (+93 Mio. €) wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.

In der Struktur der Passivseite hat sich durch den Anstieg des Eigenkapitals eine Verschiebung zulasten des Anteils des kurz- und langfristigen 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 im ersten Halbjahr 2025: 18,9 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2024: 16,1 Mrd. €):

- Industrielle Produkte stiegen leicht auf 3,9 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2024: 3,7 Mrd. €).
- Bei Bau- und Ingenieurleistungen erhöhte sich das Einkaufsvolumen deutlich auf 8,1 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2024: 5,6 Mrd. €) aufgrund steigender Investitionen in die Infrastruktur und das Schienennetz, u. a. für die **Korridor-sanierung Hamburg–Berlin**  **47f.**
- Dienstleistungen Dritter blieben mit 5,2 Mrd. € in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024 (im ersten Halbjahr 2024: 5,1 Mrd. €).
- Die leitungsgelassenen Energien und Kraftstoffe blieben mit 1,7 Mrd. € annähernd unverändert (im ersten Halbjahr 2024: 1,7 Mrd. €).



ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen basieren auf teilweise vorläufigen Datenständen bzw. unterschiedlichen Zeithorizonten, da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keine vollständigen Daten über die Marktentwicklungen im ersten Halbjahr 2025 vorlagen.

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Der deutsche Personenverkehrsmarkt zeigte im ersten Halbjahr 2025 eine positive Tendenz. Das Wachstum fiel in den einzelnen Marktsegmenten dabei unterschiedlich aus, wobei der Schienenpersonenverkehr positiv hervorsticht.

- Auch der motorisierte Individualverkehr nahm im ersten Quartal 2025 gegenüber dem Vorjahr zu. Wachstumsdämpfend wirkten ein immer noch hohes Kraftstoffpreinsniveau und ein nach der Corona-Pandemie verändertes Mobilitätsverhalten.
- Der innerdeutsche Luftverkehr verzeichnete im ersten Quartal 2025, wie schon im Vorjahr, streikbedingte Einbußen und lag weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau.

Schienenpersonenverkehr

Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich positiv und verzeichnete im ersten Quartal 2025 ein deutliches Wachstum der Verkehrsleistung (+8%) gegenüber dem von Streiks beeinflussten entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die Verkehrsleistung des DB-Konzerns stieg in diesem Zeitraum ebenfalls. Im zweiten Quartal 2025 dürfte eine Stagnation zu verzeichnen sein.

- Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wuchs im ersten Quartal 2025 spürbar (+5%), trotz der Preiserhöhung beim Deutschland-Ticket. DB Regio Schiene verzeichnete hierbei eine überproportionale Leistungssteigerung (+8%), insbesondere durch den Wegfall von Streikeffekten aus dem ersten Quartal 2024. Im zweiten Quartal 2025 stagnierte die Nachfrage.
- Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wuchs im ersten Quartal 2025 sehr deutlich gegenüber dem von Streiks beeinflussten entsprechenden Vorjahresquartal (+12%). Im zweiten Quartal 2025 kam es zu einer Stagnation gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

- FlixTrain weitete sein Sitzplatzangebot im ersten Halbjahr 2025 aus, u. a. durch verstärkte Taktung und Aufnahme neuer Verbindungen.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der Gesamtmarkt des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) verzeichnete im ersten Quartal 2025 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum einen leichten Verkehrsleistungsgewinn (+1,0%), trotz der Preiserhöhung beim Deutschland-Ticket.

- Beim Busliniennahverkehr betrug der Zuwachs im ersten Quartal 2025 2,7%.
- Der Buslinienfernverkehr ging im ersten Quartal 2025 deutlich zurück (–17,4%), u. a. bedingt durch die Kannibalisierung durch andere Verkehrssegmente infolge des Deutschland-Tickets.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Nach einer kurzen Erholung im Herbst 2024 kehrte der Güterverkehr in Deutschland wieder in den Abwärtstrend zurück. Der weiterhin ausbleibende konjunkturelle Aufschwung sowie die politische Unsicherheit belasten Güterhandel und Transportnachfrage. Nach einem positiven Jahresauftakt 2025, bedingt durch Vorzieheffekte infolge der protektionistischen US-Außenpolitik, ist ab dem zweiten Quartal 2025 mit einer nachlassenden Nachfrageentwicklung zu rechnen. Gleichzeitig kämpfen die Anbieter verkehrsträgerübergreifend weiterhin mit hohen operativen Kosten, Bürokratie und anhaltendem Fachkräftemangel.

Schienengüterverkehr

Nach bisherigen Veröffentlichungen durch das Statistische Bundesamt lag die Verkehrsleistungsentwicklung im Schienengüterverkehr bis März 2025 mit einem Rückgang um 1,3% unter dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dies spiegelt v. a. die schwachen aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wider.

Starke Rückgänge verzeichneten im ersten Quartal 2025 v. a. die Kernbranchen Kohle, Erze und Koks. Auch die Chemietransporte entwickelten sich rückläufig und lagen 2% unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der Kombinierte Verkehr blieb mit einem Anteil von rund 45% für den Schienengüterverkehr weiterhin das wichtigste Segment. Das Wachstum beim Containerumschlag in den Nordseehäfen setzte sich im April 2025 weiter fort.



Straßengüterverkehr

Die Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr zeigt eine positive Entwicklung der ersten Monate 2025. Der dort verzeichnete Zuwachs ist jedoch maßgeblich auf die Einbeziehung leichterer Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 7,5 t seit Juli 2024 in die Statistik zurückzuführen. Diese Fahrzeuge werden v. a. im Kurier-, Express- und Paket-(KEP-)Dienst eingesetzt. Ohne diese Erweiterung wäre die mautpflichtige Gesamtfahrleistung rückläufig gewesen. Die Fahrleistung des Schwerlastverkehrs sank um 0,8%. Insgesamt stieg die Fahrleistung auf dem mautpflichtigen Straßennetz bis Mai 2025 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,3%. In Deutschland zugelassene Lkw entwickelten sich dabei besser als ausländische Lkw. Positive Treiber der Entwicklung sind E-Commerce und Einzelhandel.

Binnenschifffahrt

In der zweiten Jahreshälfte 2024 und bis Februar 2025 lag die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt durchgehend über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Nach dem deutlichen Anstieg 2024, getrieben durch Sondereffekte wie erhöhte Rohöleinfuhr, verzeichnete die Binnenschifffahrt per März 2025 einen leichten Rückgang von 0,6%.

Hauptursachen hierfür sind die weiterhin schwachen Transportmengen bei Koks und Erzen sowie die ausbleibende Erholung der Stahltransporte.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTER- VERKEHRSMARKT

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ist im ersten Quartal 2025 nach aktuell vorliegenden Daten gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum nochmals leicht um etwa 1% zurückgegangen. Schwierige Rahmenbedingungen wie hohe Faktorkosten und geopolitische Unsicherheit sind weiterhin prägend. Verstärkend wirkt der drohende Handelskrieg mit den USA, der insbesondere für die schienenaffinen Branchen einen weiteren negativen Impuls darstellt. Die positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs war ein Lichtblick im europäischen Schienengüterverkehr.

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Fahrzeugprojekte und -beschaffungen

Die Fahrzeugprojekte zum Ausbau der ICE-Flotte wurden im ersten Halbjahr 2025 fortgeführt:

- Die sukzessive Abnahme der ICE 3neo ist im ersten Halbjahr 2025 weiter vorangeschritten – per 30. Juni 2025 waren 29 ICE 3neo im Einsatz, von denen fünf im ersten Halbjahr 2025 neu zugegangen sind.
- Die ICE-1-Modernisierung wird fortgesetzt. Bis Mitte 2025 sind 45 ICE 1 modernisiert und die Robustheit der Antriebe optimiert worden.
- Das Kundenprogramm ICE T beinhaltet u. a. eine Erneuerung der Sitze sowie eine Aufwertung des Fahrzeuginnenraums. Bis Ende des ersten Halbjahres 2025 sind bereits 33 ICE T modernisiert worden.
- Im ersten Halbjahr 2025 sind zudem zwei weitere Intercity 2 zugelaufen, sodass die Flotte jetzt aus 68 Zügen besteht.

Fahrzeugverfügbarkeit

Durch die Modernisierung der Bestandsflotte sowie die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge konnte im ersten Halbjahr 2025 die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte im Vergleich zum ersten Halbjahr 2024 verbessert werden. Eine positive Entwicklung zeigt sich auch bei der Funktionsfähigkeit (z. B. Antriebe, WCs und Fahrgastinformation).

UMSETZUNG DES SANIERUNGSPROGRAMMS S3

Im Rahmen der Säule Wirtschaftlichkeit des [Sanierungsprogramms S3](#)  [10f.](#) verfolgt DB Fernverkehr das Ziel, Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu steigern und damit eine solide Grundlage für die Umsetzung der Strategie Starke Schiene in einem veränderten Marktumfeld zu schaffen.

Trotz der Belastungen durch eine schwache Konjunktur und umfangreiche Bauarbeiten im ersten Halbjahr 2025 konnten in zentralen Handlungsfeldern deutliche Fortschritte erzielt werden. So wurden Angebotsmaßnahmen zur Absicherung der Wirtschaftlichkeit umgesetzt und die Entscheidung getroffen, die kleinste Teilflotte (Intercity-2-Doppelstockzüge des Typs Stadler KISS) bis Mitte 2026 zu veräußern. Dies unterstützt die Flottenharmonisierung, reduziert Instandhaltungs- und Qualifizierungskosten und senkt das gebundene Kapital. Auch die Personalproduktivität konnte verbessert werden – etwa durch die organisatorische Zusammenlegung von Triebfahrzeugführer:innen und eine schlankere Struktur in administrativen Bereichen. Maßnahmen wie z. B. bedarfsgerechte Reinigungskonzepte unterstützen die Stückkostenstabilität.



DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- **Digitale Vertriebskanäle:** Der DB Navigator und bahn.de wurden im ersten Halbjahr 2025 durch neue Funktionalitäten erweitert. Hierzu zählen u. a., dass der Besitz des Deutschland-Tickets bei der Verbindungssuche berücksichtigt werden kann. Außerdem sind der DB Navigator und bahn.de seit Ende Juni 2025 fast vollständig digital barrierefrei. Mit der erfolgreichen Implementierung des europäischen Schnittstellenstandards OSDM (Open Sales and Distribution Model) bereitet der DB-Konzern als Vorreiter im Netzwerk europäischer Bahnen den Weg für eine vereinfachte Buchung internationaler Verbindungen – ein wichtiger Schritt hin zu einem vernetzten europäischen Mobilitätsangebot. Aktuell sind bereits erste Tickets (z. B. in die Schweiz) buchbar; das Angebot wird sukzessive erweitert. Künftig wird es damit möglich sein, Fahrscheine anderer europäischer Bahnen auch zentral über das Kundenkonto zu verwalten.
- **Digitaler Fahrplan:** Das Projekt Digitaler Fahrplan wurde zum Mai 2025 erfolgreich abgeschlossen und in den Regelbetrieb übergeben. In diesem Projekt wurde eine ganzheitliche und zukunftsfähige Lösung für Triebfahrzeugführer:innen entwickelt und damit der Arbeitsalltag entscheidend erleichtert. Während zuvor die notwendigen Informationen zur Zugfahrt aus verschiedenen Medien durch die Triebfahrzeugführer:innen zusammengeführt werden mussten, werden diese nun automatisch integriert und auf einer intuitiven Oberfläche bereitgestellt. Die Anwendung setzt damit neue Maßstäbe in der Digitalisierung des Arbeitsplatzes der Triebfahrzeugführer:innen und trägt somit zu einem robusteren Bahnbetrieb bei.

UMWELTMASSNAHMEN

- Das ICE-Werk in Leipzig ist seit Mai 2025 mit einer **Photovoltaikanlage** grün **Nr. 30** auf dem Dach, die bis zu einem Viertel des Strombedarfs des Werks abdeckt, und einem Second-Life-Batteriespeicher ausgerüstet. Der dort gespeicherte Strom aus der Photovoltaik-Anlage wird dann bei Bedarf genutzt. So wird in Lastspitzen die produzierte erneuerbare Energie auch vor Ort genutzt und das öffentliche Stromnetz entlastet. Der vom DB-Start-up **encore** grün **Nr. 120** entwickelte Speicher besteht aus 30 gebrauchten Autobatteriemodulen, die so mit einer neuen Funktion weiterverwendet werden und im Vergleich zur Herstellung neuer Batterien wertvolle Ressourcen wie seltene Erden einsparen.

- Beim Neubau des **klimafreundlicheren ICE-Werks** grün **Nr. 48** am Dortmunder Hafen fanden im April 2025 die ersten Bohrungen für die 200 m tiefen Erdwärmesonden der geplanten Geothermieanlage statt, die das Werk ab der Fertigstellung mit erneuerbarer Energie wärmen und klimatisieren soll.
- Für die Geschäftskunden ist im Februar 2025 der sog. **Klima Cup** grün **Nr. 27** gestartet. Dabei sammeln Unternehmen mit den im DB Fernverkehr zurückgelegten innerdeutschen Kilometern Punkte und können BahnCards Business 1. Klasse für alle ihre Mitarbeitenden gewinnen. Damit wollen wir klimafreundliches Reisen mit DB Fernverkehr fördern.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2025

- *Wegfall von negativen Effekten (u. a. durch GDL-Streiks, Hochwasser in Süddeutschland) führen zu Verbesserungen im ersten Halbjahr 2025 – Entwicklung bleibt aber insgesamt herausfordernd.*
- *Zusätzliche Ergebnisbelastungen resultierten u. a. aus insgesamt höheren Infrastrukturnutzungskosten.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
DB FERNVERKEHR				
Pünktlichkeit in %	63,4	62,7	+ 0,7	-
Reisendenpünktlichkeit in %	68,7	66,8	+ 1,9	-
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,5	2,7	- 0,2	-
Reiseende in Mio.	66,3	64,2	+ 2,1	+ 3,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	21.949	20.869	+ 1.080	+ 5,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	80,6	79,3	+ 1,3	+ 1,6
Auslastung in %	46,2	45,0	+ 1,2	-
Gesamtumsatz in Mio. €	2.974	2.803	+ 171	+ 6,1
Außenumsatz in Mio. €	2.881	2.717	+ 164	+ 6,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	240	62	+ 178	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 59	- 232	+ 173	- 74,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	377	457	- 80	- 17,5
Mitarbeitende per 30.06. ¹⁾ in VZP	21.045	21.526	- 481	- 2,2
Mitarbeitende im Durchschnitt ¹⁾ in VZP	21.112	21.338	- 226	- 1,1

¹⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 30. Juni 2024 bzw. des ersten Halbjahres 2024 wurde nicht angepasst.

Die Pünktlichkeit von DB Fernverkehr hat sich im ersten Halbjahr 2025 etwas besser entwickelt als im ersten Halbjahr 2024. Wesentlich dazu beigetragen haben **Maßnahmen im Rahmen des Sanierungsprogramms S3** grün **36**, insbesondere Verbesserungen in den Bereichen Fahrzeugqualität und Beginnplanmäßigkeit. Trotz der Verbesserungen blieb die Pünktlichkeit hinter den Erwartungen zurück. Hauptursachen waren der weiterhin schlechte Infrastrukturzustand sowie eine hohe Bautätigkeit, die durch zahlreiche kurzfristig notwendige Baumaßnahmen verstärkt wurde. Darüber hinaus kam es in hochbelasteten

Verkehrsknoten zu punktuellen Überlastungen, die ebenso wie außerbetriebliche Ereignisse die Betriebsqualität beeinträchtigten.

Analog zur betrieblichen Pünktlichkeit verbesserte sich auch die Reisendenpünktlichkeit im Vergleich zum ersten Halbjahr 2024.

Die Kundenzufriedenheit stieg im Vergleich zum ersten Halbjahr 2024 ebenfalls an. Besonders positiv wurden die Themen Personal und Reisekomfort bewertet, etwa durch das neue Innendesign und die Sitze im ICE3neo.

Die Leistungsentwicklung war im ersten Halbjahr 2025 positiv:

- **Reisendenzahl und Verkehrsleistung:** merklicher Anstieg im Wesentlichen infolge des Wegfalls negativer Effekte aus dem ersten Halbjahr 2024 v. a. aus Streiks sowie einzelner baubedingter Einschränkungen in der Infrastruktur, insbesondere infolge der Sanierung des Rauherbergtunnels. Das hohe Bauvolumen in der Infrastruktur wirkt sich weiterhin belastend aus. Infolge einer gestiegenen durchschnittlichen Reiseweite wuchs die Verkehrsleistung noch deutlicher als die Reisendenzahl.
- **Betriebsleistung:** leichter Anstieg aufgrund von Angebotsausweitungen sowie des Wegfalls negativer Effekte aus dem ersten Halbjahr 2024 (insbesondere Streiks und hochwasserbedingte Einschränkungen).
- **Auslastung:** leichter Anstieg gegenüber dem ersten Halbjahr 2024. Neben der Reisendenzahl stieg auch die Betriebsleistung an.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich insbesondere infolge des Wegfalls negativer Effekte aus dem ersten Halbjahr 2024 sowie eingeleiteter Ergebnissicherungsmaßnahmen deutlich, bleibt aber weiter herausfordernd. Die schwierige betriebliche Situation belastet die Entwicklung weiterhin. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen deutlich an, das bereinigte EBIT blieb aber negativ:

- **Umsatz (+ 6,1% / +171 Mio. €):** deutlicher Anstieg gegenüber dem streikbelasteten ersten Halbjahr 2024. Zudem wirkten die höheren Umsätze im Bereich Bordgastronomie unterstützend.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 37,6% / +74 Mio. €):** deutlicher Anstieg v. a. aufgrund höherer Erträge aus Schadenersatzzahlungen sowie aus internationalen Fahrzeugmieten. Gegenläufig wirkten die geringeren Erträge im Zusammenhang mit Fahrzeugverkäufen.

Der Aufwand stieg spürbar, v. a. infolge von gestiegenen Infrastrukturnutzungskosten sowie Tarifeffekten.

- **Materialaufwand (+ 4,4% / +76 Mio. €):** spürbarer Anstieg insbesondere aus preisbedingt insgesamt höheren Aufwendungen für die Infrastrukturnutzung sowie höheren Instandhaltungsaufwendungen. Gegenläufig positiv wirkten geringere Energieaufwendungen infolge von Preiseffekten sowie Angebotsanpassungen, Optimierungs- und Digitalisierungsmaßnahmen. Durch den Wegfall von Sonderereignissen aus dem ersten Halbjahr 2024 (v. a. Streiks) sanken die Aufwendungen im Bereich Kundenservice.
- **Personalaufwand (+ 6,3% / +47 Mio. €):** deutlicher Anstieg im Wesentlichen aus Tarifeffekten.
- **Abschreibungen (+ 1,7% / +5 Mio. €):** Zunahme v. a. infolge von Fahrzeuginvestitionen im Vorjahr.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkte gegenläufig zum Teil kompensierend:

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (– 10,8% / – 52 Mio. €):** Rückgang infolge umgesetzter Ergebnissicherungsmaßnahmen, die u. a. zu Einsparungen bei IT- und Beratungsaufwendungen, Produktmaßnahmen sowie Vermarktung führten. Ebenso aufwandsmindernd wirkte der Wegfall einer streikbedingt intensiveren Kund:innenbetreuung im ersten Halbjahr 2024. Gegenläufig führten u. a. höhere Fahrzeugmieten im Zusammenhang mit der Angebotsausweitung im internationalen Fernverkehr zu zusätzlichen Belastungen.

Die Investitionen sanken im Wesentlichen aufgrund des Abschlusses einzelner Fahrzeugprojekte, u. a. Beendigung der Auslieferung von ICE-4-Zügen im Vorjahr, deutlich, blieben aber auf einem hohen Niveau.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging per 30. Juni 2025, getrieben durch die Entwicklung in den Bereichen Verwaltung und Vertrieb, etwas zurück.

Geschäftsfeld DB Regio

ENTWICKLUNG AUFTRAGSBESTAND

Vergaben

	1. Halbjahr 2025		1. Halbjahr 2024	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
DEUTSCHER SCHIENENPERSONEN-NAHVERKEHRSMARKT / in Mio. Trkm				
Vergabeverfahren (Anzahl)	8	-	5	-
davon an DB Regio	6	-	3	-
Vergabevolumen	32,7	344,5	25,5	168,5
davon DB-Bestand in %	64	-	66	-
davon an DB Regio	28,4	305,5	16,9	157,8
Gewinnquote in %	87	89	66	94
WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE				
Elektronetz Nord Magdeburg (ENORM)	7,9	118,2	-	-
Isar-Noris-Altstuhl (INA)	6,4	76,7	-	-
Mittelthüringer Akku-Netz (MAN)	3,6	53,7	-	-

Das Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland ist gegenüber dem ersten Halbjahr 2024 deutlich gestiegen. Die Gewinnquote von DB Regio hat sich im ersten Halbjahr 2025 sehr positiv entwickelt, DB Regio hat die Vergabeverfahren aller Bestandsverkehre gewonnen.

DEUTSCHER ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHRSMARKT / in Mio. Nutzwagen km	1. Halbjahr 2025		1. Halbjahr 2024	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	94	-	111	-
davon Teilnahme DB Regio	77	-	98	-
Vergabevolumen	59,7	460,6	61,2	458,2
davon DB-Bestand in %	30	-	35	-
davon Teilnahme DB Regio	53,2	422,0	54,4	418,7
Gewinnquote in %	46	-	41	-

Das Vergabevolumen im Busverkehr in Deutschland lag im ersten Halbjahr 2025 in etwa auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. DB Regio baute seinen Marktanteil weiter aus.

Neu aufgenommene und abgegebene Verkehre

Im ersten Halbjahr 2025 wurden im Schienenpersonennahverkehr von DB Regio keine neuen Verkehre in Betrieb genommen. Auch bei Bestandsverkehren von DB Regio (Schiene) fand im ersten Halbjahr 2025 kein Betreiberwechsel statt.

Auftragsbestand

AUFTRAGSBESTAND / in Mrd. €	30.06. 2025	31.12. 2024	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio	93,2	91,7	+1,5	+1,6
gesichert	82,1	80,1	+2,0	+2,5
ungesichert	11,1	11,6	-0,5	-4,3

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

Im ersten Halbjahr 2025 ist der Auftragsbestand von DB Regio gestiegen. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen i. H. v. 6,5 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 5,3 Mrd. € gegenüber. Zudem wirkten sich Prämissenänderungen von rund 0,3 Mrd. € positiv aus. Da die gewonnenen Verkehrsverträge zum Großteil gesicherte Erlöse beinhalten, ist ein Zuwachs im gesicherten Auftragsbestand zu verzeichnen, während die ungesicherten Erlöse infolge erbrachter Leistungen zurückgegangen sind.

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Auch im ersten Halbjahr 2025 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorgenommen:

- Dazu gehören u. a. die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen, WLAN sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 92 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert, im Wesentlichen bei den Elektronetzen S-Bahn Berlin, S-Bahn Stuttgart, S-Bahn Köln, Warnow sowie bei den Dieselnetzen Expressverkehr Nordostbayern und NeiTech Thüringen.
- Weiterhin wurden 61 neue Triebzüge im ersten Halbjahr 2025 bestellt.

UMSETZUNG DES SANIERUNGSPROGRAMMS S3

Das Projekt zur Erhöhung der Profitabilität von DB Regio zielt darauf ab, die finanzielle und wirtschaftliche Tragfähigkeit zu sichern, indem wir auf veränderte Rahmenbedingungen im Markt reagieren. Unser Ziel ist es, das Vor-Corona-Niveau wieder zu erreichen und DB Regio zukunftsfähig aufzustellen. Dies wollen wir durch die Stärkung der Personal- und Fahrzeugrobustheit, die Nachverhandlung des bestehenden Portfolios sowie die Weiterentwicklung unserer Vertragsportfoliostrategie realisieren.

Bereits im ersten Halbjahr 2025 zeigen sich Fortschritte bei den S3-Kennzahlen, wie bspw. dem operativen Ergebnis. Trotz anhaltender Belastung infolge von bau- und infrastrukturbedingten Engpässen konnte DB Regio die Wirtschaftlichkeit verbessern. Ebenso wurden die eigenverschuldeten Zugausfälle weiter reduziert. Wir arbeiten darüber hinaus kontinuierlich an der Umsetzung von Vertragsanpassungen, um eine ausgewogene Risikoverteilung zwischen DB Regio und den jeweiligen Aufgabenträgern zu gewährleisten. Zudem stehen wir in engem Austausch mit den Aufgabenträgern, um bestehende Fahrzeugfinanzierungsmodelle weiterzuentwickeln.

Bei DB Regio Straße konzentrieren wir uns auf die Fortführung des Sanierungskurses, der die Grundlage für den Abschluss von profitablen Neuverträgen bildet. Auch in dieser Sparte wurden die wirtschaftlichen S3-Ziele im ersten Halbjahr 2025 erreicht.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- **Echtzeit-Datenaustausch-Plattform:** Mit dem Projekt Instant Dynamic Data Integration (IDDI) geht DB Regio nächste Schritte hin zu einem datengesteuerten Unternehmen. Die Bemühungen zielen darauf ab, betriebliche Daten effektiv zu nutzen und zwischen wichtigen Regio-

Anwendungen zu verteilen. IDDI ist seit mittlerweile 15 Monaten eine zentrale Event-Streaming-Plattform für den Echtzeitdatenaustausch innerhalb von DB Regio. Über die bisherige Laufzeit konnten sukzessive neue Datenquellen angebunden werden – per Ende Juni 2025 sind 28 Partner angebunden.

- **Neue Digitalisierungsstrategie:** DB Regio hat im ersten Halbjahr 2025 eine neue Digitalisierungsstrategie entwickelt:
 - Zwölf Digitalisierungszielbilder mit Zeithorizont 2030+ definieren, wie das Erreichen fachlicher Zielbilder aus Fachbereichen und Regionen konkret mit Digitalisierungsmaßnahmen unterstützt werden kann. Zusammenarbeitsmodelle strukturieren verschiedene Formen der Kooperation und Aufgabenverteilung innerhalb von DB Regio zwischen CIO-Bereich, Fachbereichen und Regionen bei der Umsetzung von Digitalisierungsmaßnahmen.

Die Digitalisierungsstrategie setzt den Rahmen für eine moderne, adaptive IT-Organisation bei DB Regio, die sich an den Anforderungen des Geschäfts und den starken Regionen ausrichtet.

- **On-Demand-Verkehre:** Im ersten Halbjahr 2025 verzeichnete die ioki GmbH rund 1,3 Millionen Fahrgäste auf ihrer On-Demand-Plattform. Ein Höhepunkt ist das KIRA-Projekt: Im Mai 2025 starteten die ersten Fahrten mit Testnutzer:innen. KIRA erprobt autonome On-Demand-Verkehre im ÖPNV. ioki ist Technologiepartner und liefert die Ridepooling-Software sowie den Routing-Algorithmus. Im Bereich der Mobilitätsanalysen und -konzepte wurden zwölf nationale und internationale Projekte abgeschlossen, u. a. für die SMILE24-Region und in Aschaffenburg.

UMWELTMASSNAHMEN

- Im Februar 2025 startete DB Regio gemeinsam mit einem Partner aus dem Bereich Abgastechnik, Thermomanagement und Fahrzeugelektronik ein Pilotprojekt zur Erprobung **alternativer Kältemittel** grün **Nr. 155**. Die Maßnahme ist eine vorausschauende Antwort auf verschärfte EU-Vorgaben: Ab 2031 darf das Kältemittel R134a in Neufahrzeugen nicht mehr verwendet werden. Gleichzeitig sehen die Vorgaben in den kommenden Jahren eine schrittweise Senkung von Kältemitteln auf Fluorbasis für Bestandsfahrzeuge vor. Bislang gibt es keine technische Möglichkeit, um Busse mit fossilen Antriebstechnologien mit klimafreundlicheren Kältemittelalternativen wie z. B. Propangas oder CO₂ zu betreiben. Ziel des gemeinsamen Pilotprojekts ist es, eine praxistaugliche, klimafreundlichere und wirtschaftliche Lösung für die Neu- und Bestandsfahrzeugflotte zu entwickeln.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2025

- Wegfall von negativen Streikeffekten führt zu insgesamt positiver Entwicklung im ersten Halbjahr 2025.
- Ausschreibungsgewinne und Gegensteuerungsmaßnahmen haben zusätzlichen positiven Effekt.
- Operative Ergebnisentwicklung deutlich besser – anhaltende Belastungen infolge von bau- und infrastrukturbedingten Engpässen bei DB Regio Schiene.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
DB REGIO	2025	2024	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene ¹⁾ in %	90,6	91,2	- 0,6	-
Pünktlichkeit Bus in %	86,7	86,2	+ 0,5	-
Kundenzufriedenheit Schiene in Schulnote	2,2	2,2	-	-
Kundenzufriedenheit Bus in Schulnote	2,1	2,1	-	-
Reisende in Mio.	1.153	1.128	+ 25	+ 2,2
davon Schiene	877,1	855,0	+ 22,1	+ 2,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	23.001	22.544	+ 457	+ 2,0
davon Schiene	19.935	19.508	+ 427	+ 2,2
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	211,1	200,6	+ 10,5	+ 5,2
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	269,9	267,9	+ 2,0	+ 0,7
Gesamtumsatz in Mio. €	5.369	5.032	+ 337	+ 6,7
Außenumsatz in Mio. €	5.302	4.953	+ 349	+ 7,0
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	3.774	3.521	+ 253	+ 7,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	423	264	+ 159	+ 60,2
EBIT bereinigt in Mio. €	103	- 66	+ 169	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	235	200	+ 35	+ 17,5
Mitarbeitende per 30.06. ²⁾ in VZP	42.891	41.128	+ 1.763	+ 4,3
Mitarbeitende im Durchschnitt ²⁾ in VZP	42.679	40.439	+ 2.240	+ 5,5

¹⁾ Angepasst auf drittelgewichtete Darstellung (S-Bahn Wechselstrom, S-Bahn Gleichstrom, DB Regio Schiene ohne S-Bahn).

²⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 30. Juni 2024 bzw. des ersten Halbjahres 2024 wurde nicht angepasst.

Sowohl im Regionalverkehr als auch bei den S-Bahnen verringerte sich im ersten Halbjahr 2025 die Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr. Wesentliche Treiber sind weiterhin zusätzliche Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen sowie strukturelle Probleme im Bereich der überalterten Infrastrukturanlagen v. a. durch Oberbaustörungen und Langsamfahrstellen.

Die Pünktlichkeit im Busverkehr hat sich leicht verbessert. Die Kundenzufriedenheit entwickelte sich im Wesentlichen stabil:

- **DB Regio Schiene:** Die Zufriedenheit der Reisenden mit der aktuellen Fahrt ist weiterhin unverändert, der höhere Preis für das Deutschland-Ticket sorgt für einen leichten Rückgang der Zufriedenheit mit den Fahrpreisen.
- **DB Regio Straße:** Die Bewertung im Busbereich ist weitestgehend stabil. Eine leicht rückläufige Tendenz wies die Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis sowie mit dem Fahrkartenangebot auf.

Die Reisendenzahl bei DB Regio hat sich im ersten Halbjahr 2025 erfreulich entwickelt, u. a. durch den Wegfall negativer Streikeffekte aus dem ersten Halbjahr 2024 sowie Ausschreibungsgewinne. Die Leistungsentwicklung war insgesamt positiv:

- **DB Regio Schiene:** Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen insbesondere infolge des Wegfalls negativer Effekte aus Streikmaßnahmen im ersten Halbjahr 2024 an. Positive Effekte resultierten zudem aus der Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt im Dezember 2024. Der Wegfall positiver Effekte im Zusammenhang mit der UEFA-EURO-24-Fußball-Europameisterschaft wirkte teilweise kompensierend.
- **DB Regio Straße:** Insbesondere Ausschreibungsgewinne führten zu einer leicht positiven Leistungsentwicklung. Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio war im ersten Halbjahr 2025 deutlich besser. Der Ertragszuwachs wurde nur teilweise durch zusätzliche Belastungen insbesondere in der Sparte DB Regio Schiene, u. a. aus leistungsbedingt höheren Aufwendungen sowie gestiegenen Personalkosten, aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich, das bereinigte EBIT war wieder spürbar positiv. Die Ertragsentwicklung war insgesamt positiv:
- **Umsatz (+6,7% / +337 Mio. €):** Anstieg v. a. aus höheren Bestellerentgelten, dem Wegfall negativer Streikeffekte, gestiegenen Fahrgelderlösen sowie aus Leistungsgewinnen. Teilweise kompensierend wirkte der Rückgang von Umsätzen insbesondere aus verkehrsvertraglichen Schlussrechnungen.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+17,6% / +46 Mio. €):** Zunahme v. a. infolge von Schadenersatzleistungen und Kostenerstattungen sowie höheren staatlichen Zuschüssen. Auf der Aufwandseite kam es zu zusätzlichen Belastungen v. a. infolge eines u. a. tarifbedingt höheren Personalaufwands sowie aufgrund der Leistungsentwicklung:
- **Personalaufwand (+11,9% / +157 Mio. €):** Anstieg v. a. tarifbedingt sowie infolge einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl, u. a. aufgrund verstärkter Rekrutierung (DB Regio Schiene) sowie von Ausschreibungsgewinnen (DB Regio Schiene und DB Regio Straße).
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+7,9% / +35 Mio. €):** Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Ausbildungskosten für Personalbestandsnachführung, insbesondere infolge verstärkter Rekrutierungsaktivitäten und der Übernahme von Auszubildenden.

- **Materialaufwand (+1,0% / +34 Mio. €):** Zunahme im Wesentlichen infolge leistungsbedingt höherer Aufwendungen für Infrastrukturnutzung, auch infolge des streikbedingten Rückgangs im ersten Halbjahr 2024, sowie einer Intensivierung von Maßnahmen zur Serviceverbesserung und Fahrzeuginstandhaltung. Gegenläufig dämpfend wirkten u. a. preisbedingt geringere Energieaufwendungen, die durch leistungsbedingte Mengeneffekte teilweise kompensiert wurden.

Die Abschreibungen verringerten sich gegenläufig:

- **Abschreibungen (–3,0% / –10 Mio. €):** Rückgang, u. a. getrieben durch die Verlängerung von Nutzungsdauern von Fahrzeugen (DB Regio Schiene). Dämpfend wirkte der investitionsbedingte Anstieg bei DB Regio Straße. Die Investitionstätigkeit stieg entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag insbesondere leistungsbedingt sowie infolge gestiegener Rekrutierungsaktivitäten über dem Niveau per 30. Juni 2024.

Sparte DB Regio Schiene

- Weiterer Anstieg der Verkehrsleistung v. a. durch Wegfall negativer Streikeffekte.
- Bereinigtes EBIT durch Gegensteuerung und Wegfall Streikeffekte wieder positiv.
- Weiterhin anhaltende Belastungen infolge bau- und infrastrukturbedingter Engpässe.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
SPARTE DB REGIO SCHIENE				
Reisende in Mio.	877,1	855,0	+22,1	+2,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	19.935	19.508	+427	+2,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	211,1	200,6	+10,5	+5,2
Gesamtumsatz in Mio. €	4.579	4.278	+301	+7,0
Außenumsatz in Mio. €	4.522	4.221	+301	+7,1
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	3.774	3.521	+253	+7,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	362	213	+149	+70,0
EBIT bereinigt in Mio. €	96	-68	+164	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	132	109	+23	+21,1
Mitarbeitende per 30.06. ¹⁾ in VZP	31.392	29.892	+1.500	+5,0

¹⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 30. Juni 2024 wurde nicht angepasst.

Die positive Nachfrageentwicklung setzte sich auch im ersten Halbjahr 2025 fort. Der Wegfall negativer Effekte aus den Streiks im ersten Halbjahr 2024 sowie die Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt hatten einen spürbar positiven Effekt. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen in der Folge. Dämpfend wirkte u. a. der Wegfall positiver Effekte im Zusammenhang mit der UEFA-EURO-24-Fußball-Europameisterschaft.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich. Der positiven Umsatzentwicklung standen weniger deutliche Aufwandssteigerungen gegenüber.

- **Die Erträge stiegen an:** Im Wesentlichen wurde dies getrieben durch höhere Bestellerentgelte, die leistungsbedingten Zuwächse, den Wegfall negativer Streikeffekte sowie gestiegene Erträge aus Schadenersatzzahlungen und Kostenerstattungen. Dämpfend wirkten v. a. geringere Umsätze durch Erträge insbesondere aus verkehrsvertraglichen Schlussrechnungen.
- **Die Aufwandsseite stieg weniger stark an:** Aufwandsstreiber waren v. a. höhere Personalaufwendungen infolge von Tarifsteigerungen und einer höheren Mitarbeitendenzahl aufgrund verstärkter Rekrutierung. Zusätzliche Belastungen resultierten zudem u. a. aus der Intensivierung von Maßnahmen für Fahrzeuginstandhaltungen sowie für Serviceleistungen. Insbesondere die Leistungsentwicklung und der streikbedingte Rückgang im ersten Halbjahr 2024 führten zu höheren Aufwendungen für die Infrastrukturnutzung.

Die Investitionstätigkeit entwickelte sich entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen und war deutlich höher.

Die Mitarbeitendenzahl stieg infolge verstärkter Rekrutierungsaktivitäten sowie leistungsbedingt deutlich an.

Sparte DB Regio Straße

- Leistungsgewinne treiben positive Entwicklung.
- Operatives Ergebnis deutlich besser – Belastungen resultieren insbesondere aus Tarifeffekten sowie der verzögerten Auslieferung von Fahrzeugen.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
SPARTE DB REGIO STRASSE				
Reisende in Mio.	275,6	273,3	+2,3	+0,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.066	3.036	+30	+1,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	269,9	267,9	+2,0	+0,7
Gesamtumsatz in Mio. €	926	884	+42	+4,8
Außenumsatz in Mio. €	780	732	+48	+6,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	61	51	+10	+19,6
EBIT bereinigt in Mio. €	7	1	+6	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	104	91	+13	+14,3
Mitarbeitende per 30.06. ¹⁾ in VZP	11.499	11.236	+263	+2,3

¹⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen.
Wert per 30. Juni 2024 wurde nicht angepasst.

Die leicht positive Leistungsentwicklung im Busverkehr resultierte im Wesentlichen aus Ausschreibungsgewinnen.

Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich. Die wirtschaftliche Situation bleibt aber herausfordernd.

- **Die Erträge stiegen an:** Treiber waren v. a. die Leistungsentwicklung (insbesondere durch Ausschreibungsgewinne), die Preisgleitung sowie der Wegfall negativer Streikeffekte aus dem ersten Halbjahr 2024. Geringere Erträge aus staatlichen Zuschüssen (im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr, die zum Ausgleich von Corona-Schäden diente) wirkten gegenläufig leicht dämpfend.
- **Die Aufwendungen stiegen schwächer an:** Haupttreiber waren ein tarif- und mengenbedingter Anstieg des Personalaufwands, zusätzliche Belastungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen infolge von Lieferverzögerungen von Bussen sowie höhere Abschreibungen infolge von Investitionen im Vorjahr. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte insbesondere ein mengenbedingter Rückgang der eingekauften Transportleistungen im Rahmen der strategischen Ausrichtung zugunsten selbst durchgeführter Transporte.

Die Investitionstätigkeit entwickelte sich entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen und war deutlich höher.

Die Mitarbeitendenzahl nahm im Wesentlichen beim Fahrpersonal infolge von Leistungsgewinnen zu.

Geschäftsfeld DB Cargo

TRANSFORMATION DB CARGO

Um bis Ende 2026 wirtschaftlich profitabel zu werden, hat DB Cargo im ersten Halbjahr 2025 einen zentralen Schritt in seiner Transformation umgesetzt und u. a. eine kundenorientierte Struktur mit unternehmerischer Verantwortung eingeführt.

- **Kundenorientierte Struktur:** Seit Januar 2025 arbeitet DB Cargo in neuen, ergebnisverantwortlichen Einheiten, die die frühere Verbundproduktion abgelöst haben.
 - Die Division Bahnlogistik umfasst die Branchen Stahl, Automotive, Liquids&Bulk sowie Full Load Solutions (FLS), der Einzelwagenverkehr kommt hier hinzu.
 - Die Division Kombiniertes Verkehr besteht aus den Branchen des maritimen und des kontinentalen Kombinierten Verkehrs.

Das Kernelement der neuen Struktur ist die gekapselte Produktion. Jede Einheit trägt die volle unternehmerische Verantwortung für die Qualität und das wirtschaftliche Ergebnis. Sie steuert eigene Lokomotiven, Wagen und ihr Personal. Bis Ende Oktober 2025 soll der operative Betrieb des Ganzzugverkehrs vollständig in die Branchen integriert sein.

- **Transformationsmaßnahmen:** Neben der organisatorischen Neuausrichtung hat DB Cargo übergreifend gezielte Transformationsmaßnahmen umgesetzt, die maßgeblich zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses beitragen. Dazu zählen die Überarbeitung von Betriebsbildern, die Einstellung unrentabler Verkehre, eine höhere Auslastung, gezielte Preisanpassungen sowie die Einführung effizienter Direktzugkonzepte.

Durch eine konsequente Kostensteuerung konnte der Aufwand im ersten Halbjahr 2025 bereits spürbar gesenkt werden. Zudem hat DB Cargo Maßnahmen implementiert, um den Einsatz von Lokomotiven und Güterwagen wirtschaftlicher zu gestalten – u. a. durch Sale-and-Leaseback-Modelle.

- **Einzelwagenverkehr:** Die Produktion im Einzelwagen-netz wird neu gestaltet. Das neue Netzwerk soll die Effizienz durch standardisierte Shuttleverkehre, die leistungsfähigere Nutzung von Anlagen, u. a. durch die Reduzierung der Anzahl der Richtungsgleise und Standzeiten, sowie durch optimierte, geschlossene Lokomotivumläufe steigern.

Neben betrieblichen Optimierungen bleibt eine tragfähige Förderstruktur allerdings unverzichtbar, um ein flächendeckendes Einzelwagenverkehrsnetz langfristig und wirtschaftlich aufrechtzuerhalten.

Eine weiter schwache Mengenentwicklung könnte zu zusätzlichen Kapazitätsanpassungen führen.

- **Personal und neue Einsatzmodelle:** Mithilfe flexiblerer Einsatzmodelle für Triebfahrzeugführer:innen und der Vereinfachung der Organisationsstrukturen für Mitarbeitende in den Bereichen Wagenuntersuchung, Vertrieb sowie in den produktions- und administrativen Verwaltungsfunktionen hat DB Cargo die Produktivität im ersten Halbjahr 2025 signifikant gesteigert.

Insbesondere im Kombinierten Verkehr wurden sichtbare Fortschritte erzielt. Dort fahren die Triebfahrzeugführer:innen seit Januar 2025 im Modell »Starkes Langfahren« längere Distanzen mit weniger Personalwechseln. Dadurch sinkt der Koordinationsaufwand, Schnittstellen

werden reduziert und die Schichtproduktivität erhöht sich. Durch diese Flexibilisierung, aber auch durch effizientere und einfachere Verwaltungsprozesse wurden im ersten Halbjahr 2025 deutliche Personalreduzierungen erreicht. Die Zahl der Mitarbeitenden im Kombinierten Verkehr ging per 30. Juni 2025 im Vergleich zum Vorjahresende um rund 10 % zurück.

Die Maßnahmen basieren auf Vereinbarungen mit dem Gesamtbetriebsrat und werden im Rahmen verschiedener Interessenausgleiche und begleitender Sozialpläne umgesetzt. Damit setzt DB Cargo den eingeschlagenen Transformationskurs konsequent fort.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- **Digitale Automatische Kupplung (DAK):** Die Einführung der DAK ist maßgeblich für die notwendige Digitalisierung und Automatisierung im Güterverkehr und betrifft verschiedenste Arbeitsbereiche langfristig. Neben bereits bestehenden EU-Förderprojekten mit den Schwerpunkten Versuche und Betriebsprozesse, Technologieentwicklung und Migrationsvorbereitung wird deshalb an weiteren Projekten gearbeitet. So ist das Förderprojekt FP5-DACtiVate im April 2025 gestartet, das vom DB-Konzern geleitet wird und sich auf die Tests und Validierung von DAK-Komponenten für eine zukünftige Zulassung bzw. Roll-out fokussiert. Erste Tests in diesem Kontext finden in Deutschland seit Mitte Juni 2025 statt.
- **Automatisiertes Zugfahren:** Ein weiterer Meilenstein wurde im Bereich des automatisierten Fahrens auf der Strecke mit der Technik für Automatic Train Operation (ATO) und Remote Train Automation (RTO) erreicht. Die erste mit dieser Technologie ausgestattete Streckenlokomotive wurde am 4. Juli 2025 präsentiert. Die Lokomotive wird für einen einjährigen Probetrieb auf der Betuweroute in den Niederlanden vorbereitet, mit dem Ziel der europaweiten Beschaffungsreife der Technologie. Diese Fortschritte versprechen langfristig eine optimierte Nutzung bestehender Streckenkapazitäten und gesteigerte Wirtschaftlichkeit. Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) gefördert.



- **Mehr Last pro Zug mit Distributed Power System (DPS):** Verteilte Traktion im Schienengüterverkehr mit einer Lokomotive an der Zugspitze und einer weiteren am Zugschluss ermöglicht um ein Drittel höhere Zuglasten im Vergleich zur Doppeltraktion. Das steigert nicht nur die Zugkraft, sondern verdoppelt auch die Energierückspeisung. DB Cargo hat seit Mitte 2022 gemeinsam mit Unterstützung der RAILPOOL GmbH ein System zur Fernsteuerung der Lokomotive am Zugschluss entwickelt und nach Genehmigung durch die European Railway Agency (ERA) Ende Mai 2025 in den Regelbetrieb gebracht. Das DPS wird jetzt auf einer Teilflotte der Baureihe 185.2 eingeführt. Die Markteinführung wird aus Mitteln des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr gefördert.
 - **Effizienzsteigerung bei Planung und Steuerung mit IPS:** Die Anwendung Integrierte Planung und Steuerung (IPS) soll die Planung und Steuerung von Lokomotiven und Mitarbeitenden vereinfachen und die Produktionsressourcen gesamthaft abbilden. Sie ersetzt eine Vielzahl von Bestandsanwendungen durch eine moderne IT-Architektur. IPS nutzt dabei europäische Standards für den Informationsaustausch im Eisenbahnsektor. Die neue Anwendung soll zu reduzierten IT-Betriebskosten, einer optimierten Ressourcennutzung, einer erhöhten Reaktionsfähigkeit bei Änderungen und einer verbesserten Servicequalität für Kunden führen. Nach vier Jahren Entwicklungsarbeit soll das Programm bis Jahresende 2025 vollständig eingeführt werden.
- UMWELTMASSNAHMEN**
- **Zweikraftlokomotiven:** 2025 sollen 43 neue [Zweikraftlokomotiven](#) grün **Nr. 57** an DB Cargo ausgeliefert werden, 20 waren es im ersten Halbjahr. Bis Ende 2027 sollen es insgesamt 146 sein. Diese ersetzen ältere Fahrzeugtypen im Rangierdiesellokomotivencluster der Baureihen 261, 265 und 294. Zweikraftlokomotiven haben im täglichen Einsatz große Vorteile gegenüber den bisher eingesetzten Diesellokomotiven und sollen DB Cargo effizienter und leistungsfähiger machen.
 - **Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil):** 2025 plant DB Cargo eine weitere Steigerung der HVO-Mengen zur Substituierung von fossilem Diesel bei der Betankung seiner Diesellokomotiven auf einen Anteil von rund 33%. Im ersten Halbjahr 2025 wurden bereits knapp 36% erreicht. Als mittelfristiges Ziel soll bis Ende 2028 ein HVO-Anteil von 50% erreicht werden.
- **Energierückspeisung:** Als weitere Maßnahme zur Energieeinsparung wollen wir die elektrischen Bremskräfte unserer Traxx-Lokomotiven erhöhen, um die [Rückspeisung von elektrischer Energie](#) grün **Nr. 19** beim Bremsvorgang und damit die Energieeffizienz zu verbessern. Erste Untersuchungen zeigen, dass durch eine Erhöhung der E-Bremskräfte (von 150 kN auf 240 kN) die Rückspeisequote um 1 bis 2 Prozentpunkte gesteigert werden kann. Dadurch können bis zu 6,9 GWh Strom pro Jahr eingespart werden. Derzeit wird zusammen mit dem Hersteller an einer technischen Lösung gearbeitet, mit dem Ziel, diese Bremskraftenerhöhung bis Ende 2025 zu erreichen.
 - **Fahrassistenzsystem:** In 2025 konnte auf Basis der Ergebnisse des Testzeitraums Januar bis Mai 2025 nachgewiesen werden, dass der Kraftstoffverbrauch von Diesel-Streckenlokomotiven der Baureihe Class 77 mit dem [Fahrassistenzsystem LEADER](#) grün **Nr. 8** um rund 4,5% sinkt. Im ersten Halbjahr 2025 erfolgte die Ausrüstung von fünf Diesel-Streckenlokomotiven mit dem Fahrassistenzsystem. Bis Ende 2025 sollen weitere 55 Lokomotiven dieser Baureihe mit LEADER ausgerüstet werden. Mit LEADER werden Triebfahrzeugführer:innen über ein zusätzliches Display mit Fahrempfehlungen für möglichst energiesparendes Fahren unterstützt.
 - **Energiemanagementsystem:** Im Zuge des 2023 in Kraft getretenen Energieeffizienzgesetzes (EnEFG) wurde 2024 bei der DB Cargo AG die Einführung eines Energiemanagementsystems gem. DIN EN ISO 50001 beschlossen. Im Juni 2025 wurde die Zertifizierung Stufe 1 (Dokumentenprüfung) erfolgreich abgeschlossen. Die Umsetzung Stufe 2 (finale Zertifizierung) wurde für das dritte Quartal 2025 vereinbart.
- BETEILIGUNGEN**
- Die DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande, hat per 16. April 2025 den Verkauf ihrer Anteile (51%) an der Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/Niederlande, vollzogen. Die Anteile wurden von den bisherigen Mitgesellschaftern (Hupac SA, Chiasso/Schweiz; Hoyer Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande; Bertschi AG, Dürrenäsch/Schweiz) und der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH&Co. Kommanditgesellschaft übernommen.



ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2025

- Leistungsrückgänge infolge schwacher konjunktureller Nachfrage und Portfolioanpassungen.
- Positive Effekte infolge des Wegfalls negativer Streikeffekte sowie höherer staatlicher Zuschüsse für die Einzelwagen- und Anlagenpreisförderung.
- Wirtschaftliche Entwicklung weiterhin deutlich unter Druck – Gegensteuerungsmaßnahmen und Umsetzung des Transformationsprogramms mit positiven Effekten.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
DB CARGO				
Pünktlichkeit in %	68,1	68,4	- 0,3	-
Beförderte Güter in Mio. t	82,9	92,9	- 10,0	- 10,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	29.985	35.699	- 5.714	- 16,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	55,3	66,9	- 11,6	- 17,3
Auslastung in t pro Zug	542,2	533,8	+ 8,4	+ 1,6
Gesamtumsatz in Mio. €	2.531	2.783	- 252	- 9,1
Außenumsatz in Mio. €	2.388	2.624	- 236	- 9,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	70	- 53	+ 123	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 96	- 261	+ 165	- 63,2
EBIT-Marge (bereinigt) in %	- 3,8	- 9,4	+ 5,6	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	151	125	+ 26	+ 20,8
Mitarbeitende per 30.06. ¹⁾ in VZP	27.155	30.794	- 3.639	- 11,8
Mitarbeitende im Durchschnitt ¹⁾ in VZP	27.950	32.933	- 4.983	- 15,1

¹⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen.
Wert per 30. Juni 2024 bzw. des ersten Halbjahres 2024 wurde nicht angepasst.

Die Pünktlichkeit bei DB Cargo ist im ersten Halbjahr 2025 leicht gesunken. Ursachen sind die intensive Bautätigkeit und die damit verbundenen Kapazitätseinschränkungen auf den Güterverkehrsstrecken sowie die überalterte und stör anfällige Infrastruktur, die zu einer Vielzahl an Oberbaustörungen und Langsamfahrstellen führte. Die Anzahl der Rückstauzüge hat sich zwar erhöht, blieb jedoch aufgrund der Prozessstabilität niedriger als erwartet.

Die Menge der beförderten Güter sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung sind deutlich gesunken. Treiber waren die schwache konjunkturelle Nachfrage insbesondere in Deutschland, Spanien, Frankreich und im Vereinigten Königreich sowie Portfolioanpassungen von unrentablen Verkehren v. a. im Kombinierten und Einzelwagenverkehr. Der Wegfall negativer Streikeffekte aus dem ersten Halbjahr 2024 sowie die Übernahme von Verkehren der SNCF Fret durch DB Cargo France hatten einen dämpfenden Effekt. In der Folge sowie aufgrund einer besseren Nutzung der bestellten Trassen im Vereinigten Königreich stieg die Auslastung. Die schwächere Entwicklung in Deutschland wurde dadurch mehr als kompensiert.

Da die Aufwendungen stärker zurückgingen als die Erträge, verbesserten sich die operativen Ergebnisgrößen. Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt sehr herausfordernd; das bereinigte EBIT war weiterhin deutlich negativ. Die Erträge entwickelten sich differenziert und gingen insgesamt zurück:

- **Umsatz (-9,1%/-252 Mio. €):** Rückgang insbesondere leistungsbedingt in Deutschland und dem Vereinigten Königreich, verstärkt durch negative Währungseffekte. Umgesetzte Preiserhöhungen und ein starkes Projektgeschäft wirkten teilweise kompensierend.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+56,6%/+111 Mio. €):** Anstieg v. a. getrieben durch höhere staatliche Zuschüsse aus der Einzelwagen- und Anlagenpreisförderung in Deutschland. Zudem stiegen auch die Erträge aus dem Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen im Rahmen der Transformation. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte der Wegfall eines positiven Einmaleffekts aus dem Verkauf von Grundstücken im Vereinigten Königreich.
- **Materialaufwand (-11,8%/-199 Mio. €):** Rückgang im Wesentlichen leistungsbedingt, insbesondere bei Energie, eingekauften Transportleistungen sowie Trassennutzung. Niedrigere Strompreise und geringere Instandhaltungsaufwendungen (v. a. aufgrund des Rückgangs von Revisionen) wirkten zusätzlich aufwandsmindernd. Höhere Trassennutzungskosten wirkten teilweise kompensierend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (-13,1%/-47 Mio. €):** Rückgang im Wesentlichen aufgrund umgesetzter Maßnahmen im Rahmen des Transformationsprogramms (v. a. für IT-Leistungen, Konzernumlage und sonstige personalbezogene Aufwendungen aufgrund der Abnahme der Mitarbeitendenzahl), geringerer Mietaufwendungen für Fahrzeuge insbesondere im Vereinigten Königreich sowie des Wegfalls negativer Effekte im Zusammenhang mit der Bildung von Drohverlustrückstellungen im ersten Halbjahr 2024.
- **Abschreibungen (-20,2%/-42 Mio. €):** deutlicher Rückgang, im Wesentlichen getrieben durch die Verlängerung von Nutzungsdauern von Fahrzeugen.
- **Personalaufwand (-1,8%/-18 Mio. €):** Rückgang infolge der geringeren Mitarbeitendenzahl, der teilweise durch Tarifeffekte kompensiert wurde.

Der Anstieg der Investitionen resultierte v. a. aus Fahrzeugprojekten in Deutschland sowie höheren aktivierungspflichtigen langfristigen Fahrzeug- und Gebäudeanmietungen (IFRS 16) in Spanien. Insbesondere in Italien gingen die Investitionen gegenläufig zurück.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank infolge der rückläufigen Leistungsmengen sowie einer geringeren Nachführung im Zusammenhang mit dem Transformationsprogramm.

Geschäftsfeld DB InfraGO

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Im ersten Halbjahr 2025 entwickelte sich die Trassennachfrage positiv. Im Personenverkehr stieg die Nachfrage trotz erhöhter Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen. Die konjunkturelle Entwicklung führt im Güterverkehr zu einer Verminderung der Trassennachfrage. Die konzerninternen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) konnten, trotz der Verlagerung von Güterverkehren an konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen, aufgrund von Vergabeeffekten im Schienenpersonennahverkehr insgesamt leicht an Marktanteilen gewinnen.

Die Zahl der Stationshalte lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024. Der Marktanteil konzerninterner EVU im Schienenpersonenverkehr ist moderat gestiegen.

TRANSFORMATION IN EIN HOCHLEISTUNGSNETZ

Das Hochleistungsnetz soll die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Im September 2023 haben der Bund und der DB-Konzern auf dem Schienengipfel des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) ein großes Infrastrukturprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe vorgelegt. Ziel ist es, den Zugverkehr nachhaltig pünktlicher zu machen und die Voraussetzungen zu schaffen, um die verkehrspolitischen Ziele im Personen- und Güterverkehr zu erreichen. Ein Instrument auf dem Weg dorthin sind Korridorsanierung, bei denen im Rahmen einer mehrmonatigen Totalsperrung alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt, die Leistungsfähigkeit der Anlagen gesteigert sowie Bahnhöfe ganzheitlich gestaltet werden und so im sanierten Abschnitt Baumaßnahmen für mehrere Jahre vermieden werden sollen:

- Störungsresistente Anlagen sollen für eine zuverlässigere Infrastruktur sorgen und somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden erhöhen.
- Eine optimale, standardisierte Streckenausrüstung soll die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erhöhen.
- Verbessertes Kundenerlebnis durch ganzheitlich entwickelte, attraktive und barrierefreie Bahnhöfe.
- Reduzierung zukünftiger verkehrlicher Einschränkungen auf ein Mindestmaß und Schaffung von mehr Planbarkeit für unsere Kunden.

2025 werden der Abschnitt Emmerich–Oberhausen sowie zwischen August 2025 und April 2026 die Korridorsanierung der Strecke Berlin–Hamburg umgesetzt. Eine der meistfrequentierten Strecken im Personenverkehr sowie eine wichtige Güterverkehrsachse sollen damit künftig zu den modernsten und leistungsfähigsten Strecken Deutschlands zählen.

Seit Mitte Februar 2025 läuft die Korridorsanierung der Strecke Emmerich–Oberhausen. Während der aktuellen Sperrung werden zunächst die Bahnhöfe Dinslaken und Haldern saniert. Bis 2028 werden im Rahmen des Ausbaustrecken-Projekts Emmerich–Oberhausen 13 von 15 Bahnhöfen modernisiert. Ziel ist es, alle Stationen mit einheitlichem Standard, hohem Komfort und regionalem Wiedererkennungswert zu modernisieren. Nicht zwingend während der Sperrpause nötige Maßnahmen an den Bahnhöfen folgen nach der Inbetriebnahme der Strecke.

Hochleistungsinstandhaltung

Mit der Hochleistungsinstandhaltung entwickelt DB InfraGO seine Instandhaltungsstrategie weiter, um das Schienennetz robuster und zuverlässiger zu machen. Ziel ist es, technische Störungen zu reduzieren und deren Auswirkungen für unsere Kunden im Personen- sowie Güterverkehr spürbar zu minimieren. Im ersten Halbjahr 2025 wurde die schrittweise Implementierung der drei zentralen Elemente – nachhaltige Prävention, digitale Instandhaltung und schnelle Entstörung – vorangetrieben:

- Eine nachhaltige Prävention, mit der das Netz mittels datenbasierter und intelligenter Lebenszyklusmodelle proaktiv und periodisch gepflegt wird, befindet sich in der Vorbereitung.
- Seit 2024 wurden im Rahmen des Programms an ausgewählten, besonders störanfälligen Anlagen Sensoren installiert und in Diagnosesysteme eingebunden, um mögliche Störungen frühzeitig erkennen und auswerten zu können. Gleichzeitig kommt fahrzeuggebundene Sensorik zur Prüfung der Gleislage zum Einsatz.
- Ebenfalls seit 2024 wurden an ausgewählten Korridoren erste Weichenherzstücke lokal eingelagert und das Personal an Bahnübergängen gezielt verstärkt, um Ausfälle schneller beheben und Reaktionszeiten verkürzen zu können.

Das präventive Instandhaltungsbudget wurde für den Zeitraum 2024 bis 2033 um insgesamt 2,0 Mrd. € erhöht. Im zweiten Halbjahr 2025 sind weitere Maßnahmen zur schrittweisen Umsetzung der neuen Instandhaltungsstrategie geplant.

UMSETZUNG LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG

Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III fortgeführt. Spürbare Preissteigerungen stellen Herausforderungen bei der Umsetzung der Modernisierung



der Bestandsinfrastruktur dar. Vor diesem Hintergrund wurde die Bestandsnetzfinanzierung für 2024 durch den Abschluss des ersten Nachtrags zur LuFV III signifikant erhöht. Durch die Verabschiedung der Novelle des Bundesschienenwegebauausbaugesetzes (BSWAG) wurde die Voraussetzung geschaffen, dass in einem weiteren Nachtrag zur bestehenden LuFV III auch eine Förderung von Instandhaltungsaufwänden für 2023 und 2024 vereinbart werden kann. Auch dieser Nachtrag wurde gezeichnet und im Haushaltsausschuss freigegeben. Zusätzlich soll in einem dritten Nachtrag dem gestiegenen Mittelbedarf für den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes in 2025 Rechnung getragen werden. Es wird angestrebt, die LuFV III durch eine weiterentwickelte Vereinbarung (Leistungsvereinbarung InfraGO) abzulösen, die bis Ende 2026 mit dem Bund verhandelt werden soll. Als Vorarbeit hierzu hat im März 2025 die Ermittlung der zum Erreichen definierter Ziele erforderlichen Finanzmittel begonnen.

INSPEKTION UND AUSTAUSCH VON BETONSCHWELLEN

Seit Sommer 2022 läuft ein vorsorgliches Programm zur Inspektion und zum Austausch von Betonschwellen. Hintergrund des Programms ist das Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022. Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) hat ihre Untersuchungen zwischenzeitlich abgeschlossen und kommt ebenfalls zu dem Schluss, dass schadhafte Betonschwellen die Unfallursache waren. Die Sicherheitsempfehlungen der BEU sind bereits Bestandteil des Maßnahmenplans von DB InfraGO.

DB InfraGO hat die Regularien zur Überwachung von Betonschwellen mehrfach verschärft. Es gelten nun strengere Kriterien zur Klassifizierung schadhafter Schwellen, die zum 16. Juni 2025 aus den entsprechenden Weisungen in die Richtlinie zur Beurteilung von Fehlern an Spannbetonschwellen überführt wurden. Seit dem Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen hat DB InfraGO über zwei Millionen Schwellen ausgetauscht. Das Schwellenprogramm wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt. 2025 hat DB InfraGO bisher Zahlungen an DB-konzerninterne und -externe Kunden i. H. v. rund 1,2 Mio. € für schwellentauschbedingte tatsächlich eingetretene Schäden vereinbart.

Zudem hat DB InfraGO nach dem Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen kontinuierlich erkannte Defizite beseitigt. Nach Abschluss der unabhängigen internen Untersuchung zu den Hintergründen des Zugunglücks, die von einer externen Anwaltskanzlei durchgeführt wurde, hat die Kanzlei weitere Handlungsempfehlungen erarbeitet. Diese Empfehlungen will DB InfraGO nun umsetzen. Das Remediationsprogramm von DB InfraGO wird eng durch die externe Anwaltskanzlei begleitet und überwacht.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

2025 sollen rund 23,1 Mrd. € in den Ausbau, die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen fließen. Darin enthalten sind u. a.:

- LuFV-Mittel (Zuschüsse und Eigenbeitrag) i. H. v. 9,8 Mrd. €, rund 4,8 Mrd. € für die Instandhaltung, 3,6 Mrd. € für Projekte des Bedarfsplans sowie
- Mittel für das Bestandsnetz außerhalb der LuFV wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), die digitale Schiene Deutschland (DSD) oder das Klimaschutzprogramm (KSP) i. H. v. rund 4,9 Mrd. €.
- Mit zusätzlichen Mitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz  6f. wird gerechnet.

Wesentliche Entwicklungen beim Ausbau und bei der Erneuerung des Schienennetzes werden 2025 u. a. sein:

- **Berlin–Hamburg:** Der DB-Konzern ist mit den Vorbereitungen für die Korridorsanierung der Strecke Berlin–Hamburg auf der Zielgeraden. Für alle Bauabschnitte wurden Firmen gebunden. Damit steht einem planmäßigen Start der Korridorsanierung am 1. August 2025 nichts mehr im Weg. Bis zum 30. April 2026 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Gleichzeitig hat der DB-Konzern die Planungen für die Ausrüstung der Strecke Berlin–Hamburg mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) angepasst. Beim Pilotprojekt Riedbahn hat sich gezeigt, wie komplex und zeitaufwendig die Montage und Abnahme der neuen Technik als Doppelausrüstung mit den konventionellen Sicherungssystemen ist. Daher wird der DB-Konzern während der Korridorsanierung der Strecke Berlin–Hamburg die Stellwerke sowie die Achszähltechnik auf den zukünftigen Einsatz von ETCS vorbereiten. Die konventionellen Zug Sicherungssysteme PZB (punkt förmige Zugbeeinflussung) und LZB (linien förmige Zugbeeinflussung) bleiben vorerst weiter in Betrieb. Eine Ausrüstung mit ETCS soll in den frühen 2030er-Jahren erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt kann die Umstellung der auf der Strecke verkehrenden Flotten auf ETCS-fähige Fahrzeuge erfolgen. Eine aufwendige sowie kostenintensive Doppelausrüstung wird damit vermieden. Die Korridorsanierung der Strecke Berlin–Hamburg ist wichtiger Bestandteil des Sanierungsprogramms  10f. zur strukturellen Sanierung der Infrastruktur sowie von Betrieb und Wirtschaftlichkeit des DB-Konzerns. Insgesamt sollen während der neunmonatigen Bauphase u. a. mehr als 180 km Gleise und über 200 Weichen erneuert werden. Sechs zusätzliche sog. Überleitstellen sollen künftig mehr Stabilität und Flexibilität im



Betrieb schaffen. Sie sollen dafür sorgen, dass z. B. schnellere Züge des Personenverkehrs langsamere Güterzüge überholen können. Zudem wird der DB-Konzern an der Strecke Berlin—Hamburg mindestens 20 von 28 Bahnhöfen zu **Zukunftsbahnhöfen**  50 umgestalten.

- **Eifelstrecke:** Knapp vier Jahre nach der Flutkatastrophe fahren seit dem 16. Juni 2025 wieder durchgehend Züge zwischen Gerolstein und Köln. Der DB-Konzern hat gemeinsam mit den Ländern, Kommunen und Aufgabenträgern die stark beschädigte Eifelstrecke umfassend instand gesetzt – darunter Stationen, Brücken, Stützbauwerke, Bahnübergänge und die Leit- und Sicherungstechnik. Moderne elektronische Stellwerke sorgen für einen stabilen Betrieb. Auch die Elektrifizierung der Strecke hat begonnen, mit einem durchgehend elektrifizierten Zugverkehr wird ab 2028 gerechnet.
- **Lübeck—Schwerin:** Mit einem Spatenstich am 13. Juni 2025 hat der DB-Konzern den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen gestartet. Bis 2028 sollen 63 km Strecke modernisiert und elektrifiziert werden. Herzstück ist die neue Gallentiner Kurve, die Direktverbindungen zwischen Lübeck und Schwerin ermöglicht. Zudem entstehen zwei digitale Stellwerke, Überholgleise werden verlängert – für schnelleren Nahverkehr und leistungsfähigeren Güterverkehr.
- **S13-Ausbau:** Der DB-Konzern treibt den Ausbau der S13 zwischen Troisdorf und Bonn weiter voran: Seit Juni 2025 steht auf dem 13 km langen Streckenabschnitt die letzte große Bauphase vor der Korridorsanierung der rechten Rheinstrecke (Troisdorf—Koblenz) auf dem Programm. Bis Ende 2025 bündelt das Projektteam ein umfangreiches Bauvolumen für den drei- bzw. viergleisigen Ausbau und arbeitet dabei u. a. zeitgleich an Gleisen, Brücken, Bahnhöfen und Lärmschutzwänden. Das wichtigste Projekt in 2025 wird die Inbetriebnahme des neuen Elektronischen Stellwerks (ESTW) in Bonn-Beuel im dritten Quartal 2025 sein.
- **Neues ESTW Linker Rhein:** Der DB-Konzern hat im Mai 2025 das neue ESTW Linker Rhein erfolgreich in Betrieb genommen. Seitdem werden die Nah- und Fernverkehrszüge sowie Züge des Güterverkehrs zwischen Köln und Bonn von der modernen Schaltzentrale in der Kölner Innenstadt gesteuert. Für das neue Stellwerk wurden in den vergangenen fünf Jahren u. a. 400 km Kabel verlegt und 200 neue Signale installiert.
- **Sachsen-Franken-Magistrale:** Am 12. Juni 2025 wurde der Abschnitt zwischen Altenburg und Treben-Lehma der Sachsen-Franken-Magistrale offiziell in Betrieb genom-

men. Mit Abschluss der Arbeiten hat der DB-Konzern einen weiteren wichtigen Meilenstein bei der Modernisierung der Sachsen-Franken-Magistrale erreicht. Der DB-Konzern hat diesen Abschnitt mit 6 km neuen Gleisen, 14 km neuer Oberleitung, 42 neuen Weichen und neun neuen oder sanierten Eisenbahnbrücken sowie neuen Lärmschutzwänden von 2,7 km Länge modernisiert, damit Züge künftig 160 km/h fahren können und sich damit die Fahrzeit verkürzt.

- **Stuttgart 21:** Im künftigen Durchgangsbahnhof ist der Rohbau bis auf Restarbeiten abgeschlossen. Die Arbeiten an den Lichtaugen und den Gitterschalen, die die Eingänge zur Bahnsteighalle bilden werden, laufen. Die Arbeiten an der festen Fahrbahn und der eisenbahntechnischen Ausrüstung sind weiter fortgeschritten, die ersten Hochtastfahrten haben im Mai 2025 stattgefunden. Der künftige Stuttgarter Hauptbahnhof und weite Teile des neuen Stuttgarter Bahnknotens werden im Dezember 2026 mit digitaler Technik in Betrieb genommen. Das Inbetriebnahmekonzept wurde im ersten Halbjahr 2025 überprüft. Als Ergebnis soll der bestehende Kopfbahnhof noch bis zur Eröffnung der verlängerten S-Bahn-Stammstrecke über die Station Mittnachtstraße im Sommer 2027 in Betrieb bleiben und die Gäubahn noch bis März 2027 über die Panoramabahn zum Kopfbahnhof geführt werden. Mit der voraussichtlich im November 2027 abgeschlossenen Einbindung der Regionalgleise von der neuen Neckarbrücke in den Westkopf des Bahnhofs Bad Cannstatt wird Stuttgart 21 mit Ausnahme der Führung der Gäubahn über den Flughafen vollständig in Betrieb sein.
- **Zweite Stammstrecke München:** Im Juni 2025 wurde mit der Inbetriebnahme des ESTW München Ost ein zentraler Meilenstein für die digitale Steuerung und die Betriebsstabilität im Münchner Bahnnetz erreicht. Das ESTW steuert rund 150 Signale, 60 Weichen und fünf Weichenheizstationen. Hierfür wurden über 400 km verlegte Kabel, rund 240 Geschwindigkeitsprüfer und 270 Achszähler eingebaut. Zudem wurde nach nur 14 Monaten Bauzeit die neue Autoreisezuganlage an der Betriebsstelle München Süd in Betrieb genommen und damit die Voraussetzung für den Bau der neuen unterirdischen Station am Ostbahnhof geschaffen. Am Marienhof begann im Januar 2025 der bergmännische Vortrieb des Verbindungsstollens zur U-Bahn. Dieser wurde bereits im Rohbau fertiggestellt.



BAUBEGINNE 1. HALBJAHR 2025	
PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Kombinierter Verkehr	– Umschlagbahnhof (Ubf) Ulm-Nord (Dornstadt) 2. Modul
Ausbautrecke (ABS) Berlin – Hannover	– Ubf Berlin (Großbeeren) 3. Kran
Rhein-Ruhr-Express (RRX)	– 1. Baustufe: anteilige Elektrifizierung und Ausbau
Bahnhof Fangschleuse	– Stadtgebiet Bochum (5b): Neubau Verbindungskurve, Bahnsteigverlängerungen, Schallschutz
Ausbautrecke (ABS) Lübeck – Schwerin	– Umbau und Erweiterung Bahnhof Fangschleuse vom Überholbahnhof zum Übergabebahnhof
Nordmännische S-Bahn	– Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Schwerin, Neubau einer Verbindungskurve Bad Kleinen
S-Bahn Ertüchtigung Harburger und Bergedorfer Korridor	– Viergleisiger Ausbau Frankfurt – Maintal – Hanau
Bahnhof Kempten	– Modernisierung und Erweiterung der S-Bahn-Strecken im Hamburger Süden (Harburg / Neugraben) und Osten (Bergedorf)
	– Modernisierung zu einem Zukunftsbahnhof und barrierefreier Ausbau

INBETRIEBNAHMEN 1. HALBJAHR 2025	
PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Knoten Halle	2. Baustufe Äußerer Knoten: Abschnitt Peißen – Reußen
Kombinierter Verkehr	Ubf Köln-Eifeltr. 3. Kran im 3. Modul

Zum Ende des ersten Halbjahres 2025 befanden sich insgesamt 220 Bedarfsplan-(BP-) und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes-(GVFG-)Projekte in Planung und Bau (49 GVFG und 171 BP). Weitere Informationen zu den Projekten sind online im BauInfoPortal verfügbar.

Programm »Kleine und mittlere Maßnahmen«

Das Infrastrukturprogramm »Kleine und mittlere Maßnahmen« (KMM) zur schnellen Kapazitätserweiterung im bestehenden Schienennetz kommt voran. Bis Ende 2025 sollen 138 der geplanten Vorhaben umgesetzt sein. Das Investitionsvolumen seit Programmstart bis Ende 2024 liegt bei rund 1,2 Mrd. €.

Kleine und mittlere Maßnahmen können schnell die Engpassituation und die Störungsresilienz des Netzes verbessern. So tragen sie zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Verbesserung der Restleistungsfähigkeit bei, insbesondere bei technischen Störungen und Bautätigkeiten im Hochleistungsnetz. Zu den Projekten zählen infrastrukturelle Maßnahmen wie Überleitmöglichkeiten, zusätzliche Signale und Gleiswechselbetriebe oder neue Bahnsteige. Kleine und mittlere Maßnahmen können positive Auswirkungen auf alle Verkehrsarten haben.

Maßnahmen an Bahnhöfen

Ende Juni 2025 befanden sich deutschlandweit über 3.000 Projekte an rund 950 Bahnhöfen in Umsetzung. Einige unserer Bauprojekte mit überregionaler Bedeutung sind:

- **Berlin Hauptbahnhof:** Im Berliner Hauptbahnhof werden bis Ende 2025 zusätzliche Weichen und Signale eingebaut, damit Züge künftig schneller und flexibler an die Bahnsteige gelangen.
- **Dortmund Hauptbahnhof:** Der Bahnhof ist nach Abschluss aller geplanten Modernisierungsmaßnahmen Anfang 2025 komplett stufenfrei nutzbar. Damit ist eine barrierefreie Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel möglich.
- **Duisburg Hauptbahnhof:** Seit Mitte 2022 laufen die Arbeiten zur Erneuerung aller Bahnsteige und zum Bau des neuen Hallendachs am Duisburger Hauptbahnhof. Derzeit erfolgen die Arbeiten am Neubau des Dachs und der Bahnsteige in der 4. Bauphase. Das Gesamtprojekt läuft nach aktueller Planung bis 2028.
- **Hannover Hauptbahnhof:** Am Hauptbahnhof Hannover erfolgt seit Sommer 2022 sukzessive die Erneuerung aller Bahnsteige, Bahnsteigdächer und einiger Brückenbauwerke. Die Arbeiten am ersten Bahnsteig A werden im August 2025 abgeschlossen.
- **Berlin Ostbahnhof:** Am Berliner Ostbahnhof wurden die Bauarbeiten am Hallendach zur Erneuerung der Dachhaut, zum Einbau neuer Oberlichter und zur Erneuerung des Korrosionsschutzes an allen Dachbindern weitestgehend abgeschlossen. Im ersten Halbjahr 2025 erfolgten Restarbeiten und der Rückbau der großen Schutzbrücke. Die Gesamtmaßnahme am Ostbahnhof wird voraussichtlich bis Ende 2027 abgeschlossen werden.
- **Bahnhof Hamburg-Altona:** In Hamburg-Altona wird der Kopfbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr verlegt. Die heutige S-Bahn-Station Diebsteich soll durch den zusätzlichen Ausbau zum Durchgangsbahnhof werden. Es sollen insgesamt vier Bahnsteige und ein Empfangsgebäude errichtet werden. Anfang 2025 wurde der neue S-Bahnsteig in Betrieb genommen. Die drei Fern- und Regionalbahnsteige sollen voraussichtlich 2027 fertiggestellt werden. Aufgrund der noch nicht geklärten Finanzierung des Verbindungsbahntlastungstunnels (VET) verzögert sich die Errichtung des Empfangsgebäudes. Räumlichkeiten, die zur Sicherstellung des Stationsbetriebs ab 2027 notwendig sind, werden in einem Interimsbauwerk vorgesehen. Hierzu stehen der DB-Konzern und die Freie Hansestadt Hamburg in engem Austausch. Darüber hinaus hat InfraGO von 2024 bis Juni 2025 die Modernisierung von 157 Bahnhöfen gem. seinem Zielbild der Zukunftsbahnhöfe erfolgreich umgesetzt. In 2025 sollen mindestens 100 Bahnhöfe zu **Zukunftsbahnhöfen** grün **Nr. 74** entwickelt werden, analog zu 2024.



RAHMENBEDINGUNGEN

Trassenpreise für 2025 genehmigt

Mit Beschluss vom 22. März 2024 hat die BNetzA die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2025 genehmigt. Die Steigerung der Trassenentgelte beträgt effektiv 17,7% für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), 16,2% für den Schienengüterverkehr (SGV) und 0,6% für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Ursächlich für die überproportionale Entgeltsteigerung im SPFV und SGV ist zum einen der starke Anstieg des Kostenniveaus infolge hoher Inflation und zum anderen die sog. Trassenpreisbremse im SPNV. Gegen die Entgeltfestlegung im SPNV durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) haben mehrere EVU sowie DB InfraGO Klage beim Verwaltungsgericht Köln eingereicht. Dieses hat den Europäischen Gerichtshof (EuGH) angerufen, um zu prüfen, ob die in Deutschland per Gesetz festgelegte Entgeltbildung im SPNV im Einklang mit europäischem Recht steht. Eine Entscheidung des EuGH wird im ersten Halbjahr 2026 erwartet.

Genehmigungsverfahren der Stationsentgelte 2026

Die BNetzA prüft im laufenden Verfahren die Genehmigung der von DB InfraGO, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, beantragten Stationsentgelte 2026. Die Behörde hat von ihrer Verlängerungsoption zur Prüfung des Genehmigungsantrags Gebrauch gemacht und die Frist des Verfahrensablaufs bis zur Genehmigungsfiktion auf den 13. Dezember 2025 verlängert. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen im sog. Hauptantrag i. H. v. 22,29% für den Schienenpersonennahverkehr (sog. Hilfsantrag 2,94%) und 11,1% in beiden Antragsvarianten für den Schienenpersonenfernverkehr beantragt.

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Im September 2017 wurde zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt vereinbart, ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit durchzuführen. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und eines Vorschlags des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung an, dies wird noch mindestens bis Dezember 2025 andauern. Der Weiterbau und die Sanierung des beschädigten Bereichs wurden vom Schlichtungsverfahren entkoppelt. Die Leistungen der bauausführenden ARGE sind mittlerweile nahezu abgeschlossen; der Tunnel wurde Anfang Juli 2025 an die Ausbaugewerke für den weiteren Ausbau übergeben. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen EVU wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Vergleiche geschlossen.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Zu Digitalisierungsthemen im Bereich der Schieneninfrastruktur berichten wir auch im Abschnitt [Digitalisierung und Technik](#)  13ff.

Ganzheitliche Entwicklung von Bahnhöfen

Im ersten Halbjahr 2025 setzte DB InfraGO die umfassende Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu Zukunftsbahnhöfen fort, um durch eine enge Zusammenarbeit mit Bund, Ländern und Kommunen die Bahnhöfe ganzheitlich zu modernisieren. Im ersten Halbjahr 2025 wurden 44 weitere Bahnhöfe zu Zukunftsbahnhöfen entwickelt.

Ein Beispiel ist der Bahnhof Baruth, der als ganzheitlicher Zukunftsbahnhof mit Leuchtturmcharakter überzeugt. Insbesondere die Neugestaltung der Personenunterführung setzt visuelle Akzente und verbessert die Aufenthaltsqualität erheblich. Zudem hat die Modernisierung der Anzeiger die Informationstransparenz für Reisende optimiert. Die neuen dynamischen Anzeigen bieten präzise Informationen zu Baustellen und Schienenersatzverkehren und stellen so sicher, dass Reisende über Fahrplanänderungen effektiv informiert werden.

Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz und Anschlussmobilität

DB InfraGO arbeitet seit 2024 daran, mit der »Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz und Anschlussmobilität« eine ganzheitliche Entwicklung im Bahnhofsumfeld umzusetzen. Ziel ist es, gemeinsam mit Kommunen, Ländern und Aufgabenträgern standortspezifische Vorplätze zu entwickeln, die einen positiven Beitrag zur Stadt- und Quartiersentwicklung leisten. Im ersten Halbjahr 2025 unterstützt die Kompetenzstelle die Umsetzung der Bahnhofsumfelder an rund 30 Bahnhöfen mit der Beratung von Kommunen zu passenden Förderprogrammen und mittels Freiraumkonzepten. Parallel dazu erarbeitet die Kompetenzstelle standardisierte Prozesse für die Zusammenarbeit mit Kommunen im Bahnhofsumfeld bspw. bei der sog. Flächengestattung.

Konsumangebot am Bahnhof

DB InfraGO trägt mit rund 90 Neueröffnungen und 65 Modernisierungen auf seinen Mietflächen im ersten Halbjahr 2025 zu einem attraktiven und abwechslungsreichen Angebot für die Kunden:innen bei. Darüber hinaus verprobt DB InfraGO mit einem regelmäßigen Wechsel der Partner stetig neue Konzepte in Pop-up-Stores für den Reisendenbedarf im Bahnhof. DB InfraGO implementiert somit ein vielfältiges Angebot von Produkten am Bahnhof und forciert auf den Flächen der Geschäftspartner einen schnellen Verkauf mit wenig Wartezeit, u. a. durch digitale Zahlungssysteme, einen nachhaltig gestalteten Ladenbau und bewusstes Warteschlangenmanagement.



UMWELTMASSNAHMEN

- **Energiemanagementsystem:** Im Zuge des 2023 in Kraft getretenen Energieeffizienzgesetzes (EnEg) wurde die Einrichtung eines Energiemanagementsystems gem. der international anerkannten DIN EN ISO 50001 bei der DB InfraGO AG 2024 für den Geschäftsbereich Fahrweg ergänzend zum Geschäftsbereich Personenbahnhöfe beschlossen. Im Juni 2025 wurde die Auditierung zur Dokumentenprüfung erfolgreich abgeschlossen.
- **Bike+Ride:** Die **Bike+Ride-Offensive** grün **Nr. 156** unterstützt Kommunen dabei, bundesweit zusätzliche Stellplätze für Fahrräder an Bahnhöfen zu schaffen. Im ersten Halbjahr 2025 haben wir 20 Bahnhöfe mit Bike+Ride-Anlagen ausgestattet und so über 1.250 Fahrradstellplätze realisiert.
- **App DB Rad+:** Mit der Nutzung der App DB Rad+ können Radfahrer:innen derzeit in 23 Kommunen ihre gefahrenen Fahrradkilometer vor Ort und digital bei Partnergeschäften aus ihrer Region und am Bahnhof gegen Rabatte und Prämien einlösen. Im ersten Halbjahr 2025 haben sechs Kommunen ihre Kooperationen mit **DB Rad+** grün **Nr. 110** für zwei weitere Jahre verlängert. Darüber hinaus wurden sieben neue Prämienpartner hinzugewonnen.

BETEILIGUNGEN

Im Rahmen des 2024 entwickelten Leitbilds 2030 von DB InfraGO wurden im ersten Halbjahr 2025 organisatorische Anpassungen umgesetzt, die dazu beitragen sollen, die Sanierung der Infrastruktur durch eine deutliche Erhöhung der Schlagkraft und Geschwindigkeit noch effizienter umzusetzen:

- Am 30. Mai 2025 wurde mit Eintragung in das Handelsregister die DB Kommunikationstechnik GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2025 auf die DB InfraGO AG verschmolzen. Die Werte des ersten Halbjahres 2024 wurden entsprechend angepasst.
- Im ersten Halbjahr 2025 wurde der Bereich Plan- und Abnahmeprüfung der DB Engineering & Consulting GmbH konzernintern zur DB InfraGO AG übertragen. Davon waren rund 300 Mitarbeitende betroffen.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2025

- *Preisadjustierungen, der Wegfall von Streikeffekten aus dem ersten Halbjahr 2024 sowie Aufwandszuschüsse des Bundes führten zu deutlicher Ergebnisverbesserung.*
- *Zusätzliche Belastungen aus höheren Instandhaltungsmaßnahmen zur Qualitätsverbesserung, gestiegenen betrieblichen und infrastrukturbedingten Schadenersatzzahlungen an EVU, Tarifeffekten sowie einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl.*

DB INFRAGO	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	89,4	89,9	-0,5	-
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	88,1	88,8	-0,7	-
Anlagenqualität (Bahnhöfe) in Schulnote	2,78 ²⁾	2,78 ²⁾	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	553,8	547,6	+6,2	+1,1
davon konzernexterne Bahnen	227,0	223,4	+3,6	+1,6
Anteil konzernexterner Bahnen in %	41,0	40,8	+0,2	-
Stationshalte in Mio.	79,9	80,4	-0,5	-0,6
davon konzernexterne Bahnen	24,2	24,7	-0,5	-2,0
Gesamtumsatz ³⁾ in Mio. €	4.319	4.087	+232	+5,7
davon Trassenerlöse	3.421	3.050	+371	+12,2
davon Verkehrsstation	430	554	-124	-22,4
davon Vermarktung	223	188	+35	+18,6
Außenumsatz ³⁾ in Mio. €	1.588	1.522	+66	+4,3
Anteil am Gesamtumsatz in %	36,8	37,2	-0,4	-
EBITDA bereinigt ³⁾ in Mio. €	333	-261	+594	-
EBIT bereinigt ³⁾ in Mio. €	-204	-700	+496	-70,9
Brutto-Investitionen ³⁾ in Mio. €	6.007	5.635	+372	+6,6
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen ^{3),4)} in Mio. €	537	706	-169	-23,9
Mitarbeitende per 30.06. ^{3),5)} in VZP	71.922	69.797	+2.125	+3,0
Mitarbeitende im Durchschnitt ^{3),5)} in VZP	71.453	68.651	+2.802	+4,1

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

³⁾ Wert für das erste Halbjahr 2024 wegen der **Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH** blau **51** angepasst.

⁴⁾ Ohne **Eigenkapitalerhöhungen des Bundes** blau **6** zur Infrastrukturfinanzierung.

⁵⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 30. Juni 2024 bzw. des ersten Halbjahres 2024 wurde nicht angepasst.

Die Pünktlichkeit des DB-Konzerns sowie der Schiene in Deutschland entwickelte sich im ersten Halbjahr 2025 rückläufig. Hauptursachen sind die vielen Anlagenstörungen, ein hohes Bauvolumen in Verbindung mit einer Vielzahl von kurzfristig notwendigen Baubedarfen sowie eine sehr hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur v. a. im Hochleistungsnetz. Auch eine weiterhin hohe Anzahl von Eingriffen in den Eisenbahnbetrieb durch Dritte sowie behördliche Einsätze wirken sich negativ auf die Pünktlichkeit aus.

Die Anlagenqualität (Bahnhöfe) liegt im ersten Halbjahr 2025 auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024.

Die Leistungsentwicklung war differenziert:

- **Trassennachfrage:** insgesamt leichter Anstieg, v. a. infolge des Wegfalls von Streikeffekten aus dem ersten Halbjahr 2024. Baubedingte Ausfälle wirkten gegenläufig weiterhin belastend.
 - Der Nachfrageanstieg konzernexterner Kunden resultierte insbesondere aus der Übernahme von Verkehren im Güterverkehr. Gegenläufig wirkte ein Rückgang im Personennahverkehr, wo Verkehre abgegeben wurden.
 - Die Nachfrage bei konzerninternen Kunden lag leicht über dem Niveau des ersten Halbjahres 2024. Zuwächse im Personenverkehr (insbesondere DB Regio) wurden durch einen Rückgang bei DB Cargo nahezu vollständig aufgezehrt.

- **Stationshalte:** Entwicklung auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024. Negative Effekte aus einem zusätzlichen Verkehrstag im ersten Halbjahr 2024 wurden durch den Wegfall negativer Streikeffekte nahezu vollständig aufgezehrt.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insgesamt positiv, blieb aber herausfordernd. Sie wurde ganz wesentlich durch den Wegfall von Vorleistungen für Instandhaltungsleistungen aus dem ersten Halbjahr 2024 getragen, die vom Bund erst im zweiten Halbjahr 2024 ausgeglichen wurden. Zusätzliche Belastungen im Wesentlichen aus der Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit sowie Tarifsteigerungen wirkten dämpfend. Die bereinigten Ergebnisgrößen verbesserten sich stark; das bereinigte EBIT war allerdings weiterhin deutlich negativ.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt deutlich besser:

- **Sonstige betriebliche Erträge (+165%/+728 Mio. €):** sehr deutliche Zunahme, ganz wesentlich infolge der Förderung von Instandhaltungsleistungen in der Schieneninfrastruktur durch den Bund, die im Vorjahr erst im zweiten Halbjahr umgesetzt wurde. Zudem stiegen u. a. auch die Projekterträge.
- **Umsatz (+5,7%/+232 Mio. €):** deutlicher Anstieg infolge des Wegfalls negativer Streikeffekte aus dem ersten Halbjahr 2024 sowie aufgrund von Preisanpassungen. Aus Anpassungen des Trassen- und Stationspreissystems ergibt sich zudem eine erfolgsneutrale Verschiebung von Umsätzen vom Geschäftsbereich Personenbahnhöfe zugunsten des Geschäftsbereichs Fahrweg.

Die Aufwandsseite stieg spürbar an, insbesondere im Personalaufwand infolge von Tarifeffekten und für Maßnahmen zur Instandhaltung und zur Qualitätsverbesserung:

- **Personalaufwand (+13,1%/+335 Mio. €):** deutlicher Anstieg resultierte aus Tarifeffekten sowie der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+9,0%/+100 Mio. €):** Zunahme im Wesentlichen durch höhere betriebliche und infrastrukturbedingte Schadenersatzzahlungen an interne und externe EVU sowie mengenbedingt höhere Projektaufwendungen.
- **Abschreibungen (+22,3%/+98 Mio. €):** investitionsbedingter Anstieg. Investitionen in die Schieneninfrastruktur werden seit dem Vorjahr auch durch Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes  6 finanziert. Dies führt zu höheren abschreibungspflichtigen Vermögenswerten und in der Folge einem grundsätzlich höheren Niveau der Abschreibungen. Im Gegensatz zu durch Eigenkapital finanzierten Investitionen werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

- **Materialaufwand (+4,1%/+90 Mio. €):** Anstieg ist maßgeblich auf eine weitere Intensivierung der Instandhaltungsleistungen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur zurückzuführen. Zudem führten Preiseffekte zu zusätzlichen Belastungen. Darüber hinaus stiegen die Aufwendungen für bezogene Leistungen, u. a. für Transport, Grünpflege sowie Sicherheits- und Ordnungsdienste. Preisbedingt niedrigere Aufwendungen für Energie wirkten teilweise kompensierend. Die Investitionen stiegen v. a. infolge höherer Investitionen in das Bestandsnetz deutlich an. Die eigenfinanzierten Nettoinvestitionen gingen infolge von Stichtageffekten zurück.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist maßgeblich durch Zugänge insbesondere in den Bereichen Projektmanagement, Betrieb und Instandhaltung gestiegen. Die konzerninterne Übertragung von Mitarbeitenden der DB E&C  51 führte zu einem zusätzlichen Anstieg der Mitarbeitendenzahl.

Geschäftsfeld DB Energie

RAHMENBEDINGUNGEN

Festlegungsverfahren zum Bahnstromnetzzugang

Das bereits 2019 von der BNetzA eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz ist Ende Juni 2022 mit einer Festlegung zum Abschluss gekommen. Mit der Festlegung wurden Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln sichergestellt und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und Bahnstromnetzbetreiber) verbessert. Sowohl DB Energie als auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen, Triebfahrzeughalter und weitere Bahnstromlieferanten sollen auf dieser Grundlage nun an der Umsetzung der neuen Zugangsregeln bis zum 1. Juli 2026 arbeiten. Dennoch hat die Festlegung einige entscheidende Umsetzungsfragen offengelassen. Um diese offenen Fragen zu beantworten und die Umsetzung der Festlegung aufseiten der Marktpartner zu unterstützen, hat DB Energie gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbänden einen Umsetzungsfragenkatalog erarbeitet und stimmt diesen gemeinsam mit der BNetzA ab.

UMWELTMASSNAHMEN

Ausbau erneuerbarer Energien im Bahnstrom

Der Aufbau eines diversifizierten Portfolios aus erneuerbaren Energien und Energiespeichern für die wirtschaftliche und sichere Energieversorgung bei einem wachsenden Anteil von erneuerbaren Energien ist Kernelement unserer Dekarbonisierungsstrategie. Abschlüsse von Power Purchase Agree-



ments (PPA) haben sich dabei zum festen Bestandteil der Beschaffungsaktivitäten etabliert. Im ersten Halbjahr 2025 wurden vier neue PPA abgeschlossen:

- zwei mit einer kurz- bis mittelfristigen Laufzeit, bei denen die Stromlieferung aus einem Onshore-Windpark und einem **Solarpark** grün **Nr. 30** erfolgt, und
- zwei mit einer langfristigen Laufzeit, bei denen die Stromlieferung aus einem **Wasserkraftwerk** grün **Nr. 16** und einem Solarpark erfolgt.

Im zweiten Quartal 2025 wurde zudem ein weiteres Power Storage Agreement (PSA) mit der Energieversorgung Beckum in Zusammenarbeit mit Entrix abgeschlossen. Hierdurch kann DB Energie für zehn Jahre eine jährliche Speicherkapazität, ausreichend für rund 1,3 Mio. ICE-Kilometer, aus dem neu entstehenden Batteriespeicher in Beckum ab voraussichtlich Januar 2026 nutzen. Die Strukturierung von PSAs innerhalb des PPA-Portfolios erlaubt es, die Besonderheiten der Stromlieferungen aus erneuerbaren Energien, bspw. unstete Erzeugung sowie Preis- und Prognoserisiken, bestmöglich zu managen. DB Energie will so die Integration der erneuerbaren Energien im deutschen Strommarkt weiter aktiv vorantreiben.

Energieversorgung für alternative Antriebe

- **HVO:** Die Versorgung mit **HVO** grün **Nr. 164** als Brückentechnologie baut DB Energie weiter aus. Zum 1. April 2025 wurde eine weitere Schienentankstelle auf HVO umgestellt. Damit sind nun 21 HVO-Schienentankstellen bei DB Energie verfügbar.
- **Ladeinfrastruktur für Akkuzüge:** Nachdem 2024 die ersten Oberleitungsinselanlagen in Schleswig-Holstein in Betrieb gegangen sind, hat Anfang Juni 2025 DB Energie zusammen mit dem Land Rheinland-Pfalz und DB InfraGO einen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für die Ladeinfrastruktur für **Akkuzüge** grün **Nr. 45** im Pfalznetz unterzeichnet. Ab Frühjahr 2026 sollen dort die Diesel- durch Akkuzüge ersetzt werden, für deren Versorgung DB InfraGO und DB Energie fünf Oberleitungsinselanlagen und verschiedene Ladeeinrichtungen für Abstellanlagen errichten.
- **Innovations-Hub:** Im **Innovations-Hub** grün **Nr. 53** in Tübingen hat DB Energie im Rahmen des Projekts H2goesRail erstmals ein innovatives Wasserstoffesamtsystem erprobt. Am Standort wurden darüber hinaus verschiedene Technologien und Anlagen pilotiert. Beispiele sind die Entwicklung des sog. DB Sektorenkopplers, einer technischen Schnittstelle zur Oberleitung, um erneuerbare Energien direkt in das Bahnstromnetz einspeisen zu können, der Einsatz von Energiespeichern und die Nutzung von KI zur effizienten Energiesteuerung. Das Projekt ist offiziell Ende März 2025 abgeschlossen worden.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2025

→ *Rückläufige Absatzpreise führen zu Umsatz- und Ergebnisrückgängen.*

→ *Versorgungssicherheit stabil auf hohem Niveau.*

DB ENERGIE	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
Versorgungssicherheit in %	99,99 ¹⁾	99,99 ¹⁾	-	-
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	3.570	3.586	- 16	- 0,4
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.614	1.451	+ 163	+ 11,2
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) ²⁾ in GWh	993,6	1.002	- 8,4	- 0,8
Kraftstoffe ³⁾ in Mio. l	179,7	174,7	+ 5,0	+ 2,9
Gesamtumsatz in Mio. €	1.677	1.830	- 153	- 8,4
Außenumsatz in Mio. €	742	715	+ 27	+ 3,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	90	230	- 140	- 60,9
EBIT bereinigt in Mio. €	52	192	- 140	- 72,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	164	125	+ 39	+ 31,2
Netto-Investitionen in Mio. €	80	42	+ 38	+ 90,5
Mitarbeitende per 30.06. ⁴⁾ in VZP	2.133	2.139	- 6	- 0,3
Mitarbeitende im Durchschnitt ⁴⁾ in VZP	2.128	2.103	+ 25	+ 1,2

¹⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

²⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne gehandelte Energiemengen. Wert des ersten Halbjahres 2024 angepasst.

³⁾ Inkl. Diesel, Heizöl und Biokraftstoff HVO.

⁴⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 30. Juni 2024 bzw. des ersten Halbjahres 2024 wurde nicht angepasst.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte unverändert beibehalten werden.

Die Mengenentwicklung war differenziert:

- **Traktionsstrom:** Der Absatz lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024. Die Nachfrage konzerninterner Kunden im Schienengüterverkehr ging deutlich zurück. Die Absatzmenge konzernexterner Kunden sowie bei den S-Bahnen stieg gegenläufig an und kompensierte den Rückgang nahezu vollständig.
- **Durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden:** Der deutliche Anstieg spiegelt v. a. Verkehrszuwächse und eine Verlagerung aus dem Traktionsstrom wider.
- **Stationäre Energien:** Entwicklung in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024.
- **Kraftstoffe:** Der Nachfrageanstieg resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung bei konzerninternen Kunden im Personennahverkehr. Ein Nachfragerückgang bei DB Cargo und von konzernexternen Kunden wirkte gegenläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war im ersten Halbjahr 2025 v. a. infolge von preisbedingten Umsatzrückgängen schwächer, aber weiterhin positiv. Die operativen Ergebnisgrößen sanken in der Folge deutlich.

Die Erträge gingen insbesondere aufgrund geringerer Absatzpreise insgesamt zurück:

- **Umsatz (– 8,4%/– 153 Mio. €):** deutlicher Rückgang, getrieben durch niedrigere Absatzpreise insbesondere beim Traktionsstrom und bei den stationären Energien. Der Umsatzanstieg mit konzernexternen Kunden, der insbesondere aus der Leistungsentwicklung sowie aus der Beistellung von CO₂-Zertifikaten resultierte, wirkte teilweise kompensierend.

- **Sonstige betriebliche Erträge (+106%/+ 18 Mio. €):** Anstieg v. a. infolge von höheren Erträgen aus Auflösung von Rückstellungen sowie aus Versicherungsleistungen.

Die Aufwendungen lagen insgesamt in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024:

- **Personalaufwand (+ 9,1%/+ 8 Mio. €):** Anstieg, im Wesentlichen aus Tarifeffekten.

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+ 4,4%/+ 3 Mio. €):** Anstieg u. a. aus höheren Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückbaumaßnahmen von Sachanlagen sowie Versicherungsbeiträgen. Gegenläufig sanken insbesondere die Aufwendungen für die Erstellung von Gutachten und Beratungsleistungen.

- **Abschreibungen:** Entwicklung auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024.

- **Materialaufwand (– 0,3%/– 4 Mio. €):** Annähernd stabile Entwicklung, die höheren Strombezugsaufwendungen für die Beistellung von CO₂-Zertifikaten wurden u. a. durch niedrigere Strombezugspreise sowie leistungsbedingt geringere Stromsteueraufwendungen nahezu vollständig kompensiert.

Die Brutto-Investitionen in die Bahnstrominfrastruktur nahmen deutlich zu und zielen insbesondere auf die weitere Verbesserung der Qualität, die Stärkung der Resilienz sowie die weitere Flexibilisierung der Energieversorgung ab. Die Investitionszuschüsse lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024, sodass der Anstieg der Netto-Investitionen noch deutlicher ausfiel.

Die Zahl der Mitarbeitenden hat sich per 30. Juni 2025 nahezu nicht verändert. Eine geringere Mitarbeitendenzahl in der Verwaltung wurde durch eine höhere Mitarbeitendenzahl in den technischen Bereichen zur Umsetzung des höheren Investitionsvolumens in der Infrastruktur nahezu vollständig kompensiert.

Beteiligungen/Sonstige

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governancefunktionen sowie die rechtlich unselbstständigen Serviceeinheiten der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Bereich 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.

WEITERE INFORMATIONEN

- Auf der Strecke Berlin–Hamburg arbeitet DB Engineering&Consulting (DB E&C) daran, die Ausführungsplanungen für den Streckenabschnitt Hamburg–Büchen umzusetzen. Für die präzise Erfassung der Bestandsanlagen kommen Drohnen zum Einsatz, die eine detaillierte Bestandsmodellierung ermöglichen. Zusätzlich wurde die DB E&C im ersten Halbjahr 2025 u. a. mit der Bauüberwachung der Leit- und Sicherungstechnik beauftragt.
- Im Juni 2025 wurden die neuen elektronischen Stellwerke (ESTW) im Bahnhof München Ost und Leuchtenbergring in Betrieb genommen – ein zentraler Meilenstein für die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke München. Die DB E&C unterstützte das Projekt mit Planungsleistungen, der Erstellung und Prüfung technischer Unterlagen sowie der Abnahme der Anlagen.
- Ende 2024 wurden für alle Gewerke der Produktionsbereiche Umwelt- und Geoservices und Planung erweiterte Building Information Modeling (BIM) Standards eingeführt und im ersten Halbjahr 2025 Feedbacks von Nutzer:innen eingearbeitet. In der Bauüberwachung können wesentliche BIM-Anwendungsfälle bearbeitet werden. Die zur DB E&C gehörenden Designcenter in Rumänien und Indien bieten nun auch BIM-Leistungen an.
- Die DB E&C berät die Asiatische Entwicklungsbank im Rahmen des MRT3-(Metro Manila-)Projekts. Der Umfang umfasst die Zustandsbewertung der Systeme und Bauarbeiten der bestehenden Strecke. Im ersten Halbjahr 2025 wurden Ortsbegehungen und Datenerfassungen durchgeführt.
- Der Betrieb auf dem bisher eröffneten Abschnitt des von einer Tochter der DB International Operations (DB IO) betriebenen Regional Rapid Transit System (RRTS) zwischen Neu-Delhi und Meerut verläuft stabil. Im ersten Halbjahr 2025 lagen Pünktlichkeit und Fahrzeugverfügbarkeit bei 99%. Die tägliche Fahrgastzahl stieg auf rund 40.000 im Juni 2025. Die Mitarbeitendenzahl der Betreibergesellschaft DB RRTS wächst weiter und lag per 30. Juni



2025 bei über 1.100 Mitarbeitenden. Die Inbetriebnahme der verbleibenden Streckenabschnitte soll schrittweise im zweiten Halbjahr 2025 erfolgen.

- Im September 2024 startete DBCC Transport den Betrieb einer 273 km langen Güterverkehrsstrecke in Uruguay. Die viermonatige Betriebserprobungsphase wurde im Januar 2025 abgeschlossen und markierte den Übergang in den 20-jährigen Betriebs- und Wartungsvertrag. Im Regelbetrieb verkehren täglich bis zu fünf Güterzüge, wodurch bis zu 65.000 Lkw-Fahrten jährlich eingespart werden.
- Der kanadische Aufgabenträger Metrolinx hat die Zusammenarbeit mit der ONxpress Operations Inc., einer Tochter der DB International Operations, im ersten Halbjahr 2025 einvernehmlich beendet. Gründe waren veränderte Rahmenbedingungen und strategische Neuausrichtungen auf Kundenseite.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2025

- > Operative Ergebnisverbesserungen insbesondere infolge von umgesetzten Maßnahmen zur Ergebnis-sicherung sowie leistungsbedingt besserer Entwicklungen der DB Operational Services.
- > Mitarbeitendenzahl durch Personalbedarfssenkungen reduziert.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2025	2024	absolut	%
BETEILIGUNGEN / Sonstige				
Gesamtumsatz ¹⁾ in Mio. €	3.328	3.252	+76	+2,3
DB Business Services	1	1	-	-
DB Operational Services ¹⁾	3.729	3.673	+56	+1,5
Sonstige / Konsolidierung ¹⁾	-402	-422	+20	-4,7
Außenumsatz ¹⁾ in Mio. €	437	373	+64	+17,2
EBITDA bereinigt ¹⁾ in Mio. €	310	216	+94	+43,5
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	-12	-105	+93	-88,6
DB Business Services	-57	-74	+17	-23,0
DB Operational Services ¹⁾	128	94	+34	+36,2
Sonstige	-83	-125	+42	-33,6
Brutto-Investitionen ¹⁾ in Mio. €	390	523	-133	-25,4
DB Business Services	0	1	-1	-100
DB Operational Services ¹⁾	284	312	-28	-9,0
Sonstige	106	210	-104	-49,5
Netto-Investitionen ¹⁾ in Mio. €	390	523	-133	-25,4
Mitarbeitende per 30.06. ^{1),2)} in VZP	57.373	60.112	-2.739	-4,6
DB Business Services ²⁾	10.763	11.936	-1.173	-9,8
DB Operational Services ^{1),2)}	44.127	45.541	-1.414	-3,1
Sonstige ²⁾	2.483	2.635	-152	-5,8
Mitarbeitende im Durchschnitt ^{1),2)} in VZP	58.153	59.698	-1.545	-2,6

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2024 wegen der **Verschmelzung der DB Kommunikationstechnik GmbH**  **51** angepasst.

²⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Wert per 30. Juni 2024 bzw. des ersten Halbjahres 2024 wurde nicht angepasst.

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 Bauprojekten (v. a. DB E.C.O. und DB Bahnbau) und Fahrzeugprojekten (DB Fahrzeuginstandhaltung). Zudem wirkten positive Stichtagseffekte im Zusammenhang mit dem Deutschlandtarif bei DB Vertrieb umsatzsteigernd. Gegenläufig wirkten Umsatzrückgänge u. a. bei DB Systel infolge eines angepassten Bedarfs an Lösungen für IT und Consulting teilweise kompensierend.

Die Umsätze mit konzernexternen Kunden stiegen auf niedrigem Niveau deutlich an. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen Projektgeschäft (DB E.C.O., DB Bahnbau, DB Fahrzeuginstandhaltung) sowie Versicherungsgeschäft (Deutsche Verkehrs-Assekuranz).

Der Aufwand lag in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2024. Zusätzliche Belastungen u. a. aus Tarifsteigerungen wurden durch Gegensteuerungsmaßnahmen zur Ergebnissicherung mehr als kompensiert.

Das operative Ergebnis des Bereichs Beteiligungen/Sonstige wird maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung sowie der unselbstständigen und selbstständigen Serviceeinheiten, die Leistungen für die Geschäftsfelder erbracht haben. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich deutlich besser, da die Erträge im Wesentlichen durch eine gestiegene konzerninterne Nachfrage anstiegen und die Aufwendungen zurückgingen. Treiber waren insbesondere DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Vertrieb, DB Sicherheit sowie Aufwandsreduzierungen in der Konzernleitung und den DB Business Services. Die Ergebnisentwicklung von DB Systel (infolge von Umsatzrückgängen und Tarifsteigerungen) sowie DB E.C.O. wirkten gegenläufig dämpfend.

Der Rückgang der Investitionen resultierte v. a. daraus, dass die Effekte aus der Verlängerung und Anpassung bestehender und dem Abschluss neuer Miet- und Leasingverträge bei DB Immobilien im ersten Halbjahr 2024 deutlich höher waren. Auch bei DB Systel und DB Connect gingen die Investitionen infolge von Stichtagseffekten zurück. Gegenläufig wirkten u. a. höhere Investitionen in die Werkeinfrastruktur bei der DB Fahrzeuginstandhaltung.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank, getrieben durch Personalbedarfsanpassungen (v. a. bei DB Services, DB AG, DB Systel, DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Vertrieb) sowie einen Rückgang der Mitarbeitenden im konzerninternen Arbeitsmarkt. Die **konzerninterne Übertragung des Bereichs Plan und Abnahmeprüfung**  **51** der DB Engineering&Consulting GmbH zur DB InfraGO AG führte zu einem zusätzlichen Rückgang der Mitarbeitendenzahl. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte eine leistungsbedingt höhere Mitarbeitendenzahl bei DB Bahnbau und DB Sicherheit.

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 des DB-Konzerns hat sich im ersten Halbjahr 2025 nicht wesentlich verändert.

Gegenüber den im Integrierten Bericht 2024 dargestellten Risiken sind in den folgenden Kategorien Veränderungen erfolgt:

- In der Kategorie »Finanzierung Bundeshaushalt« sind infolge des [Beschlusses des Bundeskabinetts zum zweiten Haushaltsentwurf 2025](#) [§ 6f.](#) sowie der Eckwerte bis 2029 die Risiken aus unsicherer Förderfähigkeit in der Bedeutung von niedrig auf mittel gestiegen, dagegen sind die Risiken aus fehlenden Bundeshaushaltsmitteln zur Aufwandsfinanzierung in der Bedeutung von hoch auf mittel gesunken. Die Bedeutung der Chance aus der »Schaffung vertraglicher Grundlagen Bundesfinanzierung« ist von hoch auf mittel gesunken. Die Chance aus Trassenpreissystem-Förderung ist entfallen, da die erwartete Förderung vollständig in der Prognose enthalten ist. Auf der anderen Seite besteht weiterhin das Risiko, dass die erwartete Förderung nicht vollständig erfolgt.
- In der Kategorie »Produktion und Technik« sind die Risiken aus der »Verzögerung im Hochlauf von Optimierungsprogrammen« in ihrer Bedeutung von niedrig auf mittel gestiegen. Das ergibt sich v. a. aus dem Risiko der verzögerten oder nicht vollständigen Umsetzung geplanter Transformationsmaßnahmen bei DB Cargo. Außerdem sind neue Aufwandsrisiken (u. a. höhere Instandhaltungskosten) von mittlerer Bedeutung entstanden.
- In der Kategorie »Besondere Ereignisse« entfallen die »Risiken Kaufpreis aus Ergebnisentwicklung DB Schenker«, da der Verkauf inzwischen vollständig abgeschlossen ist.
- In der Kategorie »Beschaffungs- und Energiemarkt« sind Risiken aus Energiepreiseffekten am Beschaffungsmarkt von niedriger Bedeutung entstanden. Analog sind Chancen aus Energiepreiseffekten am Beschaffungsmarkt von mittlerer Bedeutung sowie Chancen aus übrigen Faktor-kostenentlastungen (ohne Energie) von niedriger Bedeutung entstanden.

- In der Kategorie »Konjunktur, Markt und Wettbewerb« sind Chancen von niedriger Bedeutung aus Vergabeeffekten und Nachtragsverhandlungen entstanden.
- In der Kategorie »Kapitalmarkt und Steuern« sind Chancen aus sinkenden Zinsen am Kapitalmarkt von niedriger Bedeutung entstanden.

Darüber hinaus hat sich die im Integrierten Bericht 2024 dargestellte Chancen- und Risikosituation des DB-Konzerns im ersten Halbjahr 2025 nicht wesentlich verändert.

Unverändert besteht bei der DB Cargo AG das Risiko, dass innerhalb des Prognosezeitraums wesentliche der Liquiditätsplanung zugrunde liegende Annahmen nicht eintreten (insbesondere, falls die Transformation von DB Cargo nicht erfolgreich umgesetzt werden kann oder sich Risiken aus der konjunkturellen Entwicklung und dem Marktumfeld materialisieren) und daraus eine Liquiditätslücke entsteht. Dadurch besteht eine wesentliche Unsicherheit bei der DB Cargo AG, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit der DB Cargo AG aufwerfen kann und die ein bestandsgefährdendes Risiko darstellt. Aufgrund des hohen Kreditexposures der DB Cargo AG gegenüber der DB AG stellt dies auch ein Risiko für die DB AG als Kreditgeberin dar. Unverändert ergeben sich aufgrund der Genehmigungsaufgaben des Beihilfeprüfverfahrens der Europäischen Kommission zu DB Cargo signifikant bestandsgefährdende Risiken für die DB Cargo AG und daraus resultieren finanzielle Risiken für den DB-Konzern.

Aus dem konzernweiten Früherkennungssystem wie auch nach Einschätzung des Konzernvorstands sind aktuell keine Risiken absehbar, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des DB-Konzerns gefährden.



Wesentliche Chancen

CHANKATEGORIE	WESENTLICHE CHANCEN	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Auswirkung	Bedeutung	Veränderung gegenüber Integrier- tem Bericht 2024
Finanzierung Bundeshaushalt	Schaffung vertraglicher Grundlagen Bundesfinanzierung	wahrscheinlich	hoch	mittel	↘
	Trassenpreissystem-Förderung	-	-	-	↘
Produktion und Technik	Ausgabensteuerung, Optimierungsprogramme	sehr wahrscheinlich	hoch	hoch	→
Recht und Verträge	Vergleich Rechtsstreitigkeiten	sehr wahrscheinlich	niedrig	niedrig	→
Beschaffungs- und Energiemarkt	Energiepreiseffekte am Beschaffungsmarkt	wahrscheinlich	mittel	mittel	↗
	Übrige Faktorkostenentlastungen (ohne Energie)	sehr wahrscheinlich	niedrig	niedrig	↗
Konjunktur, Markt und Wettbewerb	Vergabeeffekte und Nachtragsverhandlungen	sehr wahrscheinlich	niedrig	niedrig	↗
Kapitalmarkt und Steuern	Sinkende Zinsen am Kapitalmarkt	möglich	niedrig	niedrig	↗

Unbewertete Chancen, d. h. Chancen, die per 30. Juni 2025 nicht bewertet werden konnten, sind i. d. R. nicht Teil der Tabelle.

Die Methodik zur Bestimmung von Eintrittswahrscheinlichkeit, Auswirkung und Bedeutung ist unverändert und wird im Integrierten Bericht 2024 dargestellt.

Wesentliche Risiken

RISIKOKATEGORIE	WESENTLICHE RISIKEN	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Auswirkung	Bedeutung	Veränderung gegenüber Integrier- tem Bericht 2024
Finanzierung Bundeshaushalt	Fehlende Aufwandsfinanzierung, Trassenpreissystem- / Anlagenpreissystem-Förderung	wahrscheinlich	hoch	mittel	↘
	Unsichere Förderfähigkeit	wahrscheinlich	hoch	mittel	↗
Produktion und Technik	Umsatz und Aufwand aus geringer Betriebsqualität, Baustellenauswirkungen	sehr wahrscheinlich	hoch	hoch	→
	Ungeplante Instandhaltungsmaßnahmen	wahrscheinlich	mittel	mittel	→
	Verzögerung Hochlauf Optimierungsprogramme	wahrscheinlich	mittel	mittel	↗
	Aufwandsrisiken (u. a. höhere Instandhaltungskosten)	wahrscheinlich	mittel	mittel	↗
Konjunktur, Markt und Wettbewerb	Konjunkturelle Lage und Wettbewerb Fernverkehr und Güterverkehr	sehr wahrscheinlich	mittel	mittel	→
Regulierung	Rückforderungen Regionalfaktoren, Klagen Trassenpreissystem-Bescheide	möglich	mittel	niedrig	→
Recht und Verträge	Haftungsrisiken aus vergangenen Akquisitionen	möglich	niedrig	niedrig	→
	Klagen Schallemissionen Betrieb, Baustelle Elbtower infolge Insolvenz SIGNA	möglich	niedrig	niedrig	→
Beschaffungs- und Energiemarkt	Faktorkostenentwicklung (ohne Energie)	wahrscheinlich	niedrig	niedrig	→
Beschaffungs- und Energiemarkt	Energiepreise am Beschaffungsmarkt	möglich	niedrig	niedrig	↗
Besondere Ereignisse	Risiken Kaufpreis aus Ergebnisentwicklung DB Schenker	-	-	-	↘
Kapitalmarkt und Steuern	Steigende Zinsen am Kapitalmarkt	möglich	niedrig	niedrig	→

Unbewertete Risiken, d. h. Risiken, die per 30. Juni 2025 nicht bewertet werden konnten, sind i. d. R. nicht Teil der Tabelle.

Die Methodik zur Bestimmung von Eintrittswahrscheinlichkeit, Auswirkung und Bedeutung ist unverändert und wird im Integrierten Bericht 2024 dargestellt.

NACHTRAGSBERICHT

Nach Schluss des Berichtszeitraums sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

PROGNOSEBERICHT

Konjunkturelle Aussichten

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in %	2024	2025 (Prognose März)	2025 (Prognose Juli)
Welthandel	+ 3,0	+ 2,5	+ 2,0
Bruttoinlandsprodukt (BIP) Welt	+ 2,7	+ 3,0	+ 2,5
Bruttoinlandsprodukt (BIP) Euro-Raum	+ 0,7	+ 1,0	+ 1,0
Bruttoinlandsprodukt (BIP) Deutschland	- 0,2	+ 0,0	+ 0,0

Stand Juni 2025. Prognose 2025 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Für 2025 wird erneut ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft erwartet. Positiv wirkte sich im bisherigen Jahresverlauf insbesondere die nachlassende Inflation aus. Auch für den Welthandel wird 2025 ein Anstieg erwartet, jedoch niedriger als zuvor prognostiziert, hauptsächlich bedingt durch die Unsicherheiten im Außenhandel. Der europäische Wirtschaftsraum setzt sein leichtes Wachstum 2025 fort. In Deutschland wurde die Entwicklung insbesondere im ersten Halbjahr 2025 durch Vorzieheffekte im Außenhandel gestützt. Im Gesamtjahr 2025 wird von einer Stagnation ausgegangen.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2024	2025 (Prognose März)	2025 (Prognose Juli)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 2,0	+ 1,5	+ 1,5

Stand Juli 2025. Prognose für 2025 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt war 2024 durch anhaltendes Wachstum geprägt, blieb allerdings weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau. 2025 wird sich das Wachstum voraussichtlich in abgeschwächter Form fortsetzen. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt auch von politisch-regulatorischen Maßnahmen und der konjunkturellen Entwicklung sowie dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen erfahren langfristige und deutliche Veränderungen und teilweise Substitution durch mobiles Arbeiten und digitale Kommunikation.

- Der motorisierte Individualverkehr dürfte 2025 zwar weiterhin ein wachsendes Leistungsvolumen verzeichnen, bleibt aber voraussichtlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Dämpfend wirken ein immer noch hohes Kraftstoffpreisniveau und ein nach der Corona-Pandemie verändertes Mobilitätsverhalten.
- Der innerdeutsche Luftverkehr hat sich 2025 auf einem deutlich niedrigeren Niveau als vor Corona eingeschwungen.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr legt 2025 voraussichtlich zu. Der darin enthaltene Buslinienfernverkehr dürfte sich jedoch entgegen diesem Trend 2025 spürbar zurückentwickeln.
- Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einem Verkehrsleistungswachstum zu rechnen. Es wird u. a. durch Einschränkungen infolge der hohen Bautätigkeit gedämpft. Die Nachfrage im Nahverkehr profitiert weiterhin vom Deutschland-Ticket.

Auch die Entwicklung des europäischen Personenverkehrs fällt verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert aus. Die Klimapolitik der EU und ihrer Mitgliedsstaaten bleibt langfristiger Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität – und damit insbesondere auch des Schienenpersonenverkehrs.

GÜTERVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2024	2025 (Prognose März)	2025 (Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+ 0,0	+ 1,0	- 1,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	- 0,7	+ 1,5	- 1,0

Nach einer Seitwärtsbewegung im Vorjahr wird auch für 2025 keine Erholung im deutschen Güterverkehr erwartet. Die weiterhin schwachen Impulse aus den kriselnden Kernindustrien verhindern eine spürbare Marktbelebung. Bereits im ersten Quartal 2025 zeigte sich erneut ein Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Auch im zweiten Halbjahr 2025 sind keine Wachstumsimpulse in Sicht. Infolgedessen wurden die Verkehrsmarktprognosen für das Gesamtjahr 2025 nach unten korrigiert. Vor dem Hintergrund der anhaltenden globalen Herausforderungen wird eine Erholung im Güterverkehr nun erst ab 2027 erwartet.

- Der deutsche Schienengüterverkehr wird sich 2025 voraussichtlich unter dem Vorjahresniveau bewegen. Einige Branchen, die 2024 noch Aufholeffekte gezeigt haben, wie bspw. Mineralölzeugnisse, Erze sowie Erdöl und -gas, verzeichnen 2025 eine rückläufige Nachfrage. Ver-



luste in einzelnen Gütergruppen werden teilweise durch Zuwächse im Kombinierten Verkehr abgedeckt. Dieser sollte auch 2025 das zentrale Wachstumssegment im Schienengüterverkehr bleiben.

- Der deutsche Straßengüterverkehr dürfte sich 2025 hingegen insgesamt stabil entwickeln. Trotz dynamischem Jahresauftakt nehmen dämpfende Faktoren zunehmend Einfluss. Hierzu gehören insbesondere insolvenzbedingte Kapazitätsverluste, hohe Investitionskosten für E-Lkw sowie die schwache Konjunktur, v. a. in der Automobil- und Chemiebranche.
- Nach einem kräftigen Wachstum in 2024 aufgrund von Sondereffekten setzt sich der langjährige Abwärtstrend der Binnenschifffahrt voraussichtlich fort. Das Niedrigwasser, insbesondere im April 2025, beeinträchtigte den Verkehr spürbar. Die Transportnachfrage von binnenschifffahrenden Gütergruppen wie Koks und Erze liegt unter dem Vorjahresniveau. Für das Gesamtjahr 2025 ist mit einem moderaten Rückgang zu rechnen.
- Die erwartete leichte Erholung im europäischen Schienengüterverkehr in 2025 bestätigt sich voraussichtlich nicht. Die schwierigen Rahmenbedingungen wie hohe Faktorkosten und geopolitische Unsicherheiten sind weiterhin prägend und werden durch drohende Handelskonflikte verstärkt. Diese Einflussfaktoren stellen insbesondere für die schienenaffinen Branchen negative Impulse dar. Auch im europäischen Kontext werden Mengenverluste in einigen Gütergruppen durch den Kombinierten Verkehr zum Teil kompensiert.

INFRASTRUKTUR

Im zweiten Halbjahr 2025 wird im Personenverkehr eine stabile Absatzentwicklung erwartet.

Dämpfend wirken die Verkehrseinschränkungen während der [Korridorsanierung der Strecke Berlin–Hamburg](#)  47f. Die ausbleibende Verbesserung des makroökonomischen Umfelds führt im Güterverkehr voraussichtlich auch bis zum Jahresende 2025 zu weiteren Rückgängen im Jahresvergleich.

Entgegen der gedämpften Erwartung für das zweite Halbjahr 2025 wird zum Jahresende 2025 das Vorjahresergebnis im Gesamtmarkt voraussichtlich übertroffen. Grund hierfür sind Sonderereignisse aus 2024, wie etwa die GDL-Streiks, die das Vorjahresergebnis negativ beeinflusst haben.

Bei den Stationshalten wird auf Gesamtjahressicht 2025 mit einer Entwicklung auf Vorjahresniveau gerechnet. Der Marktanteil der konzernexternen Bahnen steigt moderat im Vergleich zum Vorjahr. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickeln sich voraussichtlich auch 2025 weiter positiv. Trotz der gemischten Entwicklung des konjunkturellen Umfelds erwarten wir ein Ergebnis leicht über dem Vorjahresniveau.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir für das zweite Halbjahr 2025 keine physischen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die Energiepreise (Erdgas und Strom) stiegen zu Jahresbeginn 2025 zunächst spürbar an. Anhaltende dunkle Flauten in Mitteleuropa, niedrige Temperaturen, rapide sinkende Gasspeicherstände, das Ende des Gastransits durch die Ukraine, mögliche Angriffe auf die TurkStream-Pipeline und Debatten über ein Verbot von russischem LNG gegen Ende 2024 und Anfang 2025 waren die Gründe. Die Aussicht auf eine Lockerung der EU-Vorgaben zur Gaseinspeicherung, beginnende Verhandlungen über ein Ende des Ukraine-Kriegs, mildere Temperaturen und zunehmende Photovoltaik-Einspeisung führten ab Mitte Februar 2025 zu einem Rückgang der Risikoprämien und einer starken Abwärtsbewegung auf jedoch weiterhin hohem Niveau. Die Preisentwicklung bleibt angesichts des Ukraine-Kriegs, geopolitischer Spannungen und der wirtschaftlichen Lage in Deutschland unsicher.

Für das Gesamtjahr 2025 wird bei Lohn- und Tarifabschlüssen mit einer durchschnittlichen Erhöhung von rund 3 % gerechnet – im Vergleich zu einem deutlichen Anstieg von 5 % im Vorjahr.

Bei den Erzeugerpreisen wird hingegen ein Rückgang von mehr als 4 % gegenüber dem Vorjahr erwartet.

Aktuelle Prognosen zeigen in den Teilmärkten Bau und Transport unterschiedliche Entwicklungen: Während im Bausektor laut dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung eine leichte Preissteigerung prognostiziert wird, ist im Transportbereich mit einer Preisstabilität auf Vorjahresniveau zu rechnen. In den für den DB-Konzern relevanten Spezialsegmenten stellt sich die Situation allerdings zugespitzter dar, sodass entgegen dem allgemeinen Trend weiterhin steigende Preise zu beobachten sind.

Bei den Preisen für Emissionsberechtigungen (CO₂-Zertifikate) besteht kaum Spielraum für ein nachhaltiges Absinken der Notierungen. Am Terminmarkt wurden diese mit rund 75 € gehandelt – ein Niveau, das dem des Vorjahres entspricht.



Insgesamt sollten sich die gesamtwirtschaftlichen Preisentwicklungen auch in den Einkaufspreisen des DB-Konzerns niederschlagen. Die zentrale Beschaffung versucht hier mit einem aktiven Lieferantenmanagement gegenzusteuern.

Finanzmärkte

Aufgrund der Zuspitzung des geopolitischen Umfelds werden die Staatsausgaben, getrieben durch höhere Aufwendungen für die Verteidigung, weiter zulegen, was zu einem weiteren Anstieg der Renditen für Bundesanleihen führen könnte. Ein weiterhin hohes Interesse an sehr risikoarmen Anlageformen dürfte für eine weitere Nachfrage nach Bundesanleihen sorgen. Die weitere Renditeentwicklung wird dementsprechend sehr stark von der geopolitischen Lage abhängen, wobei mit einer erhöhten Volatilität zu rechnen ist.

Entwicklung des DB-Konzerns

- > Pünktlichkeit aufgrund der herausfordernden operativen Situation am unteren Ende der Prognose-spanne erwartet.
- > Erwartungen für Entwicklung in 2025 weitgehend unverändert.
- > Höhere Reduktion der absoluten Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 erwartet.

SANIERUNGSPROGRAMM S3

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2024	2025 (Prognose März)	2025 (Prognose Juli)
SÄULE INFRASTRUKTUR			
Infrastrukturbedingte Verspätungen in Lost Units/Tag	5.998	5.640	> 5.640
Generalsanierte Streckenkilometer in km	74	147	147
Anzahl Langsamfahrstellen Gesamtnetz in Ø/Tag	279	230	230
Ersatz alter Stellwerke in Anzahl per 31.12.	-	50	50
SÄULE BETRIEB			
Pünktlichkeit (betrieblich) DB Fernverkehr in %	62,5	65 - 70	≥ 65
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	90,7	90 - 92	≥ 90
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	68,0	66,5 - 71,5	≥ 66,5
Baubetroffenheit in tausend Züge/ Jahr	2.787	2.350	2.350
SÄULE WIRTSCHAFTLICHKEIT			
EBIT bereinigt in Mrd. €	-0,3	> 0	> 0
Personalaufwandsquote in %	51,6	< 53	< 53

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und aktualisierter Einschätzungen haben wir teilweise Anpassungen an unseren Erwartungen für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 vorgenommen:

- Infrastruktur:
 - Die infrastrukturbedingten Verspätungen sollen bis Ende 2025 durch die Umsetzung entsprechender Maßnahmen deutlich reduziert werden. Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2025 war herausfordernd, zusätzliche Maßnahmen sollen hier im zweiten Halbjahr 2025 weitgehend kompensierend wirken.
- Betrieb:
 - Die betriebliche Pünktlichkeit hat sich im ersten Halbjahr 2025 schlechter entwickelt als erwartet. Dennoch halten wir an unserem Ziel für das Gesamtjahr fest. Damit dieses Ziel erreicht wird, wurden Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet, um bspw. Bauauswirkungen und Staueffekte weiter zu begrenzen.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2024	2025 (Prognose März)	2025 (Prognose Juli)
Verkehrsleistung Fernverkehr in Mrd. Pkm	44,1	> 47	> 47
Verkehrsleistung Nahverkehr (Schiene) in Mrd. Pkm	40,6	> 41	> 41
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mrd. Trkm	1,10	> 1,1	> 1,1
Umsatz bereinigt in Mrd. €	26,2	> 27	> 27
ROCE in %	- 0,6	> 0	> 0
Tilgungsdeckung in %	6,0	~ 11	~ 11
Brutto-Investitionen in Mrd. €	18,2	> 20	> 20
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen ¹⁾ in Mrd. €	5,9	> 6	> 6
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mrd. €	32,6	26 - 28	26 - 28
Anleiheemissionen (Senior) in Mrd. €	1,1	-	-

¹⁾ Ohne Eigenkapitalerhöhungen des Bundes  6 zur Infrastrukturfinanzierung.

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2025 haben wir bei den zusätzlichen Kennzahlen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage keine Anpassungen an unseren Erwartungen vorgenommen.

Die für die Prognose der EBIT-Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 per 30. Juni 2025 bestehenden Chancen und Risiken sind im [Chancen- und Risikobericht](#)  56f. dargestellt.



ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR NACHHALTIGKEIT

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2024	2025 (Prognose März)	2025 (Prognose Juli)
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,8	-	-
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 ¹⁾ in %	-19,2	< -24	< -28
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland ²⁾ in %	69,8	≥70	≥70
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.324	>2.400	>2.400
Recyclingquote in %	96,0	>95	>95

¹⁾ Enthält aus dem Bereich Beteiligungen / Sonstige die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und von DB Cargo die DB Cargo AG sowie ausländische Tochtergesellschaften ohne deren stationäre Anlagen.

²⁾ Die Daten für 2024 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2025 ab. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des Erneuerbare-Energien-Anteils ohne EEG-Förderung.

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und aktualisierter Einschätzungen haben wir eine Anpassung an unseren Erwartungen für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 vorgenommen:

- Im Vergleich zu unserer Prognose im Integrierten Bericht 2024 gehen wir nun von einem höheren Rückgang der absoluten Treibhausgasemissionen aus. Gründe hierfür sind eine niedrigere als bisher erwartete Betriebsleistung bei DB Regio Schiene und DB Cargo und damit ein geringerer Energieverbrauch. Zusätzlich verringert sich die prognostizierte Treibhausgasintensität des beschafften Bahnstroms.

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 bspw. 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

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. 31.12. / in Mio.€	1. Halbjahr		
	2025	2024 ¹⁾	2024
Umsatzerlöse	13.327	12.904	26.203
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.039	1.836	4.139
Gesamtleistung	15.366	14.740	30.342
Sonstige betriebliche Erträge	2.056	1.124	5.764
Materialaufwand	- 5.997	- 6.079	- 12.997
Personalaufwand	- 8.605	- 7.986	- 16.622
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	- 1.637	- 1.591	- 3.218
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.584	- 1.495	- 3.903
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 401	- 1.287	- 634
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	6	8	13
Zinserträge	116	125	165
Zinsaufwendungen	- 402	- 499	- 935
Übriges Finanzergebnis	- 78	66	24
Finanzergebnis	- 358	- 300	- 733
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 759	- 1.587	- 1.367
Ertragsteuern	- 1	- 17	- 403
Ergebnis nach Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen	- 760	- 1.604	- 1.770
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	- 776	- 1.626	- 1.803
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	14	13	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	2	9	8
Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführtem Geschäftsbereich	7.653	373	1.006
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	7.652	370	997
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	-	-	-
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	1	3	9
Ergebnis nach Ertragsteuern	6.893	- 1.231	- 764
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	6.876	- 1.256	- 806
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	14	13	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	3	12	17
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert	- 1,80	- 3,78	- 4,19
verwässert	- 1,80	- 3,78	- 4,19
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert	17,79	0,86	2,32
verwässert	17,79	0,86	2,32
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	15,99	- 2,92	- 1,87
verwässert	15,99	- 2,92	- 1,87

¹⁾ Werte aufgrund Ausweis DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. 31.12. / in Mio. €	1. Halbjahr		
	2025	2024	2024
Ergebnis nach Steuern	6.893	- 1.231	- 764
VERÄNDERUNG IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE NICHT IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen - fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	174	321	148
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	24	19	7
	198	340	155
VERÄNDERUNG IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Änderung aus Währungsumrechnung - fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	160	71	78
Änderung aus Währungsumrechnung - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	- 190	6	58
Änderung Fair Value von Wertpapieren - fortgeführte Geschäftsbereiche	0	- 1	10
Änderung Fair Value von Wertpapieren - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	0	-	-
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen - fortgeführte Geschäftsbereiche	44	112	172
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	3	3
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden - fortgeführte Geschäftsbereiche	0	2	2
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-	-
	14	193	323
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen - sonstiges Ergebnis (vor Steuern)	212	533	478
VERÄNDERUNG LATENTER STEUERN AUF IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERGEBNISPOSITIONEN, DIE NICHT IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne - fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	- 6	- 13	1
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	- 11	1	1
	- 17	- 12	2
VERÄNDERUNG LATENTER STEUERN AUF IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERGEBNISPOSITIONEN, DIE IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges - fortgeführte Geschäftsbereiche	-	- 5	- 3
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges - nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	- 1	- 1
	-	- 6	- 4
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen - sonstiges Ergebnis (nach Steuern)	195	515	476
Gesamtergebnis	7.088	- 716	- 288
Gesamtergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	7.074	- 740	- 330
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	14	13	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	0	11	17
Den Aktionären der Deutschen Bahn AG zurechenbares Gesamtergebnis der Periode aus			
fortgeführten Geschäftsbereichen ¹⁾	- 402	- 1.141	- 1.404
nicht fortgeführten Geschäftsbereichen ¹⁾	7.476	401	1.074

¹⁾ Wert des ersten Halbjahres 2024 aufgrund Ausweis DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.

KONZERN-BILANZ

Aktiva

in Mio. €	30.06.2025	31.12.2024	30.06.2024
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	60.413	56.027	56.092
Immaterielle Vermögenswerte	1.418	1.396	2.860
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	403	402	412
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	38	38	34
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.085	2.587	2.497
Derivative Finanzinstrumente	750	798	675
Aktive latente Steuern	49	52	582
	65.156	61.300	63.152
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	2.383	2.185	2.222
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	557	514	505
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.391	3.198	6.106
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.090	1.696	2.397
Forderungen aus Ertragsteuern	35	32	82
Derivative Finanzinstrumente	118	179	83
Flüssige Mittel	9.397	4.170	4.573
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	39	10.624	-
	18.010	22.598	15.968
Bilanzsumme	83.166	83.898	79.120

Passiva

in Mio. €	30.06.2025	31.12.2024	30.06.2024
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	16.424	11.797	9.356
Erwirtschaftete Ergebnisse	7.897	1.167	744
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	26.471	15.114	12.250
Hybridkapital	1.006	2.002	2.005
Nicht beherrschende Anteile	44	87	85
	27.521	17.203	14.340
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	28.479	33.330	34.784
Übrige Verbindlichkeiten	785	985	1.053
Derivative Finanzinstrumente	331	376	263
Pensionsverpflichtungen	3.043	3.318	3.240
Sonstige Rückstellungen	2.638	2.705	2.790
Passive Abgrenzungen	917	908	943
Passive latente Steuern	2	7	78
	36.195	41.629	43.151
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	4.464	4.793	4.218
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.311	3.457	5.870
Sonstige Verbindlichkeiten	4.098	3.283	4.454
Ertragsteuerschulden	28	33	155
Derivative Finanzinstrumente	157	156	109
Sonstige Rückstellungen	6.446	6.314	5.903
Passive Abgrenzungen	924	831	920
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	22	6.199	-
	19.450	25.066	21.629
Bilanzsumme	83.166	83.898	79.120

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

	1. Halbjahr		
	2025	2024	2024
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. 31.12. / in Mio. €			
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾	-759	-1.587	-1.367
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte ¹⁾	1.637	1.591	3.218
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte ¹⁾	-	-	-
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ¹⁾	10	-61	110
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	0	-1	0
Ergebnis aus dem Abgang von konsolidierten Unternehmen ¹⁾	1	0	-1
Zins- und Dividendenerträge ¹⁾	-120	-125	-171
Zinsaufwendungen ¹⁾	402	499	935
Fremdwährungsergebnis ¹⁾	69	-62	-4
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-6	-8	-13
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge ^{1), 2)}	852	1.130	2.875
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte ¹⁾	-1.531	-1.098	-1.283
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten ¹⁾	-2	836	207
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel ¹⁾	553	1.114	4.506
Erhaltene Zinsen ¹⁾	87	59	127
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen ¹⁾	9	4	12
Gezahlte Zinsen ¹⁾	-278	-296	-707
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern ¹⁾	-20	-16	-39
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	351	865	3.899
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	724	81	668
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	1.075	946	4.567
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ¹⁾	79	119	149
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte ¹⁾	-7.233	-7.002	-17.874
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.313	3.289	9.218
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-120	-36	-48
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte ¹⁾	61	55	88
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-215	-109	-37
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettzahlungsmittel	12.492	1.225	1.225
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettzahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	-	-	-9
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bilanzierten Unternehmen	0	0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bilanzierten Unternehmen	-	0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	6.377	-2.459	-7.288
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	-63	-268	-469
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	6.314	-2.727	-7.757
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	4.243	3.020	5.500
Auszahlungen für Kapitalrückzahlungen	-1.000	-	-
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber ¹⁾	-13	-17	-33
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	-249	-251	-503
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten	-31	-9	-19
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen	-	1.107	1.107
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen	-202	-1.083	-1.913
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes	-	-155	-155
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper ^{1), 3)}	122	1.307	3.531
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper ^{1), 3)}	-4.521	11	-1.157
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	-1.651	3.930	6.358
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche ¹⁾	-204	-316	-606
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-1.855	3.614	5.752
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	5.534	1.833	2.562
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	4.170	2.631	2.631
Veränderung der flüssigen Mittel der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	-388	109	-1.037
Änderungen in der Zusammensetzung des Finanzmittelfonds	103	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-22	0	14
Flüssige Mittel am Ende der Periode	9.397	4.573	4.170

¹⁾ Wert des ersten Halbjahres 2024 aufgrund Ausweis DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.

²⁾ Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.

³⁾ Einschließlich der Veränderung der kurzfristigen Bankschulden zwischen den Stichtagen.

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

in Mio. €	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen						
Stand per 01.01.2024	2.150	6.243	-41	-1	89	-888	-14	5.388	2.443	9.981	2.002	143	12.126
⊕ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	3.020	-	-	-	-	-	3.020	-	3.020	-	-	3.020
⊖ Kapitalherabsetzung / Kapitalrückzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-59	-59
⊖ Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-10	-10	-20
⊖ Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⊕ während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-	-	-2	-	-	-2	-	-2	-	-	-2
⊕ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	432	2	434	-443	-9	-	0	-9
⊕ Gesamtergebnis	-	-	78	1	109	328	-	516	-1.256	-740	13	11	-716
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.256	-1.256	13	12	-1.231
davon Währungsänderungen	-	-	78	-	-	-	-	78	-	78	-	-1	77
davon latente Steuern	-	-	-	-	-6	-12	-	-18	-	-18	-	-	-18
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	-	-	-	-1	115	-	-	114	-	114	-	-	114
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	340	-	340	-	340	-	0	340
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	2	-	-	-	2	-	2	-	-	2
Stand per 30.06.2024	2.150	9.263	37	-	196	-128	-12	9.356	744	12.250	2.005	85	14.340

in Mio. €	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen						
Stand per 01.01.2025	2.150	11.743	95	11	259	-299	-12	11.797	1.167	15.114	2.002	87	17.203
⊕ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	4.243	-	-	-	-	-	4.243	-	4.243	-	-	4.243
⊖ Kapitalherabsetzung / Kapitalrückzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.000	-38	-1.038
⊖ Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-10	-5	-15
⊖ Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⊕ während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-	-	2	-	-	2	-	2	-	-	2
⊕ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	188	-4	184	-146	38	-	0	38
⊕ Gesamtergebnis	-	-	-27	0	44	181	-	198	6.876	7.074	14	0	7.088
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	6.876	6.876	14	3	6.893
davon Währungsänderungen	-	-	-27	-	-	-	-	-27	-	-27	-	-3	-30
davon latente Steuern	-	-	-	-	-	-17	-	-17	-	-17	-	-	-17
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	-	-	-	0	44	-	-	44	-	44	-	-	44
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	198	-	198	-	198	-	0	198
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	0	-	-	-	0	-	0	-	-	0
Stand per 30.06.2025	2.150	15.986	68	11	305	70	-16	16.424	7.897	26.471	1.006	44	27.521

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 InfraGO ¹⁾	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Externe Umsatzerlöse	2.881	2.717	5.302	4.953	2.388	2.624	1.588	1.522
Interne Umsatzerlöse	93	86	67	79	143	159	2.731	2.565
Umsatzerlöse	2.974	2.803	5.369	5.032	2.531	2.783	4.319	4.087
Externe übrige Erträge	133	124	246	205	268	170	1.074	366
Interne übrige Erträge	138	73	62	57	39	26	96	76
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen ⁴⁾	12	8	29	27	25	25	1.222	1.063
Summe Erträge	3.257	3.008	5.706	5.321	2.863	3.004	6.711	5.592
Materialaufwand ⁴⁾	-1.788	-1.712	-3.329	-3.295	-1.486	-1.685	-2.268	-2.178
Personalaufwand	-798	-751	-1.474	-1.317	-996	-1.014	-2.895	-2.560
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-431	-483	-480	-445	-311	-358	-1.215	-1.115
EBITDA	240	62	423	264	70	-53	333	-261
Planmäßige Abschreibungen ⁵⁾	-299	-294	-320	-330	-165	-207	-537	-439
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ⁵⁾	0	-	0	0	-1	-1	0	0
EBIT (operatives Ergebnis)	-59	-232	103	-66	-96	-261	-204	-700
Operativer Zinssaldo ⁶⁾	-73	-72	16	28	-69	-42	-74	-128
davon operative Zinserträge	1	1	40	54	8	12	15	2
davon operative Zinsaufwendungen	-74	-73	-24	-26	-77	-54	-89	-130
Operatives Ergebnis nach Zinsen⁶⁾	-132	-304	119	-38	-165	-303	-278	-828
Sachanlagen ²⁾	9.165	9.094	5.298	5.463	2.686	2.790	39.310	31.492
+ Immaterielle Vermögenswerte ²⁾	217	223	476	481	246	246	412	373
davon Goodwill ²⁾	0	0	6	5	0	0	-	-
+ Vorräte ²⁾	260	261	353	341	209	216	478	404
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ^{2),7)}	26	29	1.810	1.444	673	799	219	245
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Forderungen aus Planvermögen und Pensionsersatzansprüchen) ^{2),7)}	650	560	1.766	1.534	370	246	538	712
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben ^{2),7)}	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern ²⁾	-	-	0	0	6	4	0	-
+ Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ⁷⁾	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ^{2),7)}	-180	-225	-316	-455	-504	-543	-953	-858
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten ^{2),7)}	-563	-614	-1.317	-1.287	-281	-259	-1.890	-1.465
- Ertragsteuerschulden	-	-	-1	-1	-5	-9	0	-1
- Sonstige Rückstellungen	-29	-26	-5.012	-4.610	-219	-211	-995	-741
- Passive Abgrenzungen	-673	-639	-767	-760	-26	-16	-276	-274
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten ^{2),7)}	-140	-133	-240	-219	-234	-209	-433	-375
- Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ⁷⁾	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital Employed^{2),7),8)}	8.733	8.530	2.050	1.931	2.921	3.054	36.410	29.512
Netto-Finanzschulden	5.527	5.674	-998	-882	2.621	2.858	11.103	11.683
Anteile an At-Equity-Beteiligungen ²⁾	1	0	5	5	26	30	2	3
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	1	4	-	0
Brutto-Investitionen ²⁾	377	457	235	200	151	125	6.007	5.635
Erhaltene Investitionszuschüsse ²⁾	-	-	-2	-7	0	0	-1.227	-3.199
Netto-Investitionen²⁾	377	457	233	193	151	125	4.780	2.436
Zugänge im Anlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	-	-	-	-
Mitarbeitende ^{3),9)}	21.045	21.526	42.891	41.128	27.155	30.794	71.922	69.797

¹⁾ Werte des ersten Halbjahres 2024 bzw. per 30. Juni 2024 wegen Umgliederung der DB Kommunikationstechnik GmbH $\text{€} 70$ angepasst.

²⁾ Werte des ersten Halbjahres bzw. per 30. Juni 2024 angepasst: betrifft Effekte aus der Umklassifizierung des Segments DB Schenker als nicht fortgeführten Geschäftsbereich. Die Summe »DB-Konzern« beinhaltet für das erste Halbjahr 2024 bzw. per 30. Juni 2024 für das Jahr 2024 beinhaltet das als nicht fortgeführten Geschäftsbereich klassifizierte Segment DB Schenker.

³⁾ Betrifft für das erste Halbjahr 2024 bzw. per 30. Juni 2024 den nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Schenker sowie Sondereffekte und Umgliederungen im Zusammenhang mit der PPA-Amortisation von Kundenverträgen und die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

⁴⁾ Werte des ersten Halbjahres 2024 bei DB Regio, DB InfraGO, Beteiligungen/Sonstige, Systemverbund Bahn, DB-Konzern bereinigt und DB-Konzern aufgrund der geänderten Behandlung von aktivierten Eigenleistungen als Vorratsvermögen angepasst, siehe Abschnitt »Behandlung von aktivierten Eigenleistungen auf Vorratsvermögen« $\text{€} 72$.

⁵⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

⁶⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

⁷⁾ Inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung.

⁸⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen bzw. den Segmentschulden zugerechnet.

⁹⁾ Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet). Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 30. Juni 2024 wurden nicht angepasst.

DB Energie		Beteiligungen/ Sonstige ¹⁾		Konsolidierung ¹⁾		Systemverbund Bahn		Konsolidierung Übrige ²⁾		DB-Konzern bereinigt ¹⁾		Überleitung ^{1),3)}		DB-Konzern ^{1),2)}	
2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
742	715	437	373	-	-	13.338	12.904	-	-	13.338	12.904	-11	0	13.327	12.904
935	1.115	2.891	2.879	-6.842	-6.849	18	34	-18	-34	-	-	-	-	-	-
1.677	1.830	3.328	3.252	-6.842	-6.849	13.356	12.938	-18	-34	13.338	12.904	-11	0	13.327	12.904
28	11	251	231	-	-	2.000	1.107	-11	-	1.989	1.107	67	17	2.056	1.124
7	6	921	953	-1.263	-1.164	-	27	-	-27	-	-	-	-	-	-
21	19	126	134	604	560	2.039	1.836	-	-	2.039	1.836	-	-	2.039	1.836
1.733	1.866	4.626	4.570	-7.501	-7.453	17.395	15.908	-29	-61	17.366	15.847	56	17	17.422	15.864
-1.476	-1.480	-1.319	-1.403	5.671	5.666	-5.995	-6.087	3	8	-5.992	-6.079	-5	0	-5.997	-6.079
-96	-88	-2.258	-2.198	-	3	-8.517	-7.925	-	1	-8.517	-7.924	-88	-62	-8.605	-7.986
-71	-68	-739	-753	1.785	1.720	-1.462	-1.502	3	23	-1.459	-1.479	-125	-16	-1.584	-1.495
90	230	310	216	-45	-64	1.421	394	-23	-29	1.398	365	-162	-61	1.236	304
-38	-38	-308	-321	45	40	-1.622	-1.589	-	-	-1.622	-1.589	0	-1	-1.622	-1.590
-	-	-14	0	-	-	-15	-1	-	-	-15	-1	-	-	-15	-1
52	192	-12	-105	0	-24	-216	-1.196	-23	-29	-239	-1.225	-162	-62	-401	-1.287
-3	1	-55	-123	-	-	-258	-336	-11	-23	-269	-359	-	-	-	-
1	3	385	423	-344	-375	106	120	-26	-65	80	55	-	-	-	-
-4	-2	-440	-546	344	375	-364	-456	15	42	-349	-414	-	-	-	-
49	193	-67	-228	0	-24	-474	-1.532	-34	-52	-508	-1.584	-	-	-	-
1.237	1.151	3.668	3.441	-949	-927	60.415	52.504	-2	-2	60.413	52.502	-	3.590	60.413	56.092
6	1	189	134	-128	-107	1.418	1.351	-	-	1.418	1.351	-	1.509	1.418	2.860
-	-	27	28	-	-	33	33	-	-	33	33	-	1.208	33	1.241
282	182	913	900	-112	-101	2.383	2.203	-	-	2.383	2.203	-	19	2.383	2.222
100	98	475	563	-	-	3.303	3.178	-	-	3.303	3.178	88	2.928	3.391	6.106
159	215	1.607	1.452	-1.789	-1.646	3.301	3.073	-	-41	3.301	3.032	722	1.681	4.023	4.713
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-850	-749	-850	-749
-	0	29	17	-	-	35	21	-	-	35	21	-	61	35	82
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39	-	39	-
-428	-372	-912	-848	-	3	-3.293	-3.298	-	-	-3.293	-3.298	-18	-2.572	-3.311	-5.870
-35	-79	-1.220	-1.047	1.786	1.641	-3.520	-3.110	-	39	-3.520	-3.071	-1.363	-2.436	-4.883	-5.507
-	-	-22	-26	-	-	-28	-37	-	2	-28	-35	-	-120	-28	-155
-32	-31	-2.798	-2.668	1	4	-9.084	-8.283	-	1	-9.084	-8.282	-	-411	-9.084	-8.693
-1	-1	-113	-153	15	4	-1.841	-1.839	-	-	-1.841	-1.839	-	-24	-1.841	-1.863
-12	-11	-345	-359	-	-	-1.404	-1.306	-	-	-1.404	-1.306	1.404	1.306	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-22	-	-22	-
1.276	1.153	1.471	1.406	-1.176	-1.129	51.685	44.457	-2	-1	51.683	44.456	-	4.782	51.683	49.238
815	588	2.979	11.855	-	-	22.047	31.776	-	-	22.047	31.776	-	1.308	22.047	33.084
-	-	369	364	-	-	403	402	-	-	403	402	-	10	403	412
-	-	5	4	-	-	6	8	-	-	6	8	-	-	6	8
164	125	390	523	14	-10	7.338	7.055	-	-66	7.338	6.989	-	316	7.338	7.305
-84	-83	0	0	-	-	-1.313	-3.289	-	6	-1.313	-3.283	-	-6	-1.313	-3.289
80	42	390	523	14	-10	6.025	3.766	-	-60	6.025	3.706	-	310	6.025	4.016
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.133	2.139	57.373	60.112	-	-	222.519	225.496	-	-	222.519	225.496	-	-	222.519	225.496

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),2)}	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Deutschland ²⁾	12.701	12.290	62.237	54.881	52.146	44.768	7.266	6.939	5.953	3.656	211.250	213.713
Europa (ohne Deutschland) ³⁾	531	539	824	3.223	710	885	56	53	56	53	9.885	10.681
Asien/Pazifik ³⁾	6	5	0	1.312	-22	-23	0	0	0	0	1.159	599
Nordamerika ³⁾	89	66	0	621	7	-44	2	7	2	7	148	430
Übrige Welt ³⁾	11	4	-	59	2	2	0	0	0	0	77	73
Konsolidierung	-	-	-1.098	-1.038	-1.160	-1.132	14	-10	14	-10	-	-
DB-Konzern bereinigt³⁾	13.338	12.904	61.963	59.058	51.683	44.456	7.338	6.989	6.025	3.706	222.519	225.496
Überleitung	-11	0	-	-	-	4.782	-	316	-	310	-	-
DB-Konzern³⁾	13.327	12.904	61.963	59.058	51.683	49.238	7.338	7.305	6.025	4.016	222.519	225.496

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

²⁾ Seit dem ersten Halbjahr 2025 ohne Praktikant:innen und Werkstudent:innen. Werte per 30. Juni 2024 wurden nicht angepasst.

³⁾ Externe Umsatzerlöse, Capital Employed, Brutto- und Netto-Investitionen sowie Mitarbeitende: Werte für das erste Halbjahr 2024 bzw. per 30. Juni 2024 aufgrund Ausweisänderung von DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS

Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2025 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 2024 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2024

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2025 vorgelegten Finanzinformationen mit dem ersten Halbjahr 2024 ist unter Berücksichtigung der folgenden Sachverhalte gegeben.

VERÄNDERUNGEN IN DER SEGMENTZUORDNUNG

Zum 1. Januar 2025 wurde die DB Kommunikationstechnik GmbH, die bisher dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet war, dem Segment DB InfraGO zugeordnet. Die Werte des ersten Halbjahres 2024 im Segmentbericht wurden entsprechend angepasst.

Verkauf DB Schenker vollzogen

Per 30. April 2025 ist der Verkauf von DB Schenker vollzogen worden. Im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung ergab sich per 30. Juni 2025 ein Entkonsolidierungsgewinn von 7,3 Mrd. €. Infolge des abgeschlossenen Verkaufs sind 12,5 Mrd. € zahlungswirksam zugeflossen. Zudem verminderten sich die Netto-Finanzschulden und das Capital Employed des DB-Konzerns. Darüber hinaus besteht noch eine kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit gegenüber dem Käufer i. H. v. rund 61 Mio. €. Im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung ergab sich ein Mittelabfluss (als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte) i. H. v. 1,5 Mrd. €.

DB Schenker wurde seit dem Vorjahr nicht mehr als Segment im Konzernabschluss des DB-Konzerns ausgewiesen. Die Segmentberichterstattung per 30. Juni 2024 wurde entsprechend angepasst:

- **Zeitraumbezogene Werte:** Anpassung der Werte des ersten Halbjahres 2024 in der Spalte DB-Konzern.
- **Stichtagsbezogene Werte:** keine Anpassung der Werte per 30. Juni 2024 in der Spalte DB-Konzern; Werte des ehemaligen Segments DB Schenker werden in der Spalte Überleitung ausgewiesen.
- **Brutto- und Netto-Investitionen sowie Investitionszuschüsse:** Ausweis der Werte des ehemaligen Segments DB Schenker in der Spalte Überleitung.
- **Mitarbeitende:** Anpassung des Werts per 30. Juni 2024 in der Spalte DB-Konzern, keine Überleitung der Werte des ehemaligen Segments DB Schenker.

SCHÄTZ- UND PROGNOSEUNSIKERHEITEN

Schätzungen und Prognosen unterlagen auch im ersten Halbjahr 2025 verschiedenen Unsicherheiten. Dies gilt im Hinblick auf die bedeutsamsten Schätzunsicherheiten für die Bewertung von sonstigen Rückstellungen insbesondere für ökologische Altlasten, verlustträchtige Personenverkehrsverträge und Stilllegungsverpflichtungen oder für die Prüfung eines auslösenden Ereignisses zur Durchführung eines Wertminderungstests. Bei der Bilanzierung von erfolgsbezogenen staatlichen Zuwendungen im Segment DB Cargo wurden darüber hinaus Annahmen bezüglich des Ansatzzeitpunktes sowie der Bewertung getroffen.

BEHANDLUNG VON AKTIVIERTEN EIGENLEISTUNGEN AUF VORRATSVERMÖGEN

Seit dem 31. Dezember 2024 wird die Aufbereitung von Ersatzteilen nicht mehr brutto in den aktivierten Eigenleistungen und im Materialaufwand ausgewiesen, sondern saldiert in den Bestandsveränderungen. Die Werte des ersten Halbjahres 2024 bei den aktivierten Eigenleistungen und beim Materialaufwand wurden entsprechend angepasst.

KONSOLIDIERUNGSKREIS

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

	Deutschland 30.06. 2025	Übrige Welt 30.06. 2025	Insgesamt 30.06. 2025	Insgesamt 30.06. 2024	Insgesamt 31.12. 2024
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand per 01.01.	101	239	340	470	470
Zugänge	0	2	2	1	1
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
Abgänge	-15	-179	-194	-126	-131
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
Stand per 30.06./31.12.	86	62	148	345	340

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Die Zugänge betrafen zwei Gründungen.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelte es sich um den Abgang aller Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Schenker, eine Liquidation und einen weiteren Verkauf sowie drei Verschmelzungen. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 12,5 Mrd. €, der mit 12,5 Mrd. € auf DB Schenker entfiel (im ersten Halbjahr 2024: Zahlungsmittelzufluss von 1,2 Mrd. €, insbesondere aus dem Abgang aller Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Arriva). Die Verschmelzungen erfolgten zu Buchwerten konzernintern rückwirkend zum 1. Januar 2025.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem ersten Halbjahr 2024 eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich. Es ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass die Werte des ersten Halbjahres 2024 um das Segment DB Schenker bereinigt worden sind.

Angaben zu zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten (IFRS 5)

Durch den vollzogenen Verkauf des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker und des Verkaufs einer Gesellschaft aus dem Segment DB Cargo sind deren Vermögenswerte und Verbindlichkeiten per 30. April 2025 abgegangen. Die Aktivitäten des DB-Konzerns beschränken sich nunmehr weitgehend auf Deutschland.

Dem mit dem Verkauf von DB Schenker abgehenden Gesamtnettovermögen i. H. v. 3,6 Mrd. € steht ein Verkaufspreis aus dem Anteilsverkauf von 11,6 Mrd. € gegenüber. Neben einem fixen vereinbarten Verkaufspreis i. H. v. 11,3 Mrd. € beinhaltet dieser u.a. die Verzinsung des Kaufpreises sowie gegenläufige Ausgleichs des bis zum 30. April 2025 bestehenden Ergebnisauführungsvertrags mit der Schenker AG. Zusätzlich erfolgte eine Verrechnung von Intercompany-Verbindlichkeiten und der Effekte aus der Beendigung der Schuldbetriebsvereinbarung für Pensionsverpflichtungen i. H. v. 0,9 Mrd. €, sodass aus dem Verkauf insgesamt ein Zahlungseingang i. H. v. 12,5 Mrd. € resultierte. Das daraus erzielte Abgangsergebnis von 7,3 Mrd. € wurde in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen ausgewiesen.

Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Veräußerung von DB Schenker wurde auch der Schuldbetritt der DB AG über 198 Mio. € zu ausgewählten Pensionsverpflichtungen der DB Schenker AG und deren Bilanzierung als Pensionsverpflichtung der DB AG beendet.

Per 30. Juni 2025 wurde eine Gesellschaft aus dem Segment DB Cargo als zur Veräußerung gehalten bilanziert.

Das Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen setzte sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	DB Schenker		DB Arriva			
	1. Halbjahr 2025	2024	2024	1. Halbjahr 2025	2024	2024
Umsatzerlöse	6.137	9.406	19.201	-	1.730	1.730
Sonstige Erträge, Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen, Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen, übriges Finanzergebnis	295	2.794	1.209	-	105	105
Aufwendungen	-6.066	-11.725	-19.161	-	-1.658	-1.658
Ergebnis vor Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	366	475	1.249	-	177	177
Ertragsteuern	-56	-76	-217	-	-13	-13
Abgangsergebnis im Zusammenhang mit nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	7.343	-	-	-	-190	-190
Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	7.653	399	1.032	-	-26	-26

Angaben zu Umsatzerlösen aus Verträgen mit Kunden und aus Vermietung und Verpachtung

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

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2025	2024 ¹⁾	2024
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	10.423	10.176	20.589
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	3.774	3.521	7.152
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	1.362	1.284	2.594
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	730	719	1.503
Sonstige Umsatzerlöse	611	569	1.209
Erlösschmälerungen	-44	-60	-154
Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden nach IFRS 15	13.082	12.688	25.741
Erlöse aus Vermietung und Verpachtung	245	216	462
Insgesamt	13.327	12.904	26.203

¹⁾ Werte aufgrund Ausweis von DB Schenker als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden hauptsächlich durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo erbracht. Das Segment DB InfraGO erwirtschaftete im Wesentlichen Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Schieneninfrastruktur sowie Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung. Umsatzerlöse aus Warenverkäufen wurden fast ausschließlich im Segment DB Energie erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen alle Segmente, überwiegend aber das Segment Beteiligungen/Sonstige.

	30.06. 2025	31.12. 2024	30.06. 2024 ¹⁾
AUFTRAGSBESTAND GESICHERT / in Mio. €			
Personenverkehrsverträge	82.072	89.301	85.299
Logistik- und Güterverkehrsverträge ²⁾	163	198	295
Übrige Verträge ²⁾	1.765	1.576	1.555
Insgesamt	84.000	91.075	87.149

¹⁾ Werte inkl. des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker.

²⁾ Verträge mit einer erwarteten Vertragslaufzeit von mehr als zwölf Monaten und einem erwarteten Vertragsvolumen 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 Rückgang des Auftragsbestands bei den Personenverkehrsverträgen ergab sich im Wesentlichen im Segment Beteiligungen/Sonstige durch den Entfall langfristiger Verträge im Ausland; bei DB Regio hat sich der Auftragsbestand gegenläufig leicht erhöht. Der Rückgang des Auftragsbestands bei den Logistik- und Güterverkehrsverträgen v. a. infolge erbrachter Leistungen wurde nur teilweise durch zusätzliches Auftragsvolumen kompensiert. Bei den übrigen Verträgen war ein deutlicher Anstieg aufgrund neuer Aufträge im Segment Beteiligungen/Sonstige zu verzeichnen.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten (u. a. Ansprüche aus unfertigen Leistungen von langfristigen Aufträgen) i. H. v. 118 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 90 Mio. €; per 30. Juni 2024: 119 Mio. €) wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert. Ein Betrag i. H. v. 63 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 45 Mio. €; per 30. Juni 2024: 42 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 (z. B. für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten i. H. v. 1.525 Mio. €, davon langfristig: 568 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.414 Mio. €, davon langfristig: 580 Mio. €; per 30. Juni 2024: 1.531 Mio. €, davon langfristig: 563 Mio. €), wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen.

Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen (per 30. Juni 2025: 18 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 14 Mio. €; per 30. Juni 2024: 14 Mio. €) umfassten überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Per 30. Juni 2025 waren grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten unverändert keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

	30.06. 2025	31.12. 2024	30.06. 2024
in Mio. €			
Begebung und Übertragung von Wechseln	14	14	14
Sonstige Eventualschulden	59	148	154
Insgesamt	73	162	168

In den sonstigen Eventualschulden sind u. a. Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % nicht als Rückstellungen bilanziert wurden. Der Rückgang resultierte aus dem vollzogenen Verkauf von DB Schenker.

Darüber hinaus bestanden per 30. Juni 2025 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften i. H. v. 74 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 80 Mio. €; per 30. Juni 2024: 8 Mio. €), von denen 66 Mio. € auf Haftungen bzw. Rückhaftungen entfielen, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva stehen und eine vertragliche Laufzeit bis zum 31. Dezember 2026 haben. Weiterhin dienten per 30. Juni 2025 Sachanlagen mit Buchwerten von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1 Mio. €; per 30. Juni 2024: 1 Mio. €) der Besicherung von Krediten.

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 2025: 9.397 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 4.170 Mio. €; per 30. Juni 2024: 4.573 Mio. €), der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (per 30. Juni 2025: 6.256 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 6.289 Mio. €; per 30. Juni 2024: 9.545 Mio. €) stellten zum Bilanzstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die Buchwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen und der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten (per 30. Juni 2025: 6.494 Mio. €; per 31. Dezember 2024: 6.060 Mio. €; per 30. Juni 2024: 9.159 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellten zum Bilanzstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten entfielen per 30. Juni 2025 1.310 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.192 Mio. €; per 30. Juni 2024: 1.455 Mio. €) auf nichtfinanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfielen per 30. Juni 2025 1.699 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 1.665 Mio. €; per 30. Juni 2024: 2.218 Mio. €) auf nichtfinanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden mit einem Buchwert von 28.479 Mio. € betrug per 30. Juni 2025 26.818 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 33.330 Mio. € [Buchwert], 30.758 Mio. € [beizulegender Zeitwert]; per 30. Juni 2024: 34.784 Mio. € [Buchwert], 31.136 Mio. € [beizulegender Zeitwert]).

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente gehörten zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1. Darüber hinaus gehörten zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte Geldmarktfonds i. H. v. 1.093 Mio. € (per 31. Dezember 2024: 514 Mio. €; per 30. Juni 2024: 505 Mio. €) zum Bewertungslevel 1 und sonstige Beteiligungen zum Bewertungslevel 3. Wesentliche Bewertungseffekte für diese Vermögenswerte bestanden nicht.

Seit dem 1. Januar 2025 werden Anteile eines Geldmarktfonds nicht mehr in der Bilanzposition »Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere«, sondern in der Bilanzposition »Flüssige Mittel« ausgewiesen. Eine entsprechende Ausweisänderung per 31. Dezember 2024 bzw. per 30. Juni 2024 hätte eine Erhöhung der Bilanzposition »Flüssige Mittel«, bei korrespondierender Reduktion der Bilanzposition »Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere«, um 103 Mio. € bzw. 101 Mio. € ergeben. Darüber hinaus erfolgte die Investition in einen neuen Geldmarktfonds.

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im ersten Halbjahr 2025 nicht stattgefunden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

in Mio. €	30.06. 2025	31.12. 2024	30.06. 2024 ¹⁾
BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON			
Sachanlagevermögen	29.954	25.703	25.244
immateriellen Vermögenswerten	29	25	48
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	503	500	488
Insgesamt	30.486	26.228	25.780

¹⁾ Werte inkl. des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs DB Schenker.

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultierte insbesondere aus den geplanten Investitionsvorhaben infolge des hohen Bauvolumens in der Schieneninfrastruktur. 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. Der leichte Anstieg ergab sich aus Währungskurseffekten.

Sonstige Erläuterungen

ANSTIEG SACHANLAGEVERMÖGEN

Insbesondere infolge angestiegener Investitionen der DB InfraGO AG im Zusammenhang mit der Sanierung der Schieneninfrastruktur hat sich das Sachanlagevermögen im DB-Konzern deutlich erhöht. Ebenfalls wirkte sich hier aus, dass eine Finanzierung des Bundes in diesem Jahr in wesentlichem Umfang für Instandhaltungsaufwendungen bzw. als Eigenkapitalerhöhung erfolgt ist und nur in geringerem Maße als vom Sachanlagevermögen absetzbarer Investitionszuschuss.

DB CARGO ERGEBNISABFÜHRUNGSVERTRAG GEKÜNDIGT

Aufgrund der Auflagen der Entscheidung aus dem EU-Beihilfverfahren wurde der mit der DB Cargo AG bestehende Ergebnisabführungsvertrag per 31. Dezember 2024 beendet.

ERSTE HYBRIDANLEIHE GEKÜNDIGT

Im ersten Halbjahr 2025 wurde die erste Hybridanleihe gekündigt und vollständig zurückgezahlt.

ANLEIHENTILGUNG

Per 30. Juni 2025 wurde eine fällig gewordene Senioranleihe der Deutsche Bahn Finance GmbH (im ersten Halbjahr 2025 rückwirkend zum 1. Januar 2025 auf die DB AG verschmolzen) über 1.500 Mio. NOK getilgt.

ANZAHL AUSGEGEBENER AKTIEN

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien betrug per 30. Juni 2025 unverändert 430.000.000 Stück.

KAPITALERHÖHUNG DB AG

Die Bundesregierung und der DB-Konzern haben im Dezember 2024 eine Vereinbarung abgeschlossen, die eine Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG um rund 8,5 Mrd. € in 2025 mit dem Zweck der Ertüchtigung des Schienennetzes vorsieht. Die Auszahlung der ersten Tranche i. H. v. 4,24 Mrd. € an die DB AG ist am 4. März 2025 erfolgt. Diese Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und wurden zur Aufstockung des Eigenkapitals an die DB InfraGO AG weitergereicht.

VERÄNDERUNGEN IM VORSTAND

Am 6. Mai 2025 hat Dr. Levin Holle (Ressort Finanzen und Logistik) seine Vorstandstätigkeit bei der DB AG auf eigenen Wunsch beendet, um eine leitende Funktion im Bundeskanzleramt übernehmen zu können. Der Aufsichtsrat der DB AG hat die Niederlegung des Mandats am gleichen Tag zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 25. Juli 2025

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.2.97-6 40 31
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir



Dieser Integrierte Zwischenbericht wurde am 31. Juli 2025 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 25. Juli 2025) 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 Cargo AG, der DB InfraGO AG sowie aktuelle Informationen sind unter db.de/berichte auch im Internet abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.2.97-6 10 30
E-Mail — presse@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

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



- DB-Servicenummer: 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 Fahrpreiserstattungen 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, LinkedIn, Xing, TikTok, X (ehemals Twitter), Threads und BlueSky.

Personenverkehr

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



FINANZKALENDER

26. März 2026

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2025



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: Die Lithografen GmbH, Darmstadt
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart

BILDNACHWEIS

☒ Titel, U6 DB AG/Volker Emersleben
☒ 1 DB AG/Max Lautenschläger/iStock/Mirror Image Studio

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

