



UMBAU LÄUFT

Deutsche Bahn

Zwischenbericht Januar – Juni 2026

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort der Vorstandsvorsitzenden

3 Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

- 4 Überblick
- 5 Grundlagen
- 11 Strategie
- 13 Qualität
- 17 Digitalisierung und Technik
- 19 Ökologische Transformation
- 21 Mitarbeitende
- 24 Geschäftsverlauf
- 35 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 59 Chancen- und Risikobericht
- 61 Nachtragsbericht
- 61 Prognosebericht

64 Konzern-Zwischenabschluss (ungeprüft)

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

76 Kontaktinformationen/Finanzkalender

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: **xx**.

Online-Bericht

Im Internet steht Ihnen eine Online-Version dieses 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.

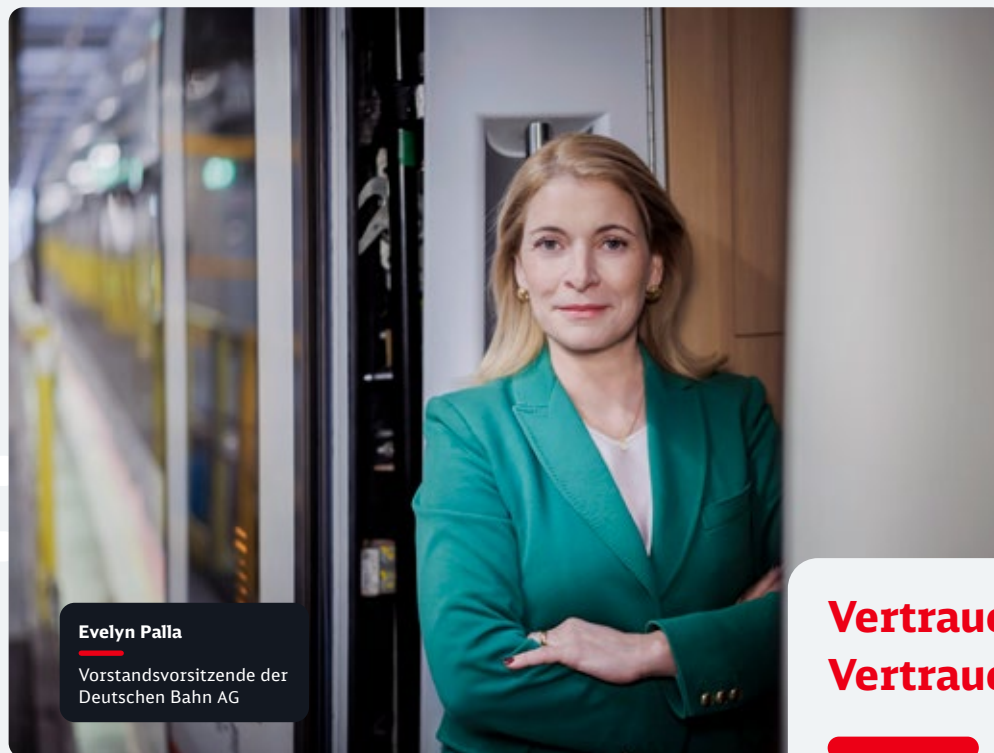
Online-Ergänzungen

Kennzahlen interaktiv

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



Vorwort der Vorstandsvorsitzenden



Evelyn Palla
Vorstandsvorsitzende der
Deutschen Bahn AG

**Vertrauen schaffen,
Vertrauen stärken**

Liebe Leserinnen und Leser,

mir geht es heute um mehr als Kennzahlen. Mir geht es um Vertrauen. Nicht um blindes Vertrauen, sondern um Vertrauen, das man sich verdienen muss. Es entsteht, wenn Menschen ehrlich miteinander umgehen und zuverlässig sind.

Ich bin vor zehn Monaten als Vorstandsvorsitzende angetreten, um das Vertrauen in die Deutsche Bahn zurückzugewinnen. In den vergangenen Jahren haben wir viel Vertrauen verloren – bei unseren Fahrgästen, bei Politik und Eigentümer sowie bei unseren Mitarbeitenden. Sie alle erwarten von uns eine verlässliche und leistungsstarke Bahn.

Was machen wir heute anders? Ich habe Schluss gemacht mit vollmundigen Versprechen. Ich sage, was ist – auch wenn es manchmal wehtut. Dazu gehört auch: Von den Wachstumszielen der bisherigen Strategie haben wir uns verabschiedet. Sie waren unrealistisch. Unser Fokus liegt heute auf Stabilisierung und deutlich mehr Qualität im bestehenden Zugverkehr.

Mit unserer neuen Strategie DB 2035 haben wir im Juni 2026 gemeinsam mit dem Aufsichtsrat die Marschrichtung für eine leistungsfähige Bahn festgelegt. Unsere Prioritäten sind klar: Verlässlichkeit. Qualität. Wirtschaftliche Tragfähigkeit. Im Jahr 2035 – zum 200-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland – wollen wir wieder eine Bahn sein, auf die wir alle stolz sein können.

2026 ist das erste Jahr unserer Transformation. In diesem Jahr legen wir das Fundament für die umfassende Neuausrichtung unseres Unternehmens. Wir werden uns erstens deutlich schlanker und zweitens deutlich dezentraler und unternehmerischer aufstellen.

Im ersten Halbjahr 2026 haben wir die neue Konzernstruktur auf den Weg gebracht: mit einer wesentlich schlankeren Konzernleitung, gestärkten Geschäftsfeldern und wettbewerbsfähigen Dienstleistern. Gleichzeitig verändern wir unsere Kultur. Leistung zählt und wird honoriert. Wir machen Tempo – und bleiben dabei realistisch. Auch wenn sich viele

Menschen schnelle Veränderungen wünschen: Es gibt keinen Schalter, den man einfach umlegen kann. Veränderung braucht Zeit. Die angestoßenen Maßnahmen werden ihre Wirkung entfalten, aber eben nicht von heute auf morgen.

Diese Halbjahresbilanz ist die erste unter meiner Führung. Sie zeigt, dass wir bei der Wirtschaftlichkeit bereits einen wichtigen Meilenstein erreicht haben: ein positives Ergebnis nach Ertragsteuern. Auch wenn der Wandel Zeit braucht, liefern wir Schritt für Schritt das, was wir angekündigt haben. Das bislang Erreichte ist noch lange nicht das Ziel. Es zeigt aber, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Die Deutsche Bahn hat sich im ersten Halbjahr 2026 wirtschaftlich stabilisiert. Der Umsatz stieg gegenüber den ersten sechs Monaten des Vorjahres leicht um 1,8 Prozent auf 13,6 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) verbesserte sich deutlich um 654 Millionen Euro auf 415 Millionen Euro. Das Ergebnis nach Ertragsteuern lag mit plus 147 Millionen Euro erstmals seit 2019 wieder im positiven Bereich.

Diese Fortschritte sind eine Gemeinschaftsleistung. Alle Geschäftsfelder haben stabile oder bessere Beiträge geleistet. Insgesamt sind wir im Kerngeschäft deutlich besser geworden.

DB Fernverkehr hat seinen Sanierungskurs erfolgreich begonnen und erstmals seit 2019 wieder ein positives bereinigtes EBIT erreicht. DB Regio bleibt weiterhin auf Erfolgskurs. DB Cargo hat sein operatives Ergebnis signifikant verbessert. Die schwarze Null ist dort zum Greifen nah. Unser Güterverkehr setzt in diesem Jahr konsequent einen anspruchsvollen Sanierungsplan um.

Klar ist aber auch: Die Bahn kann nur so gut sein wie das Schienennetz, auf dem sie fährt. Hier gibt es weiterhin viel aufzuholen – und genau das tun wir. Noch nie haben Bund und Bahn in den ersten sechs Monaten eines Jahres so viel Geld in die Schieneninfrastruktur investiert wie 2026. Insgesamt werden wir in diesem Jahr mehr als 20 Milliarden Euro investieren und damit den bisherigen Höchstwert übertreffen. Die deutlich höheren Bundesmittel sind ein starkes Signal für die Schiene.

Rekordinvestitionen bedeuten allerdings auch eine Rekordzahl an Baustellen. Von den 28.000 geplanten Baustellen – rund 2.000 mehr als im Vorjahr – sind bereits etwa 14.000 abgeschlossen. Der Bauboom belastet jedoch die Pünktlichkeit weiterhin erheblich. Im ersten Halbjahr 2026 erreichten knapp

59 Prozent unserer Fernverkehrszüge ihr Ziel pünktlich. Gleichzeitig kamen in 76 Prozent der Fälle Fernzüge mit weniger als 15 Minuten Verspätung am Bahnhof an. Bei DB Regio lag die Pünktlichkeit bei rund 88 Prozent.

DB InfraGO hat die erste Hälfte des Super-Baujahres 2026 mit hohem Einsatz bewältigt. Auf den Hauptachsen Hagen–Wuppertal–Köln, Hamburg–Hannover und Nürnberg–Regensburg haben wir umfangreiche Bauprogramme umgesetzt. Neue Korridorsanierungen, etwa auf der rechten Rheinseite, sind wie geplant gestartet. Wenn wir gemeinsam mit dem Bund dieses Investitionsniveau halten, schaffen wir heute die Grundlage für mehr Pünktlichkeit in den kommenden Jahren.

Auch wenn die Pünktlichkeit noch deutlich unter unserem Anspruch liegt, sollen unsere Kundinnen und Kunden schon heute spüren, dass sich die Bahn verändert. Deshalb setzen wir drei Sofortprogramme um: für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen, mehr Komfort in den Fernverkehrszügen und eine bessere Kundenkommunikation.

Im ersten Halbjahr 2026 haben wir Wort gehalten und die ersten Ziele erreicht. Zufrieden sind wir deshalb noch nicht. Wir arbeiten jeden Tag weiter – Schritt für Schritt – an einer besseren Bahn.

Unsere Ziele bleiben anspruchsvoll, aber realistisch. Erstmals seit Jahren kann die Deutsche Bahn das Gesamtjahr 2026 voraussichtlich wieder mit einem positiven Jahresergebnis abschließen. An dieser Prognose halten wir fest.

Vertrauen schaffen. Vertrauen stärken. Das gelingt nicht mit großen Worten, sondern mit vielen konsequenten Schritten. Mit dieser Halbjahresbilanz haben wir die ersten davon gemacht.

Herzlichst

Evelyn Palla
Vorstandsvorsitzende der
Deutschen Bahn AG

Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

Auf einen Blick

[Zum interaktiven Kennzahlenvergleich](#) 📊

Ausgewählte Kennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
Finanzkennzahlen in Mio. €				
Umsatz	13.594	13.327	+ 267	+ 2,0
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾	164	- 759	+ 923	-
Ergebnis nach Ertragsteuern ¹⁾	147	- 760	+ 907	-
EBITDA bereinigt	2.129	1.398	+ 731	+ 52,3
EBIT bereinigt	415	- 239	+ 654	-
Eigenkapital per 30.06./31.12.	30.345	30.161	+ 184	+ 0,6
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12.	21.571	20.694	+ 877	+ 4,2
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	88.940	88.877	+ 63	+ 0,1
Capital Employed per 30.06./31.12.	53.841	52.837	+ 1.004	+ 1,9
Return on Capital Employed (ROCE) in %	1,5	- 0,9	+ 2,4	-
Tilgungsdeckung in %	15,3	8,7	+ 6,6	-
Brutto-Investitionen	8.673	7.338	+ 1.335	+ 18,2
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen ²⁾	3.371	1.782	+ 1.589	+ 89,2
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	2.619	1.075	+ 1.544	+ 144
Leistungskennzahlen				
Reisende in Mio.	1.248	1.220	+ 28	+ 2,3
Schienenpersonenverkehr				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	87,5	89,5	- 2,0	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	58,7	63,4	- 4,7	-
Reisende in Mio.	960,5	943,4	+ 17,1	+ 1,8
davon DB Fernverkehr	64,6	66,3	- 1,7	- 2,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	41.471	41.883	- 412	- 1,0
davon DB Fernverkehr	20.989	21.949	- 960	- 4,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	289,7	291,7	- 2,0	- 0,7
Schiengüterverkehr				
Beförderte Güter in Mio. t	78,2	82,9	- 4,7	- 5,7
davon deutsche Gesellschaften	63,7	63,8	- 0,1	- 0,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	28.781	29.985	- 1.204	- 4,0
davon deutsche Gesellschaften	18.096	18.878	- 782	- 4,1
Schieneninfrastruktur				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ³⁾ in %	85,9	88,1	- 2,2	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	87,4	89,4	- 2,0	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	549,0	554,4	- 5,4	- 1,0
davon konzernexterne Bahnen	226,3	227,0	- 0,7	- 0,3
Anteil konzernexterner Bahnen in %	41,2	40,9	+ 0,3	-
Stationshalte in Mio.	78,5	80,1	- 1,6	- 2,0
davon konzernexterne Bahnen	22,7	24,2	- 1,5	- 6,2
Busverkehr				
Reisende in Mio.	287,8	276,3	+ 11,5	+ 4,2
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.243	3.076	+ 167	+ 5,4
Betriebsleistung in Mio. Buskm	274,9	270,5	+ 4,4	+ 1,6
Weitere Kennzahlen				
Auftragsbestand im Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	95,7	99,5	- 3,8	- 3,8
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA+	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	217.665	222.519	- 4.854	- 2,2

¹⁾ Fortgeführte Geschäftsbereiche.

²⁾ Ohne Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung.

³⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Überblick

Umsetzung des Konzernumbaus

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat weitreichende Veränderungen für den Deutschen Bahn Konzern (DB-Konzern) auf den Weg gebracht. Der Aufsichtsrat der DB AG hat dem [Konzernumbau](#) [§ 11](#) zugestimmt. Seit dem 1. Januar 2026 stellen wir den DB-Konzern neu auf: Wir wollen deutlich schlanker werden und auch viel dezentraler arbeiten. Ziel des »Neustarts« ist ein deutlich leistungsfähigerer und damit kundenfreundlicherer DB-Konzern, bei dem Entscheidungen nah am Geschäft und damit nah an den Kund:innen getroffen werden.

Neue Strategie DB 2035

Mit der neuen Strategie »[DB 2035: Eine Bahn, die stolz macht.](#)« [§ 11ff.](#) setzen wir den Kurs für das kommende Jahrzehnt. Im Mittelpunkt stehen das Erreichen einer angemessenen Wirtschaftlichkeit sowie ein spürbar besseres Reiseerlebnis für die Kund:innen. Dafür adressieren wir konsequent die zentralen Herausforderungen – von den Mängeln in der Infrastruktur über Defizite in der operativen Qualität bis hin zum aktuell nicht zufriedenstellenden finanziellen Ergebnis. Der Weg dorthin folgt einer klaren Logik: Wir schaffen die Grundlage für den »Neustart« und stellen uns neu auf. Wir wollen unsere Verlässlichkeit mit stabilen Verbindungen und wirtschaftlich profitablen Konzerneinheiten steigern, sodass wir bis 2035 täglich eine Spitzenleistung liefern können – mit verlässlicher Qualität und wirtschaftlicher Stärke.

Michael Obrowski wird neuer Finanzvorstand der DB AG

Der Aufsichtsrat der DB AG hat Michael Obrowski zum neuen Finanzvorstand der DB AG berufen. Der 57-jährige Diplom-Wirtschaftsingenieur übernimmt die Aufgabe voraussichtlich zum 1. September 2026. Er kommt aus der Mobilitätsbranche und wechselt von einer Vorstandsposition im VW-Konzern zur DB AG. Der Vorstand der DB AG ist dann wieder vollständig besetzt.

Sanierungsgutachten bestätigt Sanierungsfähigkeit der DB Cargo AG

Ende Februar 2026 hat ein Sanierungsgutachter die Sanierungsfähigkeit der DB Cargo AG auf Grundlage des vorgelegten Sanierungskonzepts bestätigt. Auch die Europäische Kommission hat das Sanierungskonzept gebilligt. Damit erfüllt die DB Cargo AG eine zentrale Auflage für die Fortsetzung der Kreditfinanzierung durch die DB AG. Die [Entwicklung der DB Cargo AG](#) [§ 46](#) im ersten Halbjahr 2026 verlief innerhalb der Bandbreite des Sanierungsplans.

Neuer Tarifvertrag mit der GDL abgeschlossen

Der DB-Konzern hat Ende Februar 2026 mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) einen [neuen Tarifvertrag](#) [§ 22](#) abgeschlossen. Dieser beinhaltet eine Erhöhung der Gehälter in zwei Schritten um insgesamt 5 %, eine Einmalzahlung i. H. v. 700 € sowie zusätzliche Anpassungen in der Entgeltstruktur. Die Laufzeit beträgt 24 Monate. Ebenso wurden Kompromisse zur gemeinsamen Handhabung des Tarifeinheitsgesetzes vereinbart und eine Schlichtungsvereinbarung bis Ende 2030 abgeschlossen.

Sicherheitsgipfel für mehr Sicherheit

Nach dem tödlichen Angriff auf einen Mitarbeitenden in einem Regionalzug haben sich Spitzenvertreter:innen von Bund, Ländern, Arbeitnehmendenvertretungen und der Verkehrsbranche auf Handlungsfelder für einen gemeinsamen »[Aktionsplan für mehr Sicherheit auf der Schiene](#)« [§ 15](#) verständigt. Der Aktionsplan soll zudem durch weitere Handlungs- und Prüffelder wie z. B. den Ausbau der Videoüberwachung in Zügen und an Bahnhöfen ergänzt werden.

Start von drei Sofortprogrammen

Die »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« hat ein klares Ziel: den DB-Konzern zum Positiven zu verändern. Langfristig schafft der DB-Konzern die Basis für die Verbesserung der Pünktlichkeit mit der Sanierung der Infrastruktur. Doch auch kurzfristig wollen wir mit einem »Neustart« unmittelbar spürbare Verbesserungen für unsere Kund:innen schaffen. Deshalb hat der DB-Konzern drei [Sofortprogramme](#) [§ 14](#) gestartet, mit denen wir die Kundenzufriedenheit rasch verbessern wollen. Hierfür will der DB-Konzern 2026 rund 150 Mio. € zusätzlich investieren. Dabei geht es um mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen, mehr Komfort in den Zügen des Fernverkehrs sowie eine bessere Kundenkommunikation.

Neuer Inbetriebnahmeplan für Stuttgart 21

Auf Basis der Erkenntnisse aus einem neuen Revisionsbericht und einer vertieften Überprüfung der Projektplanung wurde für das [Projekt Stuttgart 21](#) **50** ein aktualisierter Stufenplan mit Etappen von Dezember 2027 bis 2033 erarbeitet. Kern des neuen Konzepts ist eine stufenweise Inbetriebnahme in fünf großen Schritten. Schon in 2027 wird es deutliche Verbesserungen für die Reisenden in Stuttgart geben.

Die Verschiebungen wirken sich auch auf den Finanzierungsrahmen aus. Für das Projekt Stuttgart 21 rechnet der DB-Konzern mit zusätzlichen Kosten von rund 3 Mrd. €, die Gesamtwertprognose beträgt nun 14,5 Mrd. €.

Grundlagen

Veränderungen in den Organen der DBAG

In seiner Sitzung am 26. März 2026 hat der Aufsichtsrat der DBAG die Beendigung der Bestellung von Frau Karin Dohm mit Wirkung zum Ablauf des 26. März 2026 beschlossen. Gem. der geltenden Vertretungsregelung für die Mitglieder des Vorstands wird bis zu einer Nachbesetzung das Ressort Finanzen kommissarisch mit von Frau Palla geführt. In seiner Sitzung am 25. Juni 2026 hat der Aufsichtsrat der DBAG die Bestellung von Herrn Michael Obrowski zum Mitglied des Vorstands der DBAG mit Wirkung zum 1. September 2026 beschlossen und ihm das Vorstandsressort Finanzen übertragen.

Frau Anja Hajduk, Herr Dr. Andreas Kerst, Herr Frank Krüger, Herr Michael Sven Puschel und Frau Dr. Irina Soeffky haben ihre Mandate im Aufsichtsrat der DBAG mit Wirkung zum Ablauf des 28. Februar 2026 niedergelegt.

In der Hauptversammlung am 13. Februar 2026 wurden als Anteilseignervertreter:innen Frau Birgit Bohle, Herr Sebastian Brehm, Herr Dr. Christoph Franz, Herr Uwe Schmidt und Herr Björn Simon mit Wirkung vom 1. März 2026 für die Restdauer der laufenden Amtsperiode bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2029 beschließt, in den Aufsichtsrat der DBAG gewählt. Als weitere Anteilseignervertreterin wurde vom

Bundesminister für Verkehr Frau Elisabeth Lepique mit Wirkung zum 1. März 2026 unmittelbar in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Geschlechterquote sind mit der Besetzung erfüllt.

Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltigkeit hat im DB-Konzern mit Ausprägungen in den Dimensionen Umwelt, Soziales und Governance unverändert eine hohe Bedeutung. Dazu gehören u. a. ökologische Themen wie Klimaschutz, aber auch soziale Themen wie Mitarbeitendenzufriedenheit. Zudem ist Nachhaltigkeit auch in der variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern, leitenden Angestellten sowie von weiteren Mitarbeitendengruppen verankert.

Die übergreifende Koordination konzernweiter Nachhaltigkeitsthemen obliegt der Leitung Nachhaltigkeit und Umwelt, die dem Bereich Konzernstrategie zugeordnet ist.

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	2026	2025	2024	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	-	A	A	Jan. 2026	A bis F
EcoVadis	77/-	80/ Gold	71/ Silber	Jul. 2026	Platin: die besten 1 % Gold: die besten 5 % Silber: die besten 15 % Bronze: die besten 35 %
ISS ESG	B-	B-	B-	Nov. 2025	A+/-4,00 bis D-/1,00
MSCI	BB	A	A	März 2026	Leader (AA-AAA) Average (BB-A) Laggard (CCC-B)

Alphabetische Reihenfolge.

- Der DB-Konzern wurde im Mai 2026 von CDP im Rahmen des Supplier Engagement Assessments (SEA) mit einem »A« (2025: »A«) ausgezeichnet. Das SEA ist Teil der Gesamtbewertung des CDP-Klimaratings und bewertet die Qualität und den Reifegrad der unternehmensweiten Steuerung von Klimathemen in der Lieferkette, insbesondere in Bezug auf die Einbindung von Lieferanten, das Management von Scope-3-Emissionen sowie die Verankerung in Strategie und Governance.
- Im EcoVadis-Rating gehört der DB-Konzern mit seinem Gesamtscore 2026 zu den Top 2 % der von EcoVadis beurteilten Unternehmen in der Eisenbahnverkehrsbranche. Aufgrund zusätzlicher Zulassungskriterien für eine Medail- lenvergabe wurde an den DB-Konzern 2026 keine Medaille

vergeben. Das Ergebnis befindet sich derzeit in der Prüfung. Weitere Informationen zum Bewertungsbereich sind auf der Internetseite von EcoVadis verfügbar.

- Im ESG-Rating von MSCI ESG wurde der DB-Konzern 2026 in zwei Schritten von »A« auf »BB« herabgestuft. Dies ist u. a. auf eine Anpassung des ESG-Rating-Models durch MSCI zurückzuführen.

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

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

ENTWURF BUNDESHAUSHALT 2027

UND FINANZPLAN BIS 2030

Die Bundesregierung hat am 6. Juli 2026 den Entwurf für den Bundeshaushalt 2027 und den Finanzplan bis 2030 beschlossen. Für die Schiene ergeben sich für 2027 folgende wesentliche Mittelansätze:

- Für Investitionen in die Bundesschienenwege sind 20,8 Mrd. € vorgesehen. Diese sollen zum größten Teil aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) bereitgestellt werden (13,7 Mrd. €), ferner aus dem Verkehrs- (2,9 Mrd. €) und Verteidigungsetat (4,2 Mrd. €). Gegenüber 2026 sinken die Mittel insgesamt um 1,1 Mrd. €, was im Wesentlichen auf die Dotierung für das Bestandsnetz zurückzuführen ist (15 Mrd. € statt 16,3 Mrd. €). Für den Bedarfsplan sind 2027 insgesamt 2,9 Mrd. € eingeplant (+ 0,5 Mrd. € gegenüber 2026), für die Digitalisierung 2,2 Mrd. € (– 0,2 Mrd. € gegenüber 2026). Für kleine und mittlere Maßnahmen stehen wie 2026 0,35 Mrd. € zur Verfügung.
- Für die Förderung des Schienenverkehrs sollen 2027 knapp 0,6 Mrd. € bereitgestellt werden. Dies entspricht gegenüber 2026 einem Rückgang um 0,3 Mrd. €. Größte Veränderung ist die Reduzierung der Trassenpreisförderung für den Schienenpersonenfernverkehr auf 5 Mio. € (– 195 Mio. € gegenüber 2026). Die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr beträgt 200 Mio. € (– 65 Mio. € gegenüber 2026). Für die Einzelwagenverkehrsförderung sind 274 Mio. € vorgesehen (– 26 Mio. € gegenüber 2026). Die Förderung des Einzelwagenverkehrs soll bis 2030 abgeschmolzen werden. Damit wäre eine flächenhafte Vorhaltung eines Einzelwagennetzwerks wegen hoher Fixkosten nicht mehr möglich. Der Haushaltstitel »Inno-

vationen im Schienengüterverkehr« wird mit 39 Mio. € dotiert, davon sind knapp 18 Mio. € für die Förderung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) vorgesehen. In den Jahren 2028 bis 2030 sind für Investitionen in die Bundesschienenwege nach Angaben des Bundesministerium für Verkehr (BMV) insgesamt 63,4 Mrd. € vorgesehen, d. h. im Durchschnitt gut 21 Mrd. € pro Jahr. Mit den vorgesehenen Mittelansätzen für 2027 bis 2030 sind die notwendigen Bedarfe für die Schieneninfrastruktur noch nicht vollständig abgedeckt. Bei der Förderung des Schienenverkehrs zeichnet sich für 2028 eine weitere Absenkung der Trassen- und Einzelwagenverkehrsförderung ab.

Die parlamentarischen Beratungen zum Bundeshaushalt 2027 beginnen Anfang September 2026, der Beschluss im Bundestag ist Ende November 2026 geplant.

UMSETZUNG DER REFORM-AGENDA DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR

Am 22. September 2025 hat Bundesminister Patrick Schnieder seine »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene – Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn« vorgestellt. Ein wesentlicher Baustein ist eine umfassende strukturelle Neuordnung innerhalb des DB-Konzerns. Im Mittelpunkt der Agenda stehen ferner Maßnahmen zur spürbaren Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Bahnverkehr, zur langfristigen wirtschaftlichen Stabilisierung des Systems Schiene sowie zu einer konsequenten stärkeren Ausrichtung am Gemeinwohl. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt systematisch und zielgerichtet entlang von drei zentralen Handlungsfeldern: den Reformen innerhalb des DB-Konzerns, den flankierenden Maßnahmen seitens des Bundes sowie der verstärkten Aktivierung und Einbindung des gesamten Sektors.

Zur qualifizierten Abarbeitung der Einzelmaßnahmen hat das BMV einen Regelprozess gestartet, an dem auch Vertreter:innen des DB-Konzerns teilnehmen. Ein Großteil dieser Maßnahmen befindet sich bereits in Umsetzung. So wurden drei [Sofortprogramme](#)  14 initiiert, die kurzfristig spürbare Verbesserungen für die Kund:innen bringen sollen. Diese betreffen die Bereiche Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen, die Qualität der Kundenkommunikation sowie den Komfort im Fernverkehr.

MASSNAHMENEMPFEHLUNG DER TASKFORCE ZUVERLÄSSIGE BAHN

Auf Grundlage der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« des BMV wurde im Herbst 2025 die Taskforce zuverlässige Bahn damit beauftragt, Maßnahmen für mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auf der Schiene zu erarbeiten. Am 20. März 2026 hat die Taskforce ihren Abschlussbericht an Bundesminister Patrick Schnieder übergeben. Das Expertengremium aus Bund, Ländern, Behörden, Verkehrsunternehmen, Verbänden und DB InfraGO hat 22 konkrete Maßnahmen erarbeitet, um die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs kurzfristig zu verbessern. Sie betreffen vier Handlungsfelder: Entlastung stark belasteter Knoten, bessere Disposition, effizientere Baustellenorganisation und schnellere Störungsbehebung sowie eine belastbare Datenbasis für Betrieb und Reisende. Die Umsetzung obliegt nun den Branchenpartnern, darunter insbesondere der DB InfraGO AG. Im Frühjahr 2027 will das BMV eine Zwischenbilanz ziehen.

BUNDESREGIERUNG BESCHLIESST KLIMASCHUTZPROGRAMM 2026

Die Bundesregierung hat am 25. März 2026 das Klimaschutzprogramm 2026 verabschiedet. Es enthält sektorübergreifende Maßnahmen und konkretisiert den Weg zu den mittel- und langfristigen Klimazielen. Für den Verkehrsbereich sieht das Programm Elektrifizierung, nachhaltige Kraftstoffe und die Verkehrsverlagerung vor. Unter dem Stichwort »Verkehrsverlagerung« adressiert es u. a. die Umrüstungsförderung für das European Train Control System (ETCS), den Aus- und Neubau des Schienennetzes, die Förderung des Einzelwagenverkehrs und von DAK-Pionierzügen, die langfristige Finanzierung des Deutschland-Tickets, die Änderung des Regionalisierungsgesetzes zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie die Anpassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Die Bundesregierung überprüft die Umsetzung der Maßnahmen dieses Programms fortlaufend im Rahmen des Monitorings.

TEMPORÄRE ABSENKUNG DER ENERGIESTEUER

Angeichts der durch den eskalierten Nahostkonflikt stark gestiegenen Preise für Benzin und Diesel haben Bundestag und Bundesrat im April 2026 einen »Tankrabatt« beschlossen: Die Energiesteuer auf Benzin und Diesel wurde in den Monaten Mai und Juni 2026 um 14 Cent/Liter netto gesenkt. Um den gültigen EU-Mindeststeuersatz nicht zu unterschreiten, wurde die Energiesteuer auf Dieselmotorkraftstoff im ÖPNV mit Eisenbahnen und Bussen lediglich um 9 Cent/Liter netto auf 33 ct/Liter netto vermindert.

SENKUNG VON STROMKOSTEN IM SCHIENENVERKEHR

Zur Entlastung der Stromkunden erhalten die Übertragungsnetzbetreiber 2026 einen Bundeszuschuss i. H. v. 6,5 Mrd. €. Durch diesen Zuschuss können die Entgelte der Übertragungsnetzbetreiber nach deren Angaben um über 50 % sinken. Diese Entgeltsenkung kommt anteilig auch dem elektrischen Schienenverkehr zugute, denn über Umformer- und Umrichterwerke bezieht das Bahnstromnetz einen wesentlichen Anteil des im Schienenverkehr benötigten Stroms aus den vorgelagerten Stromnetzen der öffentlichen Versorgung.

GESETZE ZUM BÜROKRATIERÜCKBAU UND ZUR BESCHLEUNIGUNG VON VORHABEN

Als Teil der Maßnahmen für Bürokratierückbau haben der Bundestag am 26. Juni 2026 und der Bundesrat am 10. Juli 2026 das Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) beschlossen. Mit diesem Gesetz sollen Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten weiter beschleunigt werden. Zu den wesentlichen Verbesserungen für die Schiene zählen der Wegfall der Raumverträglichkeitsprüfung in vielen Fällen, vereinfachte Umwelt- und Naturschutzregelungen, mehr planrechtsfreie Maßnahmen, schnellere Genehmigungsverfahren, verkürzte Beteiligungsfristen, Erweiterung der Stichtagsregelung sowie Gleichrang von Ersatzgeld und Realkompensation bei der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Im Rahmen des sog. Zweiten Entlastungskabinetts am 15. Juli 2026 wurden zudem seitens der Bundesregierung mehrere Beschlüsse zum Bürokratieabbau gefasst, die auch zu Entlastungen im Schienenverkehr führen.

GESETZ ZUR VERGABEBESCHLEUNIGUNG BESCHLOSSEN

Das Gesetz zur Beschleunigung der Vergabe öffentlicher Aufträge (»Vergabebeschleunigungsgesetz«) ist am 1. Juli 2026 in Kraft getreten. Die gesetzliche Änderung beinhaltet u. a. reduzierte Nachweis- und Dokumentationspflichten sowie digitalisierte Vergabe- und Nachprüfungsverfahren. Für aus dem Sondervermögen finanzierte Infrastrukturvorhaben sowie Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur kann vom Losgrundsatz abgewichen werden. Der Bund wird ermächtigt, über eine Verordnung verpflichtende Anforderungen an die Klimafreundlichkeit bei der Beschaffung von Leistungen zu normieren, insbesondere hinsichtlich der Verwendung von emissionsarmen Grundstoffen wie Stahl und Zement. Für Aufträge über Personenverkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr wurde der Geltungsbereich des Personalübergangs erweitert.

BUNDESTARIFTREUEGESETZ IN KRAFT GETRETEN

Das Bustariftreuegesetz ist zum 1. Mai 2026 in Kraft getreten. Das Gesetz zielt darauf ab, die Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie zu stärken, faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und Arbeitnehmende zu schützen. Es verpflichtet den Bund, öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber, auf die der Bund einen beherrschenden Einfluss ausübt, Bau- und Dienstleistungsaufträge nur an Unternehmen zu vergeben, die Tarifverträge einhalten oder tarifähnliche Bedingungen gewähren. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird für die einzelnen Branchen Rechtsverordnungen zu den jeweils geltenden Tarifbedingungen erlassen.

Personenverkehr

DEUTSCHLAND-TICKET

Der Preis des Deutschland-Tickets wurde zum 1. Januar 2026 auf 63 € erhöht. Ab 2027 soll der Preis des Tickets anhand eines zu erarbeitenden Kostenindexes ermittelt werden, der u. a. Lohn- und Energiekosten berücksichtigt.

Das BMV hat am 14. April 2026 seinen dritten Zwischenbericht zur Evaluation des Deutschland-Tickets veröffentlicht: Es nutzen rund 14,5 Millionen Menschen das Ticket. Die in diesem Rahmen durchgeführte Erhebung zur Nutzung und Akzeptanz des Deutschland-Tickets sieht ein Potenzial von bis zu 5,8 Millionen weiteren Tickets. Seit Einführung des Deutschland-Tickets konnten die CO₂-Emissionen des privaten Pkw-Verkehrs durch den Umstieg auf den ÖPNV um rund 3 % reduziert und ein Digitalisierungsschub erreicht werden. Der Bericht spiegelt den Erhebungsstand bis Ende September 2025 wider.

BUNDESREGIERUNG BESCHLIESST VERBESSERUNG DER BARRIEREFREIHEIT

Das Bundeskabinett hat am 11. Februar 2026 den Gesetzentwurf zur Änderung des Behindertengleichstellungsgesetzes beschlossen. Der Gesetzentwurf setzt Vorgaben des Koalitionsvertrags und Verpflichtungen aus der UN-Behindertenrechtskonvention um. Öffentliche und private Unternehmen werden verpflichtet, angemessene Vorkehrungen für einen barrierefreien Zugang zu Gütern und Dienstleistungen zu treffen. Der DB-Konzern wurde im Gesetzentwurf als »Öffentliche Stelle des Bundes« eingestuft. Im Vergleich zu privaten Unternehmen hätte er höhere Anforderungen bei der barrierefreien Gestaltung seiner externen und internen Websites, Apps und elektronischen Anwendungen umzusetzen. Der Gesetzentwurf befindet sich in der parlamentarischen Beratung.

Infrastruktur

URTEIL DES EUROPÄISCHEN GERICHTSHOFS (EUGH) ZUR SPNV-TRASSENPREISBREMSE

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die SPNV-Trassenpreisbremse mit seinem Urteil am 19. März 2026 für unionsrechtswidrig erklärt. In der Folge hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) am 25. März 2026 die Aufhebung und [Neubescheidung der Trassenpreisgenehmigungen](#) § 51 für die Fahrplanjahre 2025 und 2026 eingeleitet. Die DB InfraGO AG hat am 23. April 2026 neue Entgeltsanträge gestellt, die gegenüber den ursprünglich genehmigten Entgelten höhere Trassenpreise für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unter Entlastung des Schienenpersonenfernverkehrs und Schienengüterverkehrs vorsehen.

BUNDESNETZAGENTUR (BNETZA) TRIFFT ENTSCHEIDUNG ZUR WETTBEWERBSKLAUSEL

Am 17. Juli 2026 hat die BNetzA per Beschluss ihre Entscheidung zu den Markteintrittsbedingungen für Wettbewerber der DB Fernverkehr AG getroffen. Sie verpflichtet die DB InfraGO AG, auf stark ausgelasteten Streckenabschnitten mit ausgewiesenen Kapazitätsobergrenzen bei der jährlichen Erstellung des Netzfahrplans im Konfliktfall nicht mehr als 60 bis 75 % der für den Schienenpersonenfernverkehr in einem bestimmten Zeitraum zur Verfügung stehenden Kapazitäten an die DB Fernverkehr AG bzw. an ein einziges Unternehmen zu vergeben. Den genauen Prozentwert legt die DB InfraGO AG fest. Erstmals angewendet werden soll die Wettbewerbsklausel 2027 bei der Erstellung des Netzfahrplans für 2028. Die Wettbewerbsklausel greift nur in klar definierten Engpassfällen.

STÄRKUNG KRITISCHER INFRASTRUKTUREN (KRITIS)

Das KRITIS-Dachgesetz ist am 16. März 2026 in Kraft getreten. Damit gibt es erstmals einen bundesweit einheitlichen Rahmen für den physischen Schutz wichtiger Versorgungsanlagen. Mit dem Gesetz wird der DB-Konzern als Betreiber kritischer Infrastruktur zur Erstellung von Risiko- und Resilienzplänen verpflichtet. Zudem muss er Krisenmanagementsysteme einführen und größere Störungen oder Vorfälle an Behörden wie das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) oder das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe melden.

Das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) hat Ende Mai 2026 den Entwurf einer KRITIS-Verordnung in die Verbändeanhörung gegeben. Die Verordnung dient der Bestimmung kritischer Anlagen nach dem KRITIS-Dachgesetz, um die Resilienz kritischer Infrastrukturen zu stärken und deren Versorgungssicherheit zu erhöhen. Die KRITIS-Verordnung soll die bisherige BSI-KRITIS-Verordnung ablösen.

Güterverkehr

FÖRDERMASSNAHMEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Wichtige Maßnahmen sind die anteilige Förderung der Trassenpreise, die Förderung des Einzelwagenverkehrs, das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombinierte Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie. Diese Förderprogramme werden 2026 fortgesetzt. So stehen z. B. im Bundeshaushalt für die Förderung des Einzelwagenverkehrs 300 Mio. € bereit, für die Trassenpreisförderung 265 Mio. €.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

VERORDNUNG (EU) 2026/1184 ÜBER DIE NUTZUNG VON EISENBAHNINFRASTRUKTURKAPAZITÄT IM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN EISENBAHNRAUM (KAPAZITÄTSVERORDNUNG)

Die Kapazitätsverordnung ist am 12. Juni 2026 in Kraft getreten. Mit der Verordnung wird das Management der Schieneninfrastruktur von einem jährlichen, manuellen und national zersplitterten Verfahren auf ein mehrjähriges und europaweit koordiniertes System mit stärkerer Vorkonstruktion umgestellt. Die neuen Regeln sollen dazu beitragen, dass internationale Verbindungen im Personen- und Güterverkehr effizienter und besser koordiniert werden. Der erste nach dem neuen System optimierte Fahrplan wird im Dezember 2030 eingeführt.

STÄRKUNG DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFT – INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT

Am 4. März 2026 hat die Europäische Kommission den sog. Industrial Accelerator Act (IAA) vorgelegt. Ziel ist es, die industrielle Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft zu stärken und die Abhängigkeit der EU von Drittstaaten zu reduzieren. Mit dem Verordnungsvorschlag soll die Nachfrage nach CO₂-armen Technologien und Produkten aus europäischer Herstellung gesteigert werden. Dafür sollen Anforderungen für »Made in EU« und/oder CO₂-arme Produkte für das öffentliche Beschaffungswesen und öffentliche Förderprogramme eingeführt werden. Diese gelten für ausgewählte strategische Sektoren, insbesondere in den Bereichen Stahl, Zement, Aluminium, Automobile und Netto-Null-Technologien. Der Sektor Schiene gehört aktuell nicht zu den im Verordnungsvorschlag definierten strategischen Sektoren.

Allerdings gelten die Anforderungen auch für öffentliche Ausschreibungen der DB-Sektorenauftraggeber, z. B. bei der Beschaffung von Oberbaumaterialien für die Eisenbahninfrastruktur, die die Warengruppen Stahl, Beton/Zement und Aluminium umfassen, sowie von Ersatzteilen für Schienenfahrzeuge. Die Europäische Kommission schlägt zudem vor, drei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung eine Ausweitung des Anwendungsbereichs auf weitere Sektoren zu prüfen, die für die wirtschaftliche Sicherheit der EU von entscheidender Bedeutung sind. Hierzu zählt der Bau von Schienenfahrzeugen.

VERORDNUNGSENTWURF ZUR MILITÄRISCHEN MOBILITÄT

Am 19. November 2025 hat die Europäische Kommission einen Verordnungsentwurf zur Beschleunigung von grenzüberschreitenden militärischen Verkehren im Schienen- und Straßenverkehr vorgelegt. Dieser enthält Maßnahmen zur Beseitigung von regulatorischen Hindernissen und zur Etablierung eines Notfallrahmens, der u. a. einen vorrangigen Zugang zur Schieneninfrastruktur und zur Nutzung von Schienenfahrzeugen aus einem sog. Solidaritätspool vorsieht. In einem nächsten Schritt müssen Rat und Europäisches Parlament den Verordnungsentwurf annehmen. Angesichts der Dringlichkeit des Themas soll dies bis Ende 2026 erfolgen.

Personenverkehr

EU-PASSENGER-PACKAGE

Die Europäische Kommission hat am 13. Mai 2026 ein umfassendes Legislativpaket vorgelegt, das den europäischen Eisenbahn-Ticketmarkt grundlegend umgestalten soll. Das Paket enthält drei Verordnungsvorschläge: die Multimodal Booking Regulation, die Rail Ticketing Regulation und eine Novelle der Fahrgastrechteverordnung. Diese sehen für Bahnunternehmen wie den DB-Konzern eine Verpflichtung zum Ticketverkauf von und durch Dritte sowie durchgehende Fahrgastrechte auch auf Fahrten mit mehreren Beförderungsverträgen vor.

Das Ziel der Europäischen Kommission, grenzüberschreitendes Reisen in Europa zu vereinfachen, ist grundsätzlich zu begrüßen. Die aktuell vorgeschlagenen Regelungen greifen jedoch erheblich in privatwirtschaftliche Vertragsgestaltungen ein und könnten zu deutlichen Risiken führen. Grundsätzlich sollte die Vertriebsautonomie erhalten bleiben, die neu vorgeschlagenen Regelungen zu den Fahrgastrechten sollten verursachergerecht gestaltet werden und Geschäftsrisiken verhältnismäßig bleiben.

EUROPÄISCHE KOMMISSION VERABSCHIEDET NEUE BEIHILFEREGELN FÜR DEN LAND- UND MULTIMODALEN VERKEHR

Die neuen Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Land- und multimodalen Verkehr (früher: Eisenbahnleitlinien) sowie die neu eingeführte Verkehrs-Gruppenfreistellungsverordnung (Verkehrs-GVO) für staatliche Beihilfen im Verkehrsbereich traten am 30. März 2026 in Kraft. Diese beiden Instrumente setzen zukünftig den beihilferechtlichen Rahmen für nationale Förderungen im Verkehrssektor. Die Aktualisierung zielt darauf ab, nachhaltigere Verkehrsträger im Personen- und Güterverkehr zu fördern. Die neuen Regeln gestatten großzügigere und schnellere Fördermaßnahmen für den Eisenbahnsektor. Sie präzisieren die Zulässigkeit von Betriebs- und Investitionsbeihilfemaßnahmen und erstmals auch die Möglichkeiten für Beihilfen in Form von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Schienengüterverkehr. Die neue Verordnung gilt bis zum 31. Dezember 2034. Die Leitlinien haben keine Gültigkeitsdauer.

Rechtliche Themen

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR- NUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gem. § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Am 27. Oktober 2022 hat der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren die Anwendbarkeit des Kartellrechts auf Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte grundsätzlich bejaht, dies allerdings an die Bedingung geknüpft, dass zuvor die Regulierungsbehörde befasst wird, an deren Entscheidung sich die Zivilgerichte orientieren müssen (EuGH, C-721/20 – DB Station & Service).

Mit Urteil vom 7. März 2024 (EuGH, C-582/22 – Die Länderbahn) hat der EuGH die Möglichkeit dieser nachträglichen Überprüfung von Altentgelten bestätigt. Die BNetzA hat unterdessen Verfahren zur Überprüfung der in Streit stehenden Altentgelte eröffnet und bereits mehrere Verfahren abgeschlossen. Mit Beschlüssen vom 14. November 2024 und 5. Februar 2026 wurden die Entgelte der Preissysteme 2005 (SPS 05) und 2011 (SPS 11) weitgehend bestätigt. Unterdessen konnte die weit überwiegende Mehrzahl der anhängigen Zivilverfahren zu den Infrastrukturnutzungsentgelten beendet werden.

KARTELLRECHTLICHE THEMEN

Insgesamt waren Konzerngesellschaften im ersten Halbjahr 2026 an fünf Rechtsverfahren beteiligt, die vermeintliche Verstöße gegen das Kartellrecht zum Gegenstand hatten. Dies betrifft im Wesentlichen:

- Ein seit 2019 durch das Bundeskartellamt (BKartA) geführtes Verwaltungsverfahren, in dem das BKartA am 26. Juni 2023 eine Untersagungsverfügung gegen die DB AG erlassen hat. Hierbei geht es um neuartige rechtliche Fragestellungen zum Online-Vertrieb, zu denen es bislang an gefestigter Rechtsprechung und Behördenpraxis fehlt. Durch die Verfügung wurde die DB AG verpflichtet, kurzfristig Änderungen an ihrem Vertriebssystem vorzunehmen. Ein Bußgeld wurde nicht verhängt. Die DB AG hält den Beschluss für rechtswidrig und hat hiergegen Rechtsmittel eingelegt.
- Ein weiteres Verfahren betrifft angebliche Schadenersatzansprüche eines Anbieters von Schienenpersonennahverkehrs-(SPNV-)Leistungen gegen Konzerngesellschaften im Anschluss an eine Zusagenentscheidung des BKartA gegen die DB AG aus 2016. Die Klage wurde abgewiesen und die Berufung dagegen zurückgewiesen. Auf die Revision der Kläger hat der Bundesgerichtshof 2023 das Verfahren an das zuständige Oberlandesgericht (OLG) zurückverwiesen. Das Verfahren wurde mittlerweile durch eine gütliche außergerichtliche Einigung beendet.

Daneben führt der DB-Konzern diverse Rechtsverfahren, die die Verfolgung von Schadenersatzansprüchen gegen Kartellbeteiligte zum Gegenstand haben:

- U. a. verfolgt die DB Competition Claims GmbH die gebündelten Ansprüche des DB-Konzerns und Ansprüche der Bundeswehr sowie von mehr als 40 konzernexternen Unternehmen in einem Verfahren vor dem Landgericht München gegen am Lkw-Kartell beteiligte Lkw-Hersteller, die wettbewerbsrechtswidrig im Zeitraum von 1997 bis 2011 Bruttolistenpreise mittelschwerer und schwerer Lkw, die Kostenweitergabe für die Einführung von Emissionssenkungstechnologien an die Kunden sowie den Zeitplan für die Einführung solcher Technologien abgesprochen haben. Mit fünf Lkw-Herstellern konnten bereits außergerichtliche einvernehmliche Einigungen über Schadenersatzzahlungen erzielt werden. Infolgedessen ist in dem Gerichtsverfahren nur ein beklagter Lkw-Hersteller verblieben.
- Eine Schadenersatzklage der DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) und anderer Konzernunternehmen gegen am sog. Schienenkartell beteiligte Schienenlieferanten, u. a. Moravia Steel, befindet sich nach erstinstanzlicher Klageabweisung beim OLG Frankfurt am Main im Rechtsmittelverfahren.

Strategie

Neue Strategie »DB 2035: Eine Bahn, die stolz macht.«

Der DB-Konzern hat 2025 einen grundlegenden strategischen »Neustart« eingeleitet. Ziel ist es, den DB-Konzern wieder zukunftsfähig zu machen und verloren gegangenes Vertrauen bei Kund:innen, Mitarbeitenden, der Politik sowie des Eigentümers zurückzugewinnen. Ausgangspunkt dieser Neuausrichtung sind strukturelle Defizite der vergangenen Jahre, insbesondere im Zustand der Infrastruktur, in der operativen Qualität sowie in der wirtschaftlichen Entwicklung.

Vor diesem Hintergrund vollzieht der DB-Konzern einen bewussten Paradigmenwechsel. Der DB-Konzern löst sich von der bisherigen, primär wachstumsorientierten Strategie der Starken Schiene und richtet sich mit der neuen Strategie »DB 2035: Eine Bahn, die stolz macht.« konsequent neu aus. Künftig stehen drei Prioritäten im Mittelpunkt: Verlässlichkeit, Qualität und wirtschaftliche Tragfähigkeit. Wachstum der Betriebsleistung soll erst wieder auf Basis nachweisbar stabiler Leistung entstehen.

Zentraler Maßstab der Strategie DB 2035 ist das Reiseerlebnis der Kund:innen im Alltag. Bahnfahren soll wieder verlässlich, planbar und attraktiv werden.

KLARE TRANSFORMATIONSLOGIK DER STRATEGIE: DREI PHASEN BIS 2035

Die strategische Transformation folgt einer klaren, langfristig angelegten Logik in drei Phasen:

- **2026 – Eine Bahn, die sich neu aufstellt:** 2026 steht die Neuaufstellung des DB-Konzerns im Mittelpunkt. Ziel ist es, die strukturellen, kulturellen und operativen Grundlagen für den »Neustart« zu schaffen und den DB-Konzern leistungsstärker, unternehmerischer und konsequent an den Kund:innen ausgerichtet aufzustellen.
- **2030 – Eine Bahn, die hält, was sie verspricht:** Bis 2030 soll der DB-Konzern wieder für Verlässlichkeit stehen – mit stabilen Betriebsabläufen, deutlich verbesserter Qualität und einem wirtschaftlich gestärkten Konzern. Leistungsversprechen sollen wieder eingehalten und die operative Stabilität nachhaltig gesichert werden.
- **2035 – Eine Bahn, die stolz macht:** Langfristig zielt die Strategie auf 2035. Der DB-Konzern soll als leistungsstarker und wirtschaftlich tragfähiger Konzern überzeugen.

Entscheidend ist dabei eine eindeutige Priorisierungslogik: Qualität vor Menge. Wachstum entsteht künftig nicht unkontrolliert, sondern auf Grundlage nachgewiesener Qualität, hoher Zuverlässigkeit und wirtschaftlicher Tragfähigkeit. Die Strategie ist bewusst konsequent auf Umsetzung ausgerichtet – mit klaren Prioritäten, messbaren Zwischenzielen, eingebettet in eine neue Leistungs- und Verantwortungskultur.

UMSETZUNGSSCHWERPUNKTE 2026

2026 konzentriert sich die Umsetzung auf die erste Phase der Strategie DB 2035. Zentrale Handlungsfelder sind ein konsequenter Kundenfokus, der Auftakt in einen grundlegenden Kulturwandel sowie ein struktureller Konzernumbau.

Die kurzfristigen Maßnahmen der [Sofortprogramme](#) **14** zielen darauf ab, die wahrnehmbare Qualität entlang der Reisekette spürbar zu verbessern. Dazu gehören insbesondere mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen, höherer Komfort in den Zügen sowie eine verbesserte und schnellere Kundenkommunikation – insbesondere im Störfall.

Parallel wird ein umfassender Kulturwandel angestoßen. Verantwortung soll stärker in die operativen Einheiten verlagert, klare Zielsysteme etabliert und eine konsequente Ergebnisorientierung im gesamten DB-Konzern verankert werden.

Konzernumbau und Organisationslogik

Ein zentraler Baustein der Neuausrichtung ist der Konzernumbau hin zu einer deutlich schlankeren und effektiveren Steuerung mit eindeutigen Verantwortlichkeiten.

Die Konzernleitung fokussiert sich auf ihre Governance-Funktion, während die Geschäftsfelder deutlich gestärkt und mit mehr unternehmerischer Verantwortung ausgestattet werden. Gleichzeitig werden die konzerninternen Dienstleister neu ausgerichtet und konsequent an den Anforderungen des operativen Geschäfts orientiert, um Effizienz, Qualität und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

Neue Steuerungslogik

Ergänzend wird die Steuerungslogik des DB-Konzerns grundlegend weiterentwickelt. Dabei erfolgt eine klare Differenzierung zwischen wettbewerbsorientierten Geschäftsfeldern und der gemeinwohlorientierten Infrastruktur.

Die Verkehrsbereiche werden künftig stärker nach wirtschaftlichen Kriterien gesteuert und tragen eine klare Ergebnisverantwortung. Demgegenüber wird die Infrastruktur – gebündelt bei DB InfraGO – stärker an Qualitäts- und Leistungszielen im Rahmen ihres gemeinwohlorientierten Auftrags ausgerichtet.

OPERATIVE ZIELBILDER BIS 2030

Die operativen Zielbilder bis 2030 ordnen sich klar den drei strategischen Prioritäten zu:

- **Qualität:** Im Mittelpunkt steht der Turnaround der betrieblichen Qualität. Der Sanierungsmarathon der Infrastruktur – insbesondere die Sanierung der hochbelasteten Korridore – wird planmäßig vorangetrieben, sodass sich Anlagenzustand und Pünktlichkeit spürbar und messbar verbessern sollen. Verlässliche Verbindungen und stabile Betriebsabläufe sollen die heutige Ausnahmesituation als neuen Normalzustand ablösen.
- **Wirtschaftliche Tragfähigkeit:** Die wettbewerbsorientierten Verkehrsbereiche werden wirtschaftlich gestärkt und behaupten sich im zunehmenden – auch internationalen – Wettbewerb. Ziel ist ein DB-Konzern, der seine Kapitalkosten wieder nachhaltig verdient und damit seine Investitionsfähigkeit aus eigener Kraft sichert.
- **Maßgeblich bleibt die Priorisierung »Qualität vor Menge«:** Bis 2030 zählt nicht der Ausbau von Mengen, sondern die nachgewiesene Stabilität der Leistung als Voraussetzung für späteres Wachstum.

VISION 2035

Aufbauend auf diesen Fortschritten verfolgt der DB-Konzern langfristig das Ziel, als Rückgrat der Mobilität in Deutschland zu fungieren:

- DB Fernverkehr soll seine Position als wettbewerbsfähiger Marktführer im zunehmenden Wettbewerb ausbauen,
- DB Cargo eine zentrale Rolle für die Versorgung der Industrie sichern und
- DB Regio ein verlässlicher Partner der öffentlichen Hand bleiben.

VORAUSSETZUNGEN FÜR DEN ERFOLG

Die erfolgreiche Umsetzung der Strategie setzt stabile externe Rahmenbedingungen voraus. Dazu zählen insbesondere eine langfristig gesicherte und auskömmliche Finanzierung der Infrastruktur, verlässliche regulatorische Bedingungen, eine enge Zusammenarbeit mit Bund, Ländern und der Branche sowie ein leistungsfähiger und attraktiver Arbeitgeber.

Vor diesem Hintergrund versteht der DB-Konzern den strategischen »Neustart« nicht nur als internes Transformationsprogramm, sondern als zentralen Beitrag zur nachhaltigen Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Qualität

Pünktlichkeit

Zusätzlich zur Stabilisierung und Verbesserung der Pünktlichkeit lag im ersten Halbjahr 2026 der Fokus auf einer schnellen Verbesserung des Reiseerlebnisses der Reisenden.

Pünktlichkeit / in %	1. Halbjahr 2026	2025	1. Halbjahr 2025
Schiene DB-Konzern in Deutschland	87,4	87,9	89,4
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	87,5	88,0	89,5
DB Fernverkehr	58,7	60,1	63,4
DB Regio	88,2	88,7	90,2
DB Cargo (Deutschland)	64,5	67,7	67,8
Reisendenpünktlichkeit (DB Fernverkehr)	63,2	65,5	68,7

Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede durchgeführte Zug-/Busfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Den Anteil der Ankünfte an Verkehrshalten bzw. Zielbahnhöfen bis zu einer definierten Abweichung fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen.
Pünktlichkeit DB Regio angepasst auf haltegewichtete Darstellung.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich trotz des Ziels einer Stabilisierung im ersten Halbjahr 2026 verringert. Gründe für die Entwicklung waren v. a.:

- **Schlechter Anlagenzustand:** Der Zustand der Infrastruktur ist weiter ein zentraler Treiber für Zusatzverspätungen im Netz. Eine Vielzahl an Anlagen ist überaltert sowie überlastet. Dies führt zu Störungen u. a. bei Altstellwerken, im Bereich des Oberbaus und bei Bahnbrücken. Daraus entsteht eine hohe Anzahl an Langsamfahrstellen, die die Betriebsqualität beeinträchtigen.
- **Intensive Bautätigkeit:** Auch im ersten Halbjahr 2026 lag ein Fokus auf der Modernisierung des Streckennetzes u. a. im Rahmen der Korridorsanierungen. Das führt zu Kapazitätseinschränkungen, teilweise kritisch ausgelasteten Umleiterstrecken und Fahrzeitverlängerungen. V. a. kurzfristig notwendige Baubedarfe mit geringen Prozessvorlaufzeiten erhöhen die Komplexität im Netz.
- **Hohe Verkehrsdichte:** Das Wachstum von Verkehren findet zum größten Teil in den bereits heute hochbelasteten Korridoren statt. Diese Überlastungen der begrenzten Infrastrukturkapazität verursachen hohe Verspätungsübertragungen in das gesamte Netz durch sog. Zugfolgeverspätungen. Die dadurch entstehenden Staueffekte summierten sich im ersten Halbjahr 2026 auf ein neues Allzeithoch.
- **Extreme Witterungsbedingungen:** Der massive Winter einbruch zu Jahresbeginn 2026 hatte bundesweite Auswirkungen auf den Bahnbetrieb. Das Störungsniveau der Infrastruktur stieg infolgedessen deutlich an. Zudem

sorgte die Hitzeperiode im Juni 2026 für starke Beeinträchtigungen u. a. aufgrund eines deutlichen Anstiegs von Anlagenstörungen.

Trotz der erheblichen Einschränkungen lag ein Schwerpunkt darauf, den Bahnbetrieb auch während der kritischen Phasen möglichst weitgehend aufrechtzuerhalten und Reisende bestmöglich zu unterstützen. Nach dem herausfordernden Jahresbeginn hat sich die Pünktlichkeit in den darauffolgenden Monaten bis zur Hitzewelle stabilisiert. Es wurden v. a. folgende Schwerpunktmaßnahmen in die Umsetzung gebracht:

- **Digitaler Befehl:** Mit dem [Digitalen Befehl](#)  52 wird ein etabliertes Verfahren der Kommunikation zwischen Zugverkehrssteuernden und Triebfahrzeugführer:innen digitalisiert.
- **Taskforce zuverlässige Bahn:** Auf Grundlage der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« wurde die [Taskforce zuverlässige Bahn](#)  7 damit beauftragt, Maßnahmen für mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auf der Schiene zu erarbeiten. Die Taskforce hat 22 Maßnahmenempfehlungen beschlossen, die möglichst unmittelbar umsetzbar sind. Ein Teil der Maßnahmen behandelt die schnelle Stabilisierung hochbelasteter Knoten. Dazu gehört bspw. die streckenweise Einführung eines zusätzlichen zeitlichen Puffers im Betrieb. Die Pufferminute wurde bereits seit dem Fahrplanwechsel 2025/2026 auf ausgewählten Strecken eingeführt, ab 2027 sollen weitere ausgewählte Strecken hinzukommen. Mit der Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen der Taskforce zuverlässige Bahn wird der Einsatz der sog. Flex-Abfahrten ausgeweitet.
- **Qualitätsoffensive Hamburg–Hannover:** Der Korridor Hamburg–Hannover ist sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr von hoher Bedeutung. Aufgrund der hohen Belastung wurde die Strecke zwischen Mai und Juli 2026 modernisiert. Das beinhaltet u. a. Arbeiten an den Bahnhöfen, den Gleisen, den Weichen, den Brücken und der Oberleitung. Ziel ist die kurzfristige Verbesserung der Infrastruktur und damit eine unmittelbare Erhöhung der Betriebsqualität.
- **Modernisierung Nord-Süd-Verbindung Bayern:** Seit Ende Februar 2026 ist auf der für den Personen- und Güterverkehr wichtigen Strecke München–Ingolstadt die erweiterte Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) zwischen Petershausen und Rohrbach in Betrieb. Die Technik überwacht Geschwindigkeit und Abstand der Züge kontinuierlich und ermöglicht so eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur. Die Geschwindigkeit wurde in dem Abschnitt von 160 km/h auf 190 km/h erhöht.

- **Verbesserung Stellwerksbesetzung:** Die Personalsituation in den Stellwerken wurde durch verstärkte Einstellungen sowie durch Ausbildung und Qualifizierung verbessert. In der Folge sollen Verspätungen und Angebotseinschränkungen aufgrund von Personalmangel zurückgehen.

Sofortprogramme für zufriedenere Kund:innen

Zusätzlich zur Stabilisierung und Verbesserung der Pünktlichkeit wird im Rahmen der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« des Bundes der Fokus auf eine schnell wirkende Verbesserung des Reiseerlebnisses der Reisenden gelegt. Zur Steigerung der Kundenzufriedenheit wurden deshalb drei Sofortprogramme gestartet, die ebenfalls in der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« verankert sind. Dabei geht es um mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen, mehr Komfort in den Zügen des Fernverkehrs sowie eine bessere Kundenkommunikation. Der Fortschritt und die Steuerung der Sofortprogramme wird mithilfe definierter Leistungskennzahlen sichergestellt, die regelmäßig in dezidierten Performance-Dialogen besprochen werden.

MEHR SICHERHEIT UND SAUBERKEIT AN BAHNHÖFEN

Der DB-Konzern sorgt für ein verbessertes Sicherheitsempfinden und ein sauberes Erscheinungsbild an den Bahnhöfen mit einem Sofortprogramm, das eine Vielzahl konkreter Maßnahmen umfasst:

- **Sicherheit:** An 35 hochfrequentierten Schwerpunktbahnhöfen (u. a. an den Hauptbahnhöfen in Hamburg, Berlin, Köln, Frankfurt am Main und München) wurde die Präsenz der DB-Sicherheitskräfte erhöht. Damit die DB-Sicherheitskräfte bestmöglich geschützt sind, bekommen die Mitarbeitenden im Kund:innenkontakt neue Ausrüstung. Zu dem Sicherheitspaket gehören z. B. Bodycams.
- **Sauberkeit:** Der DB-Konzern verstärkt die regelmäßige Reinigung an 30 hochfrequentierten Bahnhöfen und setzt dort mehr Mitarbeitende ein. Zudem sorgen 25 weitere mobile Reinigungsteams dafür, dass häufiger gereinigt wird sowie besser und schneller reagiert werden kann. Auch beim Thema Frühjahrsputz hat der DB-Konzern investiert. Mehr als 1.500 Bahnhöfe erhielten 2026 einen Frühjahrsputz, viele davon im ländlichen Raum. Beim Frühjahrsputz reinigen Mitarbeitende besonders intensiv u. a. Bahnsteige und Treppen, Tunnel und Aufzugsschächte sowie Glasflächen. Ergänzend setzen wir 44 mobile Handwerkerteams ein, die an 44 Standorten stationiert sind und bundesweit Reparaturen übernehmen.

MEHR KOMFORT IN DEN ZÜGEN DES FERNVERKEHRS

DB Fernverkehr verbessert das Reiseerlebnis an Bord der Fernverkehrszüge durch konkrete und sofort spürbare Maßnahmen:

- Zusätzliche Reinigungskräfte während der Zugfahrten und Sonderreinigungstrupps an ausgewählten Knotenbahnhöfen sorgen für mehr Sauberkeit in den Zügen.
- Die Verlässlichkeit und Verfügbarkeit der Gastro- und Sanitäranlagen in den Zügen wird u. a. durch optimierte Logistikprozesse, mobile Instandhaltungsteams und den präventiven Austausch störanfälliger Komponenten verbessert.

BESSERE KUNDENKOMMUNIKATION

Die Kundenkommunikation ist ein wichtiger Einflussfaktor für die Zufriedenheit der Fahrgäste. Gerade in anspruchsvollen Situationen sind gute Informationen entscheidend. Daher setzt der DB-Konzern sich zum Ziel, Reisenden künftig schneller, konsistenter und verständlicher Informationen bereitzustellen, sowohl vor als auch während ihrer Reise. Die bessere Kundenkommunikation erfolgt im Zug, im Bahnhof wie auch auf den digitalen Auskunftskanälen. In diesem Zusammenhang liegt der Fokus auf verlässlichen Informationen zu verspäteten und ausfallenden Halten, korrekten und rechtzeitigen Informationen bei Gleiswechseln sowie dem Roll-out moderner Kunden-Touchpoints (u. a. neue Monitore zur Reisendeninformation und dynamische Schriftanzeiger). Kurzfristig werden damit mehrere Bereiche gleichzeitig verbessert. Informationen werden auf den digitalen Kanälen schneller verteilt, die Daten sind über alle Kanäle hinweg einheitlicher und neue Funktionen im DB Navigator bieten mehr Orientierung im Störfall.

Konzernsicherheit

Im ersten Halbjahr 2026 waren die Security-Aktivitäten des DB-Konzerns von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Mitarbeitenden geprägt. Zunehmende Aggressivität und Gewaltbereitschaft in der Gesellschaft betreffen DB-Mitarbeitende ebenso wie Mitarbeitende von Ordnungsbehörden, Rettungs- und Sozialdiensten. In Bahnhöfen und Zügen sind DB-Mitarbeitende täglich Beleidigungen, Bedrohungen und körperlichen Angriffen ausgesetzt. Nach dem tödlichen Angriff auf einen Zugbegleiter im Februar 2026 kamen Spitzenvertreter:innen von Bund, Ländern, Arbeitnehmendenvertretungen und der Verkehrsbranche Mitte Februar 2026

zu einem vom DB-Konzern initiierten Sicherheitsgipfel zusammen. Mit dem »Aktionsplan für mehr Sicherheit auf der Schiene« wurde auf Basis eines breiten gemeinsamen Verständnisses erstmals ein umfassender Maßnahmenrahmen für den Schutz der Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr etabliert.

Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV), dem Bundesministerium des Innern (BMI) und der Bundespolizei wurde ein Rahmen erarbeitet, der sowohl für den DB-Konzern als auch für die Unternehmen der Branche Maßnahmen für mehr Sicherheit definiert. Neben der Umsetzung von Maßnahmen in der Verantwortung der einzelnen Unternehmen umfasst der Maßnahmenplan auch übergeordnete Themen. Im Sinne der Mitarbeitenden sollen die meisten Maßnahmen noch 2026 Wirkung entfalten. Komplexere Themen, etwa die Anpassung des gesetzlichen Rahmens für Audioaufzeichnungen durch Bodycams oder die Prüfung einer besonderen Strafbarkeit von Angriffen auf Mitarbeitende öffentlicher Betriebe wurden adressiert und in die jeweiligen politisch-administrativen Prozesse eingebracht.

UMSETZUNG DES AKTIONSPLANS FÜR MEHR SICHERHEIT

- **Verstärkte Präsenz von Polizeikräften in Bahnhöfen:** Ein wesentlicher Beitrag der Bundespolizei zur Sicherheit des Systems Bahn im Rahmen der seit über 25 Jahren bestehenden Ordnungspartnerschaft mit dem DB-Konzern sind Schwerpunktkontrollen in Bahnhöfen. Im ersten Halbjahr 2026 gab es mehr als 30 Schwerpunkteinsätze. Dabei kontrollierten sichtbar mehr Polizeikräfte insbesondere in großen Bahnhöfen die Einhaltung von Waffen- oder Alkoholkonsumverboten und traten durch erhöhte Präsenz zunehmender Gewalt und Kriminalität in Bahnhöfen entgegen.
- **Bodycams mit Audiofunktion:** Um künftig Audioaufzeichnungen von Bodycams zu ermöglichen, fanden erste Gespräche mit den zuständigen Ministerien und Behörden statt. DB Regio strebt eine Pilotierung im vierten Quartal 2026 an. Ziel ist es, die deeskalierende Schutzwirkung der Bodycams weiter auszubauen und Rechtssicherheit zu schaffen. Durch Audioaufzeichnungen lassen sich Konfliktverläufe schlüssiger nachvollziehen. Dies kann zu einer verbesserten Strafverfolgung beitragen.
- **Bodycams bei DB Fernverkehr:** Seit dem 1. Juli 2026 stellt DB Fernverkehr seinen Mitarbeitenden im Zug und in den DB Lounges Bodycams zur Verfügung. Mehr als 2.000 Mitarbeitende haben sich bereits vorab freiwillig für die Nutzung der Bodycams angemeldet. Dies entspricht rund 25 % der in der ersten Welle angesprochenen Mit-

arbeitenden. Die Auswertung des seit August 2025 laufenden Pilotbetriebs bestätigt die bisherigen Erfahrungen zum Einsatz von Bodycams aus anderen Geschäftsfeldern u. a. anhand gemeldeter Vorfälle: Mitarbeitende mit Bodycam erfuhren im Vergleich zur Kontrollgruppe deutlich weniger personenbezogene Delikte. Die Bodycam leistet dabei neben einem Beitrag zum subjektiven Sicherheitsgefühl auch im Arbeitsalltag eine messbare deeskalierende Wirkung.

- **Bodycams bei DB Regio:** Neben Sicherheitskräften, die bereits seit 2016 mit Bodycams ausgerüstet sind, haben inzwischen auf freiwilliger Basis rund 6.000 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr von DB Regio die Möglichkeit, im Dienst Bodycams zu tragen. Aktuell befinden sich rund 1.800 Bodycams im Einsatzbestand, der entsprechend der Nachfrage ausgebaut wird.
- **Prio-Ruf bei DB Regio:** Prio-Ruf-Geräte, die in der Regel als Armband getragen werden, sind seit Dezember 2025 mitnahmepflichtige Ausrüstungsgegenstände für alle Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr. Der Prio-Ruf soll zukünftig auch den Triebfahrzeugführer:innen zur freiwilligen Nutzung zur Verfügung stehen. Die Geräte ermöglichen es, kritische Situationen per Tastendruck schnell und unauffällig an die Leitstelle zu melden.
- **Pilotprojekt zur Doppelbesetzung:** DB Regio prüft gemeinsam mit den Aufgabenträgern, auf welchen Linien des Regionalverkehrs personelle Verstärkungen möglich sind. Im Praxiseinsatz geprüft werden Doppelbesetzungen von Zugbegleiter:innen, Teams für Schwerpunktkontrollen sowie kombinierte Einsätze von Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr und Sicherheitskräften.
- **Schutzhelme für Sicherheitskräfte in besonderen Einsatzlagen:** V. a. Sicherheitskräfte des DB-Konzerns in sog. Mobilien Unterstützungsgruppen (MUG) werden bei Großveranstaltungen, Kundgebungen oder im Fußballfanreiseverkehr eingesetzt. Um dabei besser geschützt zu sein, haben Mitarbeitende der MUG Berlin im Rahmen eines Pilotprojekts Schutzhelme erhalten. Bis zum Jahresende 2026 sollen Erfahrungen gesammelt werden, um über einen künftigen Einsatz zu entscheiden.

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit des DB-Konzerns mit den Security-Bereichen anderer europäischer Eisenbahnen fand im Juni 2026 in Deutschland die Generalversammlung der COLPOFER (Collaboration of Railway

Police and Security Services) statt, an der Security-Expert:innen der Eisenbahnen aus 34 Ländern teilnahmen. Im Mittelpunkt des Dialogs standen Themen wie der Schutz vor hybriden Angriffen, die Vereinbarkeit von Grenzkontrollen mit Sicherheitsbedürfnissen einzelner Partner, bahnbetriebliche Anforderungen und die Freizügigkeit des EU-Binnenverkehrs. Zunehmend an Bedeutung gewinnen die Rolle der europäischen Eisenbahnen für militärische Verkehre und die zivile Verteidigung sowie die Resilienz im militärischen Krisenfall.

SCHUTZ DER KRITISCHEN INFRASTRUKTUR

In enger Zusammenarbeit mit dem BMI und dem BMV entwickelt der DB-Konzern Strategien für den Schutz der Infrastruktur, Schutzkonzepte für kritische Prozesse sowie ein Berichts- und Meldewesen. Maßgeblich ist dafür der Rahmen des KRITIS-Dachgesetzes, das seit März 2026 die Umsetzung von EU-Vorgaben in nationales Recht definiert. Neben operativen Security-Maßnahmen unter Einsatz technischer und personeller Ressourcen stehen die gezielte Anlage von Redundanzen für IT-, Schalt- und Leitungsanlagen sowie die zunehmende technische Sicherung von Außenanlagen unter Nutzung innovativer Technologien im Fokus.

RESILIENZ DER KRITISCHEN INFRASTRUKTUREN

Im April 2026 hat der DB-Konzern ein geschäftsfeldübergreifendes Projekt zur Resilienz des DB-Konzerns und seiner Prozesse aufgesetzt. Ausgangspunkt waren verschiedene Einflüsse mit erheblichen Auswirkungen auf Prozesse des DB-Konzerns. Das Projekt Resilienz Kritischer Infrastrukturen (RKI) analysiert u. a. Cyberangriffe, physische Eingriffe in die Infrastruktur, gezielte Ausforschung von Unternehmensgeheimnissen, klimatische Extremsituationen sowie die instabile globale Sicherheitslage. Nach der Identifizierung kritischer Prozesse entstehen derzeit eine Leitlinie für den Umgang mit Bedrohungen und eine Strategie, um möglichst viele Prozesse auch bei Beeinträchtigungen fortführen zu können. Im Ergebnis sollen technische, personelle und organisatorische Maßnahmen einen Rahmen bilden, um den DB-Konzern auch in Extremsituationen belastbar und zuverlässig aufzustellen.

ERWEITERTE KOOPERATION MIT KOMMUNALEN PARTNERN

Die Ordnungspartnerschaft des DB-Konzerns mit der Bundespolizei ist mit ihren technischen und personellen Ressourcen ein solides Fundament für die Sicherheit in Zügen und Bahnhöfen. Die über Jahre gewachsene Zusammenarbeit auf allen

Ebenen im täglichen operativen Geschäft wird ergänzt durch die gemeinsame Qualifikation von Nachwuchskräften im Polizei- und Sicherheitsdienst sowie durch gemeinsame Arbeit mit Forschung und Wissenschaft an Sicherheitstechnologien oder an Schnittstellen von Security und sozialer Fürsorge. Diese Schnittstellen erfordern insbesondere in Bahnhöfen ein hohes Maß an Sensibilität von Polizei- und Sicherheitskräften. Bahnhöfe dienen nicht nur Reisenden als Treffpunkt. In Bahnhöfen bilden sich auch gesellschaftliche Entwicklungen ab, die durch das städtische Umfeld geprägt sind. Für Reisende kann dies das subjektive Sicherheitsgefühl beeinträchtigen. Dessen Verbesserung ist ein zentrales Anliegen des DB-Konzerns und der Bundespolizei. Um an der Schnittstelle zwischen Security und sozialer Fürsorge, v. a. aber im Sinne der Reisenden, die Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen zu verbessern, ist ein gesamtgesellschaftlicher Ansatz erforderlich. Nach ersten Kooperationsprojekten mit Kommunen, kommunalen Verkehrsbetrieben und Trägern sozialer Einrichtungen gelingt es zunehmend, die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Ein wichtiges Instrument ist der gemeinsame Einsatz von Landes- und Bundespolizist:innen sowie Sicherheitskräften des DB-Konzerns und kommunaler Verkehrsunternehmen. Nach einer Pilotierung in Hamburg mit sog. Quattro-Streifen, also der gemeinsamen Präsenz aller Kräfte, die für Sicherheit und Ordnung im Bahnhof und seinem Umfeld verantwortlich sind, zeichnet sich eine Verbesserung der Situation am Hamburger Hauptbahnhof und in seinem Umfeld ab. Im ersten Halbjahr 2026 ist es durch Vereinbarungen mit kommunalen Behörden gelungen, ähnliche Modelle u. a. in Hannover, Bremen, München, Frankfurt am Main, Essen, Dortmund und Köln zu etablieren. An weiteren Standorten laufen Verhandlungen, um einen gemeinsamen Einsatz von Ordnungskräften zu ermöglichen.

Darüber hinaus ist das Engagement der Kommunen gefragt, um Menschen in prekären Lebenslagen zu unterstützen. Soweit sich diese Personen schwerpunktmäßig an Bahnhöfen aufhalten, können sie Reisende mitunter verunsichern und durch ihr Verhalten Ressourcen von Sicherheits- und Polizeikräften binden. Die Betreuung dieser Personengruppen kann Ordnungskräfte überfordern, da die erforderliche weiterführende soziale Betreuung weder der DB-Konzern noch die Bundespolizei leisten können. In diesem Sinne ist der DB-Konzern verstärkt im Dialog mit Kommunen mit großen und mittleren Bahnhöfen, um eine gemeinsame Verantwortung für den Bahnhof und sein Umfeld zu definieren und gemeinsame Konzepte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Bahnhöfen und ihrem Umfeld zu erarbeiten.

Digitalisierung und Technik

Digitalisierung

Um die digitale Transformation voranzutreiben, hat der DB-Konzern umfassende Digitalisierungsmaßnahmen und -ziele festgelegt.

- **Daten und künstliche Intelligenz (KI):** 2026 bringt der DB-Konzern KI weiter in die Breite; von Spezialanwendungen in Betrieb und Instandhaltung bis zur skalierbaren Nutzung in den Fachbereichen. Mit der Einführung von Copilot Chat wurde ein niedrigschwelliger Zugang zu KI-gestützter Unterstützung geschaffen. Darauf aufbauend ermöglicht Microsoft 365 Copilot die Integration dieser Funktionalitäten direkt in zentrale Produktivitätsanwendungen und unterstützt Mitarbeitende. So arbeiten bspw. in der Softwareentwicklung bereits viele Mitarbeitende mit KI-Copiloten wie GitHub Copilot und Kiro.

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 vorzunehmen. Dabei wurden im ersten Halbjahr 2026 folgende Fortschritte erzielt: Das SAP-Extended-Warehouse-Management-system (EWM) wurde in den Instandhaltungswerken Dessau, Köln, Magdeburg, München und Wuppertal eingeführt. Das Stammdatenmanagementsystem Atlas wurde mit dem SAP Geschäftspartner konzernweit implementiert. Im System der Fahrzeuginstandhaltung wurden aus Argo heraus Verbesserungen im Bereich der Materialwirtschaft umgesetzt.
- **Cybersecurity:** Im Februar 2026 war der DB-Konzern das Ziel eines groß angelegten Cyberangriffs, der durch gezielt herbeigeführte Überlastung u. a. zu Beeinträchtigungen bei Buchungs- und Auskunftssystemen führte. Die Überführung des Cybersecurity-Konzernprogramms mit Fokus auf IT-Informationssicherheit in die entsprechende Linienorganisation ist seit dem Jahreswechsel abgeschlossen. Das Cybersecurity-Konzernprogramm wird mit dem Schwerpunkt auf OT-(Operational Technology-)Security fortgeführt. Maßnahmen zur weiteren Steigerung der Informationssicherheit werden fortlaufend ergriffen.

Technik

MASSNAHMEN

- **Konnektivität:** Das Thema leistungsfähige Konnektivität für Reisende und Betrieb wurde im ersten Halbjahr 2026 fortgesetzt. So hat das Konzept »5G am Gleis« Eingang in die »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene« der Bundesregierung gefunden und wird aktuell zusammen mit dieser konkretisiert. Das vom Bund geförderte Gemeinschaftsprojekt »Gigabit Innovation Track« (GINT) zwischen Mobilfunk- und Bahnsektor wurde im Frühjahr 2026 nochmals verlängert (GINT 3.0) und fokussiert verschiedene technische Architekturoptionen sowie Lösungsmöglichkeiten zur Koexistenz zwischen Bahnfunk und öffentlichem Mobilfunk. Diese sind insbesondere vor der geplanten Einführung des neuen 5G-Bahnfunkstandards Future Railway Mobile Communication Standard (FRMCS) notwendig, der bis 2035 angesichts der Obsoleszenz des heutigen Bahnfunks GSM-R europaweit eingeführt werden soll. Eine Absichtserklärung zur technologieoffenen Erprobung, Entwicklung und Anwendung eines Versorgungskonzepts »5G am Gleis« hatten der DB-Konzern, die Mobilfunkunternehmen 1&1, Deutsche Telekom, O2 Telefónica und Vodafone sowie der Bund im Oktober 2024 unterzeichnet. Parallel arbeitet der DB-Konzern auf EU-Ebene mit anderen Bahnen an technischen und regulatorischen Fragestellungen rund um die Einführung von FRMCS. Private 5G-Industrienetze haben im DB-Konzern die Serienreife erreicht. Mit der Umsetzung entsprechender Lösungen im neuen Werk Cottbus sowie bei der S-Bahn München werden von nun an digitale Instandhaltungs- und Automatisierungsprozesse ermöglicht und die Grundlage für weitere innovative Anwendungen geschaffen.
- **Automatisierung Rangieren und Bereitstellen (ARB):** Im ersten Halbjahr 2026 wurde der konzernweite An-schub von Remote Train Operation (RTO) und Automatic Train Operation (ATO) im Rahmen des Konzernprogramms ARB abgeschlossen und das Programm wird zum 1. August 2026 eingestellt. Die Aktivitäten werden künftig dezentral von den Geschäftsfeldern weitergeführt. Mit der RTO-Demonstration in München-Steinhausen (Bau-reihe [BR] 423, S-Bahn München), dem Start der ATO-GoA-2-Betriebserprobung mit der BR 193 auf der Betuwe-Route sowie dem Beginn des Förderprojekts RemODtrAIIn

(BR 412, Köln-Nippes sowie Desiro, Erzgebirgsbahn) wurden im Schienenpersonennah-, -güter- und -personenfernverkehr wichtige Meilensteine erreicht. DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo arbeiten zudem an einem baureihenunabhängigen Standardbedienplatz für die Fernsteuerung, womit die Entwicklung aller für den RTO-Betrieb notwendigen Bausteine angestoßen ist. Für die weitere Umsetzung sind u. a. die Weiterentwicklung der BR 423 zum Prototyp sowie die Erarbeitung der Spezifikationen im Rahmen von RemODtrAIn vorgesehen.

- **Connected Train:** Mit der Initiative Connected Train treibt der DB-Konzern die Standardisierung und Nutzung von Fahrzeugdaten im Bahnsektor voran. Ziel ist es, fragmentierte und nicht verständliche Datenstrukturen schrittweise in interoperable, nutzbare und governancefähige Datengrundlagen zu überführen. Im ersten Halbjahr 2026 wurde der Aufbau der sektorweiten Zusammenarbeit strukturell initiiert und gemeinsam mit Herstellern, Betreibern und weiteren Partnern weiterentwickelt. Ein wesentlicher Meilenstein war die Veröffentlichung eines gemeinsam mit Siemens Mobility und Knorr-Bremse erarbeiteten Whitepapers, das einen ersten abgestimmten Vorschlag für standardisierte Fahrzeugdaten beschreibt. Connected Train ist als Sektorinitiative angelegt und wird im europäischen Kontext sowie in Anbindung an bestehende Initiativen und Standardisierungsgremien weiterentwickelt. Parallel wurden erste Grundlagen für Governance-Strukturen und Datenmodelle erarbeitet. Damit entstehen Voraussetzungen für eine konsistente und souveräne Nutzung von Fahrzeugdaten sowie für datenbasierte Anwendungen, insbesondere in Betrieb und Instandhaltung.
- **KI in der Disposition:** Mit Fokus auf die Kernprozesse unterstützt das Tool KI-Dispo die Disponent:innen durch ein intelligentes Vorschlagswesen im Berufsalltag. KI-Dispo verarbeitet in Sekundenschnelle die aktuelle Betriebssituation und generiert daraus gezielte Handlungsvorschläge für die Leitstellendisponent:innen. Bei den S-Bahnen Stuttgart, Rhein-Main und München ist KI-Dispo bereits im Pilotbetrieb im Einsatz, und seit 2025 läuft die Pilotierung auch bei der S-Bahn Berlin. Im Rahmen der Pilotierung wird das System kontinuierlich weiterentwickelt, um zusätzliche Einflussfaktoren für die Disposition zu integrieren. So wurden im ersten Halbjahr 2026 in enger Zusammenarbeit mit DB InfraGO und DB Regio zwei neue Schnittstellen geschaffen, die es ermöglichen, die vorgeschlagenen Maßnahmen unmittelbar für die Reisendeninformation wirksam zu machen.

Ökologische Transformation

Um das eigene Geschäftsmodell zu stärken, fokussiert sich der DB-Konzern bei der ökologischen Transformation auf fünf Handlungsfelder: Klimaresilienz, Klimaschutz, Ressourcenschutz, Umweltschutz und Lärmschutz.

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. Mit einem konzernweiten Resilienzmanagement legt der DB-Konzern den Fokus auf eine sicherere Infrastruktur, resilientere Gebäude, zuverlässigere Fahrzeuge und die Sicherheit seiner Kund:innen und Mitarbeitenden vor den Auswirkungen des Klimawandels auf den Schienenverkehr.

Um die Resilienz der Infrastruktur zu erhöhen, entwickelte der DB-Konzern mit dem Leitbild »Sturmsichere Schiene« einen neuen, klimawandelangepassten Ansatz zur Vegetationskontrolle an Bahnstrecken. Der neue Ansatz wurde im ersten Halbjahr 2026 erstmals im Rahmen der Korridorsanierungen Hamburg–Berlin sowie Nürnberg–Regensburg auf Teilabschnitten umgesetzt.

Klimaschutz

Wir wollen bis 2040 klimaneutral werden und haben uns verpflichtet, unsere Treibhausgasemissionen über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg auf Net-Zero zu reduzieren, d. h. eine Reduktion der Scope-1- bis -3-Emissionen um mindestens 90 % im Vergleich zu 2019. Die schwer oder anderweitig nicht vermeidbaren Restemissionen, insbesondere aus der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, von maximal 10 % wollen wir ab 2040 neutralisieren, d. h. dauerhaft der Atmosphäre entziehen. Dieses Ziel ist mit einem Umsetzungsplan hinterlegt, wurde durch die Science Based Targets initiative (SBTi) bestätigt und folgt damit gem. SBTi einem 1,5 °C-Pfad. Somit ist unser Klimaschutzziel konform mit dem Pariser Klimaschutzabkommen und dem Klimaschutzziel Deutschlands.

Um unser Net-Zero-Ziel mit unseren Zwischenzielen in den Scopes 1 bis 3 zu erreichen sowie Übergangsrisiken zu vermeiden, 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.

Um bis 2040 klimaneutral zu werden, haben wir uns das Ziel gesetzt, bis spätestens 2038 den elektrifizierten DB-Schienenverkehr in Deutschland vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien zu betreiben. Seit Anfang 2025 erhalten alle Bahnhöfe, Instandhaltungswerke, Bürogebäude und stationären Anlagen in Deutschland wie z. B. Stellwerke, die von DB Energie beliefert werden, 100 % Strom aus erneuerbaren Energien.

Zur Senkung unserer Emissionen wollen wir Energie auch möglichst effizient nutzen. Zu unseren Maßnahmen gehören v. a. die fortlaufende Modernisierung unserer Fahrzeugflotte und die Reduzierung unserer Energieverbräuche, z. B. setzen wir bei unseren Zügen auf Bremsenergieerückspeisung. Darüber hinaus schulen und unterstützen wir unsere Fahrzeugführer:innen im energiesparenden Fahren. Der kontinuierliche Roll-out von modernen Fahrassistenzsystemen hilft ihnen dabei. Auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern wollen wir zudem keine fossilen Kraftstoffe mehr nutzen. Die weitere Elektrifizierung unseres Streckennetzes ist eine wichtige Maßnahme dafür. Schon heute werden über 90 % unserer Transporte im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Leistungstonnen-km; Ltkm) elektrisch erbracht. Dort, wo die Elektrifizierung weiterer Strecken aufgrund geografischer oder betrieblicher Besonderheiten nicht möglich ist, setzen wir auf einen technologieoffenen Ansatz mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen. In konzernübergreifender Zusammenarbeit geht es neben der Bündelung und Koordinierung des Hochlaufs des Biokraftstoffs Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) als Übergangstechnologie auch um die Erprobung und den Roll-out von alternativen Antrieben im DB-Konzern. Nur mit diesen lassen sich langfristig Schienenverkehre mit geringeren Emissionen auf nicht elektrifizierten Strecken realisieren.

Im März 2026 haben wir bspw. eine Studie zur Machbarkeit und Umsetzung eines vollelektrischen Rangierbetriebs bei DB Cargo abgeschlossen und mit ihr einen möglichen Weg zur Dekarbonisierung dieser Verkehre aufgezeigt und nachgewiesen. Bei unseren Arbeitsfahrzeugen auf der Schiene werden sukzessive mit fossilen Kraftstoffen betriebene Arbeitsmotoren durch Elektroantriebe ersetzt. Somit können Bestandsfahrzeuge länger eingesetzt werden. In Zusammenarbeit mit DB Fahrzeuginstandhaltung und dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) wurden im ersten Halbjahr 2026 erstmals neuartige strombasierte E-Fuels in Bahnmotoren erprobt und deren technische Eignung bestätigt.

ReFuels umfassen Kraftstoffe, die aus nicht fossilen Kohlenstoff- bzw. CO₂-Quellen, bspw. Biomasse oder Abfallstoffen, hergestellt werden. Bei ihrer Erzeugung kommt Wasserstoff zum Einsatz, der mithilfe erneuerbarer Energien produziert wurde. Sobald diese Kraftstoffe Marktreife und Wirtschaftlichkeit erreichen, können wir sie als Übergangstechnologie für unsere Bestandsfahrzeuge einsetzen.

Weitere Informationen zu einzelnen Klimaschutzmaßnahmen im Kapitel [Entwicklung der Geschäftsfelder](#)  35ff.

Umweltschutz

Für uns ist der Schutz von Natur und Biodiversität eine wichtige Aufgabe, die wir von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb unserer Anlagen berücksichtigen. 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, setzen wir Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen um. Für verbleibende Beeinträchtigungen schaffen wir geeignete Ausgleichsflächen, um Eingriffe nach Maßgabe der naturschutzrechtlichen Vorgaben auszugleichen.

Für die Fehmarnbeltquerung, eine Tunnelverbindung zwischen Deutschland und Dänemark für Schiene und Straße, baut der DB-Konzern eine rund 88 km lange Bahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden. Entlang der Trasse leben zahlreiche streng geschützte Tierarten, wie z. B. der Kammmolch, die Rauchschwalbe und das Rebhuhn. Für sie schaffen wir gesetzlich vorgeschriebene Ausgleichsflächen und neue Habitate, um ihre Lebensräume in der Region zu erhalten und nachhaltig zu verbessern. So wurden bspw. im ersten Quartal 2026 für den Kammmolch drei Laichgewässer mit einer Gesamtfläche von rund 450 qm angelegt sowie zwei Rauchschwalbenhäuser mit künstlichen Nestern errichtet.

Vegetationsmanagement im Gleis

Der Schutz von Natur und Umwelt hat für den DB-Konzern einen hohen Stellenwert. Gleichzeitig haben die Sicherheit unserer Reisenden und die Verfügbarkeit unserer Infrastruktur höchste Bedeutung. Um beiden Zielen gerecht zu werden, entwickeln wir unser Vegetationsmanagement im Gleis derzeit strategisch weiter. Dazu zählen die digitale und effiziente Planung, mechanisch manuelle Verfahren sowie die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln. Ziel ist es, den Bewuchs im Gleis langfristig wirksam zu kontrollieren.

Ressourcenschutz

In der Schieneninfrastruktur besteht insbesondere durch unsere aktuell umfangreichen Bautätigkeiten ein hoher Ressourcenbedarf in unserer vorgelagerten Wertschöpfungskette. Der DB-Konzern strebt bis 2040 konzernweit eine Kreislaufwirtschaft an – mit besonderem Fokus auf Deutschland. Kreislaufwirtschaft bedeutet für uns, Rohstoffe schonend einzusetzen, sie möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten und unsere Abfälle zu recyceln, wann immer dies rechtlich und technisch möglich ist, um somit den Bedarf an Primärrohstoffen und das Abfallaufkommen zu verringern. Dies zählt auch auf eine Verringerung unserer Scope-3-Emissionen ein.

Der DB-Konzern ist seit Mitte 2026 Mitglied des Instituts Bauen und Umwelt e.V. (IBU), das sich für die Förderung nachhaltigen Bauens einsetzt. Das IBU bietet ein unabhängiges Informationssystem für Bauprodukte und ist international führend bei Umwelt-Produktdeklarationen (Environmental Product Declaration; EPD) nach EN 15804. Der DB-Konzern nahm am Fachforum des IBU im Juni 2026 in Berlin teil und präsentierte dort die Bedeutung von EPDs zur Steuerung seiner Klima- und Ressourcenschutzziele.

Lärmschutz

Die Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Deshalb arbeiten wir zusammen mit dem Bund weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels: Bis 2030 wollen wir für die Hälfte, bis 2050 für alle betroffenen Anwohner:innen den Lärm durch die Schiene gemindert haben.

Bis Ende Juni 2026 haben wir insgesamt 2.445 km mit ortsfesten Lärmschutzmaßnahmen lärmsaniert. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes haben wir im ersten Halbjahr 2026 mit rund 52 Mio. € rund 7,5 km Schallschutzwände errichtet und mehr als 700 Wohnungen mit passiven Schallschutzmaßnahmen ausgestattet.

Mitarbeitende

Mitarbeitende nach Geschäftsfeldern	Vollzeitpersonen (VZP) ¹⁾					Natürliche Personen (NP)				
	30.06. 2026	30.06. 2025	Veränderung		31.12. 2025	30.06. 2026	30.06. 2025	Veränderung		31.12. 2025
			absolut	%				absolut	%	
DB Fernverkehr	19.762	21.045	- 1.283	- 6,1	20.392	20.939	22.224	- 1.285	- 5,8	21.570
DB Regio	43.031	42.891	+ 140	+ 0,3	43.091	45.370	45.263	+ 107	+ 0,2	45.439
DB Cargo	24.229	27.155	- 2.926	- 10,8	25.224	24.636	27.594	- 2.958	- 10,7	25.638
DB InfraGO ²⁾	74.652	72.563	+ 2.089	+ 2,9	73.565	76.782	74.667	+ 2.115	+ 2,8	75.704
DB Energie	2.212	2.133	+ 79	+ 3,7	2.200	2.271	2.192	+ 79	+ 3,6	2.259
Beteiligungen/Sonstige ²⁾	53.779	56.732	- 2.953	- 5,2	54.680	55.819	58.996	- 3.177	- 5,4	56.833
DB-Konzern	217.665	222.519	- 4.854	- 2,2	219.152	225.817	230.936	- 5.119	- 2,2	227.443
DB-Konzern – vergleichbar	217.135	222.182	- 5.047	- 2,3	219.152	225.254	230.596	- 5.342	- 2,3	227.443
Konsolidierungskreisänderungen	- 530	- 337	- 193	+ 57,3	-	- 563	- 340	- 223	+ 65,6	-

¹⁾ Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen umgerechnet.
Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.
²⁾ Wert per 30. Juni 2025 bzw. per 31. Dezember 2025 wegen der geänderten Zuordnung der **DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH** **53** angepasst.

Die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern ist per 30. Juni 2026 leicht gesunken.

- Geschäftsfeldübergreifend wirkten bedarfs- und bestands-reduzierende Maßnahmen im Rahmen des Konzernumbaus insbesondere im Bereich Verwaltung und Vertrieb. Daneben wirkten Leistungsrückgänge bei DB Cargo, DB Fernverkehr sowie DB Fahrzeuginstandhaltung.
- Im Bereich Beteiligungen/Sonstige reduzierte sich die Zahl der Mitarbeitenden insbesondere im Rahmen des Konzernumbaus bei der DB AG, DB Services, DB Vertrieb und DB Systel. Daneben trugen auch konzerninterne Leistungsrückgänge, die Umsetzung des Sanierungsprogramms »Fit für die Zukunft« bei DB Fahrzeuginstandhaltung sowie organisatorische Überführungen zu DB InfraGO zu dem Rückgang bei. Gegenläufig wirkte der Aufbau bei DB Bahnbau, der im Wesentlichen aus dem gestiegenen Leistungsvolumen im Rahmen der Qualitäts-offensive in der Infrastruktur resultierte.
- Bei DB Cargo ist die Zahl der Mitarbeitenden zurückge-gangen. Dies resultierte im Wesentlichen aus den Maß-nahmen im Rahmen des **Transformationsprogramms** **43f.**
- Die niedrigere Mitarbeitendenzahl bei DB Fernverkehr resultierte aus der Bedarfsabsenkung im Rahmen der unterjährigen Fahrplananpassung sowie dem Sanierungs-programm »Neustart Fernverkehr«.
- Gegenläufig wirkte der Mitarbeitendenaufbau bei DB InfraGO v. a. in den Bereichen Projektmanagement, Be-trieb und Instandhaltung sowie aufgrund der Intensi- vierung des Baugeschehens durch das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität. Darüber hinaus erhöhte die Teilintegration von DB Immobilien (Beteiligungen/ Sonstige) in die DB InfraGO AG die Mitarbeitendenzahl.

Der Anteil der Mitarbeitenden in Deutschland blieb unver- ändert bei rund 95 %.

Mitarbeitende nach Regionen / in VZP	30.06. 2026	30.06. 2025	Veränderung		31.12. 2025
			absolut	%	
Deutschland	207.373	211.250	- 3.877	- 1,8	208.884
Europa (ohne Deutschland)	8.930	9.885	- 955	- 9,7	8.948
Übrige Welt	1.362	1.384	- 22	- 1,6	1.360
DB-Konzern	217.665	222.519	- 4.854	- 2,2	219.152

Mitarbeitende nach Regionen / in NP	30.06. 2026	30.06. 2025	Veränderung		31.12. 2025
			absolut	%	
Deutschland	215.443	219.587	- 4.144	- 1,9	217.059
Europa (ohne Deutschland)	9.012	9.965	- 953	- 9,6	9.024
Übrige Welt	1.362	1.384	- 22	- 1,6	1.360
DB-Konzern	225.817	230.936	- 5.119	- 2,2	227.443

Personalmaßnahmen im »Neustart«

Im Rahmen des Konzernumbaus verfolgt der DB-Konzern konsequent das Ziel, deutlich schlanker, wirtschaftlicher und effizienter zu werden. Dies geht mit einer gezielten Personal- bedarfssenkung und einem sozialverträglichen Stellenab- bau einher. Ein Schwerpunkt liegt dabei insbesondere im Overhead.

Der Veränderungsprozess und damit einhergehend der Personalabbau verliefen im ersten Halbjahr 2026 planmäßig. Der DB-Konzern legt dabei besonderen Wert auf durchgängig sozialverträgliche, mitarbeitendenzugewandte Lösungen, die im Rahmen einer vertrauensvollen Zusammenarbeit ausgestaltet und konstruktiv durch unsere Sozialpartner begleitet werden.

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.

Mitarbeitende, die von Arbeitsplatzveränderungen betroffen sind, werden durch das Instrument »Job-Neustart« umfassend dabei unterstützt, eine neue Stelle zu finden – konzernintern wie -extern.

Parallel zum Personalabbau werden weiterhin neue Mitarbeitende im DB-Konzern eingestellt, insbesondere in operativen Berufen. Der DB-Konzern plant 2026 rund 20.000 Menschen einzustellen, darunter 5.200 Nachwuchskräfte (Auszubildende und dual Studierende).

Tarifabschluss mit der GDL

Der Tarifabschluss zwischen dem DB-Konzern und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Februar 2026 schafft Planungssicherheit für Mitarbeitende und den DB-Konzern. Er umfasst eine Steigerung der Gehälter in zwei Schritten um insgesamt 5 %. Zusätzlich wird es weitere Anpassungen in der Entgeltstruktur geben, die individuell wirken. Dazu gehören etwa die Einführung einer neuen, achten Entgeltstufe und die gezielte Erhöhung von Entgelt und Zulagen für operative Mitarbeitende. Die Mitarbeitenden erhalten darüber hinaus eine Einmalzahlung von 700 €.

Die Laufzeit des neuen Tarifvertrags beträgt 24 Monate, daran schließt sich eine dreimonatige Verhandlungsphase mit Friedenspflicht bis zum 31. März 2028 an.

Zur zügigen Lösung mit der GDL beigetragen haben auch die erzielten Kompromisse zur gemeinsamen Handhabung des Tarifeinheitsgesetzes. Neben einem notariellen Zählverfahren zur Mehrheitsfeststellung wurde fixiert, dass bestimmte tarifvertragliche Regelungen künftig auch für die Gewerk-

schaftsmitglieder gelten, die in Betrieben arbeiten, in denen vorrangig das Tarifwerk der jeweils anderen Gewerkschaft Anwendung findet. Eine Schlichtungsvereinbarung läuft bis Ende 2030. Die Ausweitung des Geltungsbereichs der GDL-Tarifverträge in die Infrastruktur erfolgt nicht.

Diversity

Der DB-Konzern hat im ersten Halbjahr 2026 seine Aktivitäten zur Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit konsequent fortgesetzt.

- Im März 2026 stand der Weltfrauenmonat im Fokus, mit dem der DB-Konzern gezielt die Sichtbarkeit von Frauen stärken und zur Gewinnung weiblicher Fach- und Führungskräfte beitragen möchte. Durch Recruiting-Formate, Netzwerkveranstaltungen und kommunikative Maßnahmen konnte die Wahrnehmung des DB-Konzerns als vielfältiger Arbeitgeber weiter gestärkt werden. Dies zeigte sich auch in einer positiven Entwicklung bei Einstellungszusagen für Frauen sowie einer erhöhten Sichtbarkeit des Themas Gleichstellung in den relevanten Zielgruppen.
- Der DB-Konzern verfolgt weiterhin das Ziel, den Anteil von Frauen in Führungspositionen zu erhöhen. Der 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 stieg auch während des Konzernumbaus auf 31,7 % per 30. Juni 2026. Bis 2035 soll der Anteil auf diesen Führungsebenen auf 40 % erhöht werden.
- Die Fortschritte im Bereich Vielfalt und Chancengleichheit wurden erneut extern anerkannt: Der DB-Konzern gewann zum vierten Mal in Folge Platz 1 beim »FKi Inclusion for Excellence«. Der Index misst die Entwicklung von Frauenkarrieren und liefert Kennzahlen zu Diversity, New Leadership und Transformation.
- Im Mai 2026 beteiligte sich der DB-Konzern am bundesweiten Ehrentag, der erstmals vom Bundespräsidenten und der Deutschen Stiftung für Engagement und gesellschaftliches Miteinander als Mitmachtag zur Stärkung des gesellschaftlichen Engagements initiiert wurde. Unter dem DB-Motto »Mobilität verbindet – Ehrenamt bewegt« wurden Mitarbeitende dazu ermutigt, sich in vielfältigen Aktionen für das gesellschaftliche Miteinander einzusetzen. Der Ehrentag würdigte das ehrenamtliche Engagement der Mitarbeitenden und machte dieses innerhalb des DB-Konzerns sowie öffentlich sichtbar. Flankiert wurde dies durch Maßnahmen der Deutsche Bahn Stiftung, die das Engagement zusätzlich unterstützte und sichtbar machte.

Mehr Sicherheit für DB-Mitarbeitende

Im Februar 2026 verständigten sich Spitzenvertreter:innen von Bund, Ländern, Arbeitnehmendenvertretungen und der Verkehrsbranche auf Handlungsfelder für einen gemeinsamen [Aktionsplan für mehr Sicherheit auf der Schiene](#)  15.

In sieben regionalen »Sicherheitswerkstätten« trafen sich operative Kräfte, Bundespolizei und Sicherheitsexpert:innen der Geschäftsfelder und der Konzernsicherheit, um die Sicherheitskonzepte vor Ort weiterzuentwickeln.

Auch das im Juli 2026 angekündigte Alkoholverbot an allen rund 5.400 Bahnhöfen ist ein wichtiger Schritt für mehr Sicherheit für Reisende und Mitarbeitende.

Seit Mai 2026 setzen der DB-Konzern, das BMV und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit der neuen Respektkampagne #mehrachtung ein Zeichen für mehr Rücksicht, Anstand und Respekt gegenüber DB-Mitarbeitenden. Auch der Konzernbetriebsrat unterstützt dieses Anliegen ausdrücklich.

Qualifizierung

Durch die konzernweite Einführung der Lernstation im Mai 2025 wurde die Digitalisierung des Lernens und Qualifizierens im DB-Konzern weiter vorangetrieben. Die digitale Lernerlebnisplattform gibt Mitarbeitenden individualisierte Lernempfehlungen und verzahnt über 24.000 konzerninterne und -externe Lernangebote. Die stetig steigende Anzahl von Nutzer:innen – zum Ende des ersten Halbjahres 2026 waren es insgesamt mehr als 61.000 mit rund 2.500 Nutzer:innen pro Monat – resultiert insbesondere aus den stark nachgefragten Lernangeboten zur künstlichen Intelligenz (KI) sowie zu Microsoft 365. Das verdeutlicht 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.

Geschäftsverlauf

Überblick

Umsatz bereinigt / in Mio. €	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%	2026	2025	absolut	%
DB Fernverkehr	3.052	2.974	+ 78	+ 2,6	2.956	2.881	+ 75	+ 2,6
DB Regio	5.584	5.369	+ 215	+ 4,0	5.507	5.302	+ 205	+ 3,9
DB Cargo	2.483	2.531	- 48	- 1,9	2.346	2.388	- 42	- 1,8
DB InfraGO ¹⁾	4.294	4.318	- 24	- 0,6	1.627	1.588	+ 39	+ 2,5
DB Energie	1.694	1.677	+ 17	+ 1,0	692	742	- 50	- 6,7
Beteiligungen/Sonstige ¹⁾	3.280	3.238	+ 42	+ 1,3	456	437	+ 19	+ 4,3
Konsolidierung ¹⁾	- 6.803	- 6.769	- 34	+ 0,5	-	-	-	-
DB-Konzern	13.584	13.338	+ 246	+ 1,8	13.584	13.338	+ 246	+ 1,8

Operative Ergebnisgrößen / in Mio. €	EBITDA bereinigt				EBIT bereinigt			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%	2026	2025	absolut	%
DB Fernverkehr	419	240	+ 179	+ 74,6	148	- 59	+ 207	-
DB Regio	420	423	- 3	- 0,7	89	103	- 14	- 13,6
DB Cargo	156	70	+ 86	+ 123	- 1	- 96	+ 95	- 99,0
DB InfraGO ¹⁾	593	335	+ 258	+ 77,0	- 66	- 202	+ 136	- 67,3
DB Energie	130	90	+ 40	+ 44,4	91	52	+ 39	+ 75,0
Beteiligungen/Sonstige ¹⁾	461	308	+ 153	+ 49,7	158	- 13	+ 171	-
Konsolidierung ¹⁾	- 50	- 68	+ 18	- 26,5	- 4	- 24	+ 20	- 83,3
DB-Konzern	2.129	1.398	+ 731	+ 52,3	415	- 239	+ 654	-
Marge in %	15,7	10,5	+ 5,2	-	3,1	- 1,8	+ 4,9	-

Investitionen / in Mio. €	Brutto-Investitionen				Eigenfinanzierte Netto-Investitionen ²⁾			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%	2026	2025	absolut	%
DB Fernverkehr	559	377	+ 182	+ 48,3	558	377	+ 181	+ 48,0
DB Regio	348	235	+ 113	+ 48,1	308	233	+ 75	+ 32,2
DB Cargo	98	151	- 53	- 35,1	91	151	- 60	- 39,7
DB InfraGO	6.919	6.007	+ 912	+ 15,2	1.776	537	+ 1.239	-
DB Energie	179	164	+ 15	+ 9,1	68	80	- 12	- 15,0
Beteiligungen/Sonstige	473	390	+ 83	+ 21,3	473	390	+ 83	+ 21,3
Konsolidierung	97	14	+ 83	-	97	14	+ 83	-
DB-Konzern	8.673	7.338	+ 1.335	+ 18,2	3.371	1.782	+ 1.589	+ 89,2
davon Investitionszuschüsse	5.302	1.313	+ 3.989	-	-	-	-	-
davon Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen	-	4.243	- 4.243	- 100	-	-	-	-

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2025 wegen der geänderten Zuordnung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH § 53 angepasst.

²⁾ Ohne Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung.

Marktumfeld

PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR

Die Nachfrage nach Mobilität entwickelte sich im ersten Halbjahr 2026 negativ. Dämpfend wirkten in allen Segmenten witterungsbedingte Einschränkungen im ersten Quartal 2026 sowie die schwache konjunkturelle Entwicklung. Die seit März 2026 massiv steigenden Ölpreise belasteten den motorisierten Individualverkehr, die Busbranche sowie den innerdeutschen Luftverkehr.

Der deutsche Güterverkehr verzeichnete im ersten Halbjahr 2026 eine rückläufige Entwicklung. Geopolitische Spannungen, anhaltende Störungen der internationalen Lieferketten und steigende Energiekosten infolge des Nahostkonflikts erhöhten den Kostendruck und belasteten die Transportraten. Leicht stützend wirkten dagegen öffentliche Investitionen aus den Sondervermögen Bundeswehr sowie Infrastruktur und Klimaneutralität.

WELTWIRTSCHAFT

Bis zur Verschärfung des Nahostkonflikts Mitte Februar 2026 gewann die Weltwirtschaft an Dynamik. Zwar belasteten das anspruchsvolle geopolitische Umfeld sowie die Unsicherheiten hinsichtlich der Zollpolitik der USA weiterhin das Wachstum, doch eine rückläufige Inflation und hohe Investitionen im Bereich künstlicher Intelligenz (KI) sorgten für wichtige Impulse. Mit dem Nahostkonflikt rückten jedoch steigende Energiepreise und zusätzliche geopolitische Risiken wieder stärker in den Vordergrund. Während sich die von der hohen Nachfrage nach KI-Technologien geprägten Volkswirtschaften in Asien (u. a. Taiwan, Südkorea und China) und der USA vergleichsweise widerstandsfähig zeigten, gingen im Euro-Raum die Einzelhandelsumsätze zurück, was die weiterhin verhaltene Dynamik des privaten Konsums illustriert. Hier stützten v. a. die staatlichen Konsumausgaben das Wachstum.

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 2026	2025	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	87,6	68,2	+ 19,4	+ 28,4
Höchstpreis	126,4	82,6	+ 43,8	+ 53,0
Tiefstpreis	59,8	58,4	+ 1,4	+ 2,4
Endpreis per 30.06./31.12.	72,9	60,9	+ 12,0	+ 19,7

Quelle: Refinitiv

Seit der Verschärfung des Nahostkonflikts sind im ersten Halbjahr 2026 die Ölpreise gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Im Juni 2026 entspannte sich die Lage etwas aufgrund der Verhandlungsgespräche zwischen den USA und Iran.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen im ersten Halbjahr 2026 deutlich über dem Niveau der Vorjahreswerte. Der Preis für Diesel lag im März und April 2026 meist über dem von Benzin. Die Senkung der Mineralölsteuer im Mai und Juni 2026 um rund 17ct je Liter Kraftstoff wirkte leicht dämpfend. Angesichts stark schwankender Ölpreise lässt sich nicht eindeutig abschätzen, in welcher Höhe der Rabatt weitergegeben wurde.

Strom und Emissionszertifikate

	1. Halbjahr 2026	2025	Veränderung	
			absolut	%
Grundlaststrom (Folgejahr) in €/MWh				
Durchschnittspreis	89,4	87,4	+ 2,0	+ 2,3
Höchstpreis	104,0	103,2	+ 0,8	+ 0,8
Tiefstpreis	75,9	76,8	- 0,9	- 1,2
Endpreis per 30.06./31.12.	93,0	83,1	+ 9,9	+ 11,9
Emissionszertifikate in €/t CO₂				
Durchschnittspreis	77,1	74,9	+ 2,2	+ 2,9
Höchstpreis	93,8	88,9	+ 4,9	+ 5,5
Tiefstpreis	63,1	60,1	+ 3,0	+ 5,0
Endpreis per 30.06./31.12.	80,2	87,4	- 7,2	- 8,2

Quelle: Refinitiv

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferung im Folgejahr sind entgegen dem Trend der Vorjahre im ersten Halbjahr 2026 leicht gestiegen. Getrieben wurde diese Entwicklung u. a. durch gestiegene Gaspreise. Die Verbraucherpreise für Strom in Deutschland lagen im langfristigen Vergleich weiterhin auf einem hohen Niveau. Dämpfend wirkte ein Zuschuss des Bundes aus dem Klima- und Transformationsfonds zu den Netzentgelten, wodurch die Stromkosten für private Haushalte und Unternehmen sanken. Zudem greift ab 2026 die Stromsteuersenkung für produzierende Unternehmen.

Der Preis für Emissionszertifikate im Europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS) ist im ersten Halbjahr 2026 leicht gestiegen.

Ertragslage

- Umsetzung von Maßnahmen der Sanierungs- und Transformationsprogramme, höhere Ausgleichszahlungen des Bundes für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sowie Umsatzzuwächse treiben deutliche Ergebnisverbesserung.
- Zusätzliche Belastungen u. a. im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sofortprogramme, mit Tarifeffekten und einer weiterhin schwachen Leistungsqualität wurden mehr als kompensiert.

ANPASSUNG KONZERNSTRUKTUR UND -PORTFOLIO

- Die **DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH** § 53 wird seit dem ersten Halbjahr 2026 im Geschäftsfeld DB InfraGO (vorher Bereich Beteiligungen/Sonstige) ausgewiesen. Die Werte des ersten Halbjahres 2025 bzw. per 30. Juni 2025 wurden entsprechend angepasst.
- Infolge der Veräußerung von DB Schenker im April 2025 wurde DB Schenker bereits seit 2024 nicht mehr als Geschäftsfeld/Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt, sondern als nicht fortgeführter Geschäftsbereich ausgewiesen. Ein Ausweis von nicht fortgeführten Geschäftsbereichen erfolgt im Lagebericht nicht mehr. Informationen zu den nicht fortgeführten Geschäftsbereichen sowie zu **Veränderungen im Konsolidierungskreis** § 72f. sind im Konzern-Zwischenabschluss dargestellt.

UMSATZ

	1. Halbjahr		Veränderung	
Umsatz / in Mio. €	2026	2025	absolut	%
Umsatz	13.594	13.327	+ 267	+ 2,0
± Sondereffekte	- 10	11	- 21	-
Umsatz bereinigt	13.584	13.338	+ 246	+ 1,8
± Konsolidierungskreisänderungen	- 96	-	- 96	-
± Währungskursänderungen	6	-	+ 6	-
Umsatz vergleichbar	13.494	13.338	+ 156	+ 1,2

Die Umsatzentwicklung war im ersten Halbjahr 2026 etwas besser. Umsatzzuwächse resultierten u. a. aus positiven Preiseffekten v. a. bei DB Regio (insbesondere aus der Dynamisierung der Bestellerentgelte). Bei DB Fernverkehr wirkte v. a. ein verbessertes Yield-Management unterstützend. Darüber hinaus wirkten bei DB Regio Leistungsgewinne umsatzserhö-

hend. Belastungen resultierten aus fehlenden konjunkturellen Impulsen (insbesondere bei DB Cargo). Auch Anpassungen bei unrentablen Verkehren bei DB Cargo wirkten umsatzmindernd. Darüber hinaus hatten die anhaltend schwache Leistungsqualität und baubedingte Einschränkungen dämpfende Effekte auf die Nachfrage im Schienenverkehr.

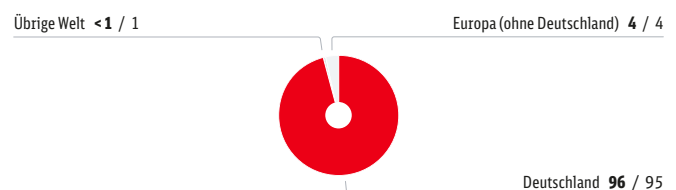
Sondereffekte waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich. Veränderungen im Konsolidierungskreis und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen.

Umsatzstruktur

	1. Halbjahr		Veränderung Prozentpunkte
Außenumsatzstruktur bereinigt / in %	2026	2025	
DB Fernverkehr	21,8	21,6	+ 0,2
DB Regio	40,5	39,7	+ 0,8
DB Cargo	17,3	17,9	- 0,6
DB InfraGO	12,0	11,9	+ 0,1
DB Energie	5,1	5,6	- 0,5
Beteiligungen/Sonstige	3,3	3,3	-
DB-Konzern	100	100	-

Die Umsatzstruktur hat sich im ersten Halbjahr 2026 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.

Außenumsatz bereinigt nach Regionen / in % 1. Halbjahr 2026 / 1. Halbjahr 2025



	1. Halbjahr		Veränderung	
Außenumsatz bereinigt nach Regionen / in Mio. €	2026	2025	absolut	%
Deutschland	13.030	12.701	+ 329	+ 2,6
Europa (ohne Deutschland)	515	531	- 16	- 3,0
Übrige Welt	39	106	- 67	- 63,2
DB-Konzern	13.584	13.338	+ 246	+ 1,8

Die regionale Umsatzstruktur hat sich im ersten Halbjahr 2026 nicht wesentlich verändert und wird durch die Aktivitäten in Deutschland geprägt:

- In Deutschland wuchs der Umsatz v. a. bei DB Regio und DB Fernverkehr. Belastungen resultierten aus Rückgängen bei DB Cargo.
- In Europa (ohne Deutschland) war die Umsatzentwicklung, getrieben durch DB Cargo, leicht rückläufig. Die Entwicklung in Spanien (– 44 Mio. €) und Großbritannien (– 25 Mio. €) war ein wesentlicher Faktor. Teilweise kompensierend wirkten v. a. Umsatzzuwächse in Finnland (+ 24 Mio. €) und Österreich (+ 8 Mio. €).
- In der Region Übrige Welt ging der Umsatz, getrieben durch die Entwicklung der DB E.C.O. Group in Nordamerika, auf niedrigem Niveau deutlich zurück.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns wurde im ersten Halbjahr 2026 im Wesentlichen geprägt durch positive Effekte aus der Umsetzung von Maßnahmen der Sanierungs- und Transformationsprogramme in den Geschäftsfeldern (insbesondere DB Fernverkehr und DB Cargo) und der Konzernleitung. Auch die höhere Förderung von Instandhaltungsleistungen für die Schieneninfrastruktur durch den Bund wirkte deutlich ertragssteigernd. Die Umsatzentwicklung insbesondere bei DB Regio und DB Fernverkehr hatte einen zusätzlich positiven Effekt. Gegenläufig kam es zu weiteren Belastungen insbesondere aus höheren Personalaufwendungen (im Wesentlichen Tarifeffekte), allgemeinen Preissteigerungen sowie der Umsetzung der [Sofortprogramme](#) [14](#). Die schwache betriebliche Qualität belastete die Entwicklung weiterhin. Zudem führten die in den Vorjahren vom Bund durch Eigenkapitalerhöhungen finanzierten Schieneninfrastrukturinvestitionen zu höheren Abschreibungen, die die Ergebnisentwicklung belasteten. Weitere Informationen im Abschnitt [Entwicklung der Geschäftsfelder](#) [35ff.](#)

Die operativen Ergebnisgrößen stiegen insgesamt spürbar an, auch das bereinigte EBIT war wieder deutlich positiv. Insbesondere bei DB InfraGO blieb die Situation aber angespannt. DB Cargo hat ein positives bereinigtes EBIT nur knapp nicht erreicht.

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 Geschäftsbericht 2025 erläutert.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2026 (bereinigte Ergebnisrechnung)

Die Ertragsentwicklung war insgesamt deutlich positiv:

- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 52,0%/+ 1.034 Mio. €):** deutlicher Anstieg, ganz wesentlich getrieben durch die höhere Förderung von Instandhaltungsleistungen für die Schieneninfrastruktur durch den Bund (+ 0,9 Mrd. €). Höhere Erträge aus dem Verkauf von Sachanlagen (im Wesentlichen aus Fahrzeugverkäufen bei DB Fernverkehr und DB Cargo) sowie für Schadenersatz unterstützten die Entwicklung. Teilweise gegenläufig wirkte u. a. der Rückgang staatlicher Zuschüsse bei DB Cargo (v. a. geringere Förderungen für Trassenpreise sowie im Zusammenhang mit dem Einzelwagenverkehr).
 - **Umsatz (+ 1,8%/+ 246 Mio. €):** leichter [Anstieg, getrieben durch DB Regio und DB Fernverkehr](#) [35ff.](#)
 - **Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen (+ 3,5%/+ 72 Mio. €):** leichter Anstieg, der v. a. aus dem höheren Bau- und Projektvolumen in der Eisenbahninfrastruktur resultierte.
- Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen v. a. infolge höherer Aufwendungen für Instandhaltungsmaßnahmen sowie für Personal:
- **Materialaufwand (+ 5,8%/+ 347 Mio. €):** deutlicher Anstieg, getrieben v. a. durch eine weitere Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur. Diese Maßnahmen wurden teilweise durch den Bund ausgeglichen (Gegenposition in den sonstigen betrieblichen Erträgen). Zusätzliche Belastungen resultierten zudem u. a. aus der Umsetzung der Sofortprogramme. Teilweise kompensierend wirkten u. a. leistungsbedingt geringere Aufwendungen bei DB Cargo und DB Energie. Zudem wirkten bei DB Energie geringere Strombezugskosten (u. a. infolge umgesetzter Optimierungsmaßnahmen im Bezugsportfolio) aufwandsmindernd.
 - **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+ 10,8%/+ 158 Mio. €):** deutlicher Anstieg infolge zusätzlicher Belastungen u. a. im Zusammenhang mit Abgängen von Sachanlagen (insbesondere bei DB InfraGO), für Mieten für Schienenfahrzeuge (insbesondere bei DB Fernverkehr im Wesentlichen infolge der im zweiten Halbjahr 2025 geschlossenen Sale-and-Leaseback-Vereinbarung über insgesamt 25 ICE-3neo-Triebzüge) sowie für Schadenersatz. Darüber hinaus stiegen Projektaufwendungen bei DB InfraGO. Teilweise kompensierend wirkten u. a. aufwandsreduzierende Effekte auch im Zusammenhang mit dem Verkauf von Beteiligungen im zweiten Halbjahr 2025.

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung / in Mio. €	1. Halbjahr				Veränderung		
	2026	Umglie- derungen	Bereinigung Sondereffekte	2026 bereinigt	2025 bereinigt	absolut	%
Umsatz	13.594	-	- 10	13.584	13.338	+ 246	+ 1,8
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.111	-	-	2.111	2.039	+ 72	+ 3,5
Sonstige betriebliche Erträge	3.204	-	- 181	3.023	1.989	+ 1.034	+ 52,0
Materialaufwand	- 6.357	-	18	- 6.339	- 5.992	- 347	+ 5,8
Personalaufwand	- 8.763	-	130	- 8.633	- 8.517	- 116	+ 1,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.728	-	111	- 1.617	- 1.459	- 158	+ 10,8
EBITDA	2.061	-	68	2.129	1.398	+ 731	+ 52,3
Abschreibungen	- 1.715	1	-	- 1.714	- 1.637	- 77	+ 4,7
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	346	1	68	415	- 239	+ 654	-
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	- 196	- 1	-	- 197	- 269	+ 72	- 26,8
Operatives Ergebnis nach Zinsen	150	0	68	218	- 508	+ 726	-
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	2	4	-	6	10	- 4	- 40,0
Übriges Finanzergebnis	12	- 3	-	9	- 96	+ 105	-
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	- 1	-	- 1	-	- 1	-
Ergebnis aus Sondereffekten	-	-	- 68	- 68	- 165	+ 97	- 58,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	164	-	-	164	- 759	+ 923	-
Ertragsteuern	- 17	-	-	- 17	- 1	- 16	-
tatsächliche Ertragsteuern	- 17	-	-	- 17	- 10	- 7	+ 70,0
latenter Steueraufwand (-)/-ertrag (+)	0	-	-	0	9	- 9	- 100
Ergebnis nach Ertragsteuern (fortgeführte Geschäftsbereiche)	147	-	-	147	- 760	+ 907	-
Ergebnis nach Ertragsteuern (nicht fortgeführte Geschäftsbereiche) ¹⁾	- 22	-	-	- 22	7.653	- 7.675	-
Ergebnis nach Ertragsteuern ¹⁾	125	-	-	125	6.893	- 6.768	- 98,2
Aktionäre der DB AG ¹⁾	110	-	-	110	6.876	- 6.766	- 98,4
Hybridkapitalgeber	8	-	-	8	14	- 6	- 42,9
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	7	-	-	7	3	+ 4	+ 133

¹⁾ Enthält für das erste Halbjahr 2025 die Werte vom 1. Januar bis 30. April 2025 von DB Schenker.

— **Personalaufwand (+ 1,4 % / + 116 Mio. €):** leichter Anstieg, im Wesentlichen getrieben durch Tarifeffekte. Der leichte Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl wirkte teilweise kompensierend.

Mitarbeitende	2026	2025	Veränderung	
			absolut	%
Vollzeitpersonen (VZP) per 30.06.	217.665	222.519	- 4.854	- 2,2
VZP im Durchschnitt des ersten Halbjahres	217.916	223.476	- 5.560	- 2,5
Natürliche Personen (NP) per 30.06.	225.817	230.936	- 5.119	- 2,2

— Die Zahl der Mitarbeitenden ging zurück. Hier machten sich insbesondere der Rückgang in den Bereichen Verwaltung und Vertrieb sowie Maßnahmen im Rahmen der **Transformation von DB Cargo** [43f.](#) bemerkbar. Gegenläufig stieg die Zahl der Mitarbeitenden in den operativen Bereichen (insbesondere bei DB InfraGO) an.

— **Abschreibungen (+ 4,7 % / + 77 Mio. €):** deutlicher, investitionsbedingter Anstieg (ganz wesentlich getrieben durch höhere **Abschreibungen in der Schieneninfrastruktur** [55](#)). Geringere Abschreibungen infolge des Verkaufs von Schienenfahrzeugen (v. a. DB Fernverkehr und DB Cargo) sowie der Wertberichtigung von Schienenfahrzeugen (DB Fernverkehr) im Vorjahr wirkten teilweise kompensierend.

— **Operative Ergebnisgrößen (vor Zinsen):** Das bereinigte EBIT (+ 654 Mio. €) und das bereinigte EBITDA (+ 52,3 % / + 731 Mio. €) stiegen infolge der Ertragsentwicklung spürbar an, das Niveau war aber insgesamt weiter nicht zufriedenstellend.

— **Operativer Zinssaldo (- 26,8 % / + 72 Mio. €):** spürbare Verbesserung, die ganz maßgeblich aus einem etwas niedrigeren Durchschnittszins sowie einem tilgungsbedingten Rückgang der kurzfristigen **Finanzverbindlichkeiten** [32](#) resultierte. In der Folge gingen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Finanzverbindlichkeiten deutlich zurück. Unterstützend wirkte der Anstieg der Zinserträge

aus Geldanlagen, die v. a. infolge des Mittelzuflusses aus dem Verkauf von DB Schenker Ende April 2025 im Durchschnitt höher waren als im ersten Halbjahr 2025.

- **Operatives Ergebnis nach Zinsen (+ 726 Mio. €):** spürbarer Anstieg, getragen durch die operative Ergebnisentwicklung sowie die Verbesserung des operativen Zinsaldos.
- **Beteiligungsergebnis (– 40,0 %/– 4 Mio. €):** deutlicher Rückgang auf einem niedrigen Niveau, maßgeblich getrieben durch die negative Ergebnisentwicklung der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, sowie der Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH.
- **Übriges Finanzergebnis (+ 105 Mio. €):** deutlicher Anstieg, der v. a. aus einem Ertrag aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften (im ersten Halbjahr 2025: Aufwand aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften) sowie einem im Saldo besseren Ergebnis aus der Auf- und Abzinsung von Rückstellungen resultierte. Gegenläufig teilweise dämpfend wirkten gestiegene Aufwendungen aus negativen Währungskurseffekten.
- **Ergebnis aus Sondereffekten (– 58,8 %/+ 97 Mio. €):** deutliche Verbesserung. Zusätzliche Belastungen v. a. im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen wurden in größerem Umfang als im ersten Halbjahr 2025 kompensiert. Sie resultierten aus positiven Effekten u. a. aus der Neubewertung von Strombezugsverträgen (im ersten Halbjahr 2025: negative Effekte aus der Bewertung von Strombezugsverträgen) infolge marktpreisbedingter Schwankungen sowie im Zusammenhang mit Beteiligungsabgängen.

Ergebnis aus Sondereffekten / in Mio. €	1. Halbjahr			
	2026	davon EBIT-wirksam	2025	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	–	–	–	–
DB Regio	0	0	0	0
DB Cargo	26	26	– 1	– 1
DB InfraGO	– 11	– 11	– 4	– 1
DB Energie	46	46	– 35	– 35
Sonstige/Konsolidierung	– 129	– 129	– 125	– 125
DB-Konzern	– 68	– 68	– 165	– 162
davon Restrukturierungsmaßnahmen	– 158	– 158	– 94	– 94
davon Neubewertung von Strombezugsverträgen	46	46	– 56	– 56
davon Buchgewinn Verkauf ioki GmbH	30	30	–	–

- **Ergebnis vor Ertragsteuern (+ 923 Mio. €):** spürbare Verbesserung und wieder positiv (im ersten Halbjahr 2025: deutlich negatives Ergebnis vor Ertragsteuern).
- **Ertragsteuern (– 16 Mio. €):** deutliche zusätzliche Belastungen auf insgesamt niedrigem Niveau:
 - Der Rückgang des latenten Steuerertrags resultierte ganz wesentlich aus dem Wegfall eines periodenfremden Ertrags aus dem ersten Halbjahr 2025.
 - Die tatsächlichen Ertragsteuern stiegen deutlich und betrafen auch v. a. ausländische Konzerngesellschaften (u. a. bei DB Cargo).
- **Ergebnis nach Ertragsteuern (fortgeführte Geschäftsbereiche; + 907 Mio. €):** spürbare Verbesserung und ebenfalls wieder positiv.

Finanzlage

- Keine Anleiheemissionen, nur -tilgungen.
- Kreditrating-Einstufungen und -Ausblicke unverändert.

ZINSUMFELD

Rendite zehnjährige Bundesanleihen / in %	1. Halbjahr 2026	2025	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite ¹⁾	2,93	2,63	+ 0,30
Höchstrendite	3,20	2,94	+ 0,26
Tiefstrendite	2,64	2,31	+ 0,33
Endrendite ¹⁾ per 30.06./31.12.	2,86	2,86	–

Quelle: Thomson Reuters

¹⁾ Tagesschlusskurse.

Die Europäische Zentralbank (EZB) setzte im ersten Halbjahr 2026 zunächst ihren geldpolitischen Kurs mit stabilen Leitzinsen fort. Vor dem Hintergrund steigender Inflationsrisiken hob die EZB die Leitzinsen im Juni 2026 um 0,25 Prozentpunkte an. Der Inflationsdruck nahm im Verlauf des ersten Halbjahres 2026 nach einem Rückgang zu Jahresbeginn infolge gestiegener Energiepreise und geopolitischer Unsicherheiten wieder zu und lag im Euro-Raum über dem Zielwert.

Die Renditen im Euro-Rentenmarkt stiegen im Verlauf des ersten Halbjahres 2026 zwischenzeitlich an. Nach einer zunächst stabilen Entwicklung führten die Erwartung einer höheren Inflation und steigender Emissionen von Staatsanleihen sowie veränderte Zinserwartungen zu einem leichten Renditeanstieg. Die Rendite zehnjähriger Bundesanleihen überschritt dabei die Marke von 3 %, bevor sie infolge rückläufiger Preisdaten sowie einer leichten Verringerung geopolitischer Unsicherheiten wieder auf das Niveau vom Jahresanfang 2026 zurückging.

FINANZIERUNG

Finanzmanagementsystem

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.

Rahmeninstrumente

Finanzierungs- instrumente / in Mrd. €	Volumen per 30.06. 2026	davon in Anspruch genommen	Auslas- tungsgrad	Volumen per 31.12. 2025	davon in Anspruch genommen	Auslas- tungsgrad
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	25,0	71 %	35,0	26,4	75 %
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,0	0,8	27 %	2,8	0,7	25 %
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	–	– %	3,0	–	– %
Garantierte Kreditfazilitäten	1,9	–	– %	2,0	–	– %
Kreditlinien für das operative Geschäft	2,0	0,5	25 %	1,9	0,6	32 %

- **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 2026 keine Senioranleihe emittiert und drei Senioranleihen (Volumen: 1,4 Mrd. €) getilgt.
 - **Kangaroo-Programm:** Die Veränderung beim Kangaroo-Programm resultierte aus Währungskursdifferenzen.
- **Commercial-Paper-Programm:** Im kurzfristigen Bereich steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das per 30. Juni 2026 nicht in Anspruch genommen war.
- **Kreditfazilitäten:** Per 30. Juni 2026 verfügten wir über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 2,0 Jahren.
- **Kreditlinien:** Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2026 auf Kreditlinien für das operative Geschäft zurückgreifen. Diese Linien werden Tochtergesellschaften zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Weitere Finanzierungsmaßnahmen im ersten Halbjahr 2026

ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGFINANZIERUNGEN

Im ersten Halbjahr 2026 wurden keine zusätzlichen Sale-and-Leaseback-Verträge umgesetzt.

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

Kreditratings DB AG	Erst- ertei- lung	Letzte Veröffent- lichung	Einstufungen		
			kurz- fristig	lang- fristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05. 2000	02.04. 2026	A-1+	AA+	stabil
Moody's	16.05. 2000	17.07. 2026	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 2026 keine Veränderungen an den Rating-Einstufungen der DB AG vorgenommen.

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

Bonitäts- und Rentabilitätskennzahlen

- *Insbesondere operative Ergebnisentwicklung führte zu deutlichem Anstieg der Tilgungsdeckung.*
- *ROCE profitierte ebenfalls von positiver operativer Ergebnisentwicklung.*

TILGUNGSDECKUNG

Tilgungsdeckung / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
EBITDA bereinigt ¹⁾	2.129	1.398	+ 731	+ 52,3
* Operativer Zinssaldo ¹⁾	- 197	- 269	+ 72	- 26,8
* Originärer Steueraufwand ¹⁾	- 17	- 10	- 7	+ 70,0
Operativer Cashflow nach Steuern ¹⁾	1.915	1.119	+ 796	+ 71,1
Netto-Finanzschulden per 30.06.	21.571	22.047	- 476	- 2,2
* Pensionsverpflichtungen per 30.06.	2.942	3.043	- 101	- 3,3
* Hybridkapital ²⁾ per 30.06.	503	503	–	–
Netto-Schulden per 30.06.	25.016	25.593	- 577	- 2,3
Tilgungsdeckung in %	15,3	8,7	+ 6,6	–
Zielwert in %	≥ 15	≥ 15	–	–

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

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

Die Tilgungsdeckung ist per 30. Juni 2026 v. a. ergebnisbedingt sowie infolge leicht niedrigerer Netto-Schulden spürbar gestiegen:

- Der operative Cashflow nach Steuern stieg insbesondere infolge des deutlich besseren operativen Ergebnisses.
- Der leichte Rückgang der Netto-Schulden im Vergleich zum 30. Juni 2025 wurde durch die Entwicklung der **Netto-Finanzschulden** [§ 32](#) und der Pensionsverpflichtungen getrieben.

ROCE

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
ROCE				
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	415	- 239	+ 654	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	53.841	51.683	+ 2.158	+ 4,2
ROCE in %	1,5	- 0,9	+ 2,4	-

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

Der Anstieg des Return on Capital Employed (ROCE) resultierte aus dem deutlich besseren bereinigten EBIT. Die Zunahme des Capital Employed wirkte teilweise kompensierend und resultierte v. a. aus dem Anstieg des Sachanlagevermögens.

ROCE der Geschäftsfelder / in %	1. Halbjahr		Veränderung absolut
	2026	2025	
DB Fernverkehr	4,0	- 1,4	+ 5,4
DB Regio	9,4	10,0	- 0,6
DB Cargo	- 0,1	- 6,6	+ 6,5
DB InfraGO	- 0,3	- 1,1	+ 0,8
DB Energie	12,3	8,1	+ 4,2

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

Die Verbesserung des ROCE bei DB Fernverkehr, DB Cargo, DB InfraGO und DB Energie resultierte im Wesentlichen aus einer besseren Ergebnisentwicklung. Insbesondere bei DB Fernverkehr wirkte zudem ein niedrigeres Capital Employed (im Wesentlichen Rückgang des Sachanlagevermögens infolge der Wertberichtigung im Vorjahr) unterstützend.

Der Rückgang des bereinigten EBIT bei DB Regio führte zu einem leichten Rückgang des ROCE.

Vermögenslage

- Netto-Finanzschulden leicht gestiegen.
- Investitionstätigkeit weiter auf einem sehr hohen Niveau.
- Eigenkapitalquote nahezu unverändert.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung Kapitalflussrechnung / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	2.619	1.075	+ 1.544	+ 144
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 3.199	6.314	- 9.513	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 1.464	- 1.855	+ 391	- 21,1
Veränderung des Finanzmittelbestands per 30.06./31.12.	- 2.050	7.238	- 9.288	-
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	9.358	11.408	- 2.050	- 18,0

- Der Mittelzufluss aus betrieblicher Tätigkeit erhöhte sich, getrieben durch die spürbar bessere **Ergebnisentwicklung** [§ 29](#) sowie positive Working-Capital-Effekte, deutlich.
- Aus der Investitionstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss (im ersten Halbjahr 2025: Mittelzufluss):
 - Der Mittelabfluss im ersten Halbjahr 2026 resultierte maßgeblich aus **Netto-Investitionen** [§ 32f.](#) (- 3.290 Mio.€) und ging im Vergleich zum ersten Halbjahr 2025 deutlich zurück (im ersten Halbjahr 2025: - 6.040 Mio.€). Hier machte sich ein wieder höherer Mittelzufluss aus Investitionszuschüssen (+ 3.942 Mio.€) infolge der Entscheidung des Bundes bemerkbar, im Vorjahr Infrastrukturinvestitionen auch durch Eigenkapitalerhöhungen zu finanzieren (gegenläufiger Effekt im Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit). Teilweise kompensierend wirkte ein höherer Mittelabfluss für Brutto-Investitionen (+ 1.192 Mio.€).
 - Der Mittelzufluss im ersten Halbjahr 2025 resultierte aus dem positiven Einmaleffekt aus dem Verkauf von DB Schenker, dessen Wegfall im ersten Halbjahr 2026 zu einem deutlich geringeren Mittelzufluss im Zusammenhang mit dem Verkauf von Unternehmensanteilen (- 12.480 Mio.€) führte.
- Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit ging zurück:
 - Im Wesentlichen resultierte dies aus Nettomittelzuflüssen aus der Aufnahme und Tilgung von Bankkrediten und Commercial Paper (+ 160 Mio.€). Im ersten Halbjahr 2025 war hier noch ein Nettomittelabfluss zu verzeichnen (- 4.399 Mio.€). Der Wegfall des Mittelabflusses aus der Tilgung der Hybridanleihe (im ersten Halbjahr 2025: - 1.000 Mio.€) wirkte unterstützend.

- Großenteils gegenläufig wirkten im Wesentlichen der Wegfall des Mittelzuflusses aus Kapitalmaßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur (im ersten Halbjahr 2025: 4.243 Mio. €) sowie höhere Mittelabflüsse im Zusammenhang mit der Tilgung von Senioranleihen (+1.132 Mio. €).
- Im Saldo ist per 30. Juni 2026 der Bestand an flüssigen Mitteln deutlich zurückgegangen.

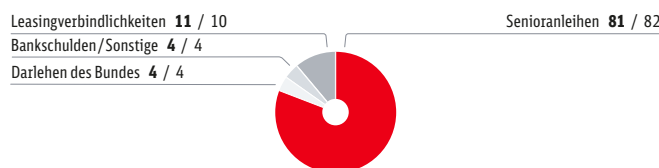
NETTO-FINANZSCHULDEN

Netto-Finanzschulden / in Mio. €	30.06.2026	31.12.2025	Veränderung	
			absolut	%
Senioranleihen	25.959	27.124	-1.165	-4,3
Leasingverbindlichkeiten	3.431	3.402	+29	+0,9
Darlehen des Bundes	1.283	1.274	+9	+0,7
Sonstige Finanzschulden	1.252	1.184	+68	+5,7
Finanzschulden	31.925	32.984	-1.059	-3,2
– Flüssige Mittel, liquiditätsnahe Geldanlagen und Finanzforderungen	-10.104	-12.202	+2.098	-17,2
⊕ Effekte aus Währungssicherungen	-250	-88	-162	-
Netto-Finanzschulden	21.571	20.694	+877	+4,2

Der Anstieg der Netto-Finanzschulden im Vergleich zum Vorjahresende resultierte insbesondere aus einem anhaltend hohen Mittelbedarf für Investitionen und einer zwar besseren, aber weiterhin nicht ausreichenden Profitabilität.

- Die Entwicklung wurde getrieben durch den deutlichen Rückgang von flüssigen Mitteln (inkl. liquiditätsnaher Geldanlagen), der teilweise durch einen weniger deutlichen Rückgang der Finanzschulden kompensiert wurde:
 - Der Euro-Wert der ausstehenden Senioranleihen **30** war tilgungsbedingt niedriger. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
 - Die Leasingverbindlichkeiten lagen auf dem Niveau des Vorjahresendes. Effekte aus dem Abschluss neuer sowie die Verlängerung bestehender Mietverträge wurden durch Tilgungen größtenteils kompensiert.
 - Auch die Darlehen des Bundes lagen auf dem Niveau des Vorjahresendes. Abweichungen resultierten aus Bewertungsunterschieden im Zusammenhang mit der Aufzinsung des Darlehens.
 - Die sonstigen Finanzschulden stiegen, im Wesentlichen getrieben durch stichtagsbedingt höhere kurzfristige Bankschulden, an.
- Die Fremdwährungssenioranleihen werden durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.

Zusammensetzung Finanzschulden / in % per 30.06.2026 / per 31.12.2025



Die Fristigkeitsstruktur der Finanzschulden hat sich insbesondere aufgrund des Fälligkeitsprofils v. a. in Richtung der Fälligkeitszeiten 2 bis 3 Jahre verschoben. Insbesondere der Anteil der Fälligkeitszeiten 1 bis 2 Jahre sowie 3 bis 4 Jahre hat sich gegenläufig deutlich verringert.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich nahezu nicht verändert.

INVESTITIONEN

Investitionen / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
Brutto-Investitionen	8.673	7.338	+1.335	+18,2
– Investitionszuschüsse	5.302	1.313	+3.989	-
Netto-Investitionen	3.371	6.025	-2.654	-44,0
– Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen	-	4.243	-4.243	-100
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen	3.371	1.782	+1.589	+89,2

- Die Entwicklung der Brutto-Investitionen wurde ganz wesentlich getrieben durch höhere Investitionen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur. Zudem stiegen im Personenverkehr die Investitionen in die Fahrzeugflotte deutlich. Bei DB Cargo gingen gegenläufig die Investitionen u. a. infolge des Wegfalls von Einmaleffekten im Zusammenhang mit der Aktivierung von Leasingverträgen sowie der Beendigung von Fahrzeugprojekten zurück.
- Die eigenfinanzierten Netto-Investitionen sind noch deutlicher gestiegen. Infolge der Entscheidung des Bundes, Mittel für Investitionen in das Schienennetz im Vorjahr auch in Form von Eigenkapitalerhöhungen bereitzustellen (im ersten Halbjahr 2026: keine), wurden diese bei der Betrachtung der Netto-Investitionen auf einer vergleichbaren Basis ebenfalls mit berücksichtigt. Die entsprechenden Mittel des Bundes im ersten Halbjahr 2025 wurden daher wie die Investitionszuschüsse für die Ermittlung der eigenfinanzierten Netto-Investitionen von den Brutto-Investitionen abgezogen.

- Investitionszuschüsse und Eigenkapitalerhöhungen im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung gingen insgesamt infolge von Stichtageffekten zurück. Es gab im ersten Halbjahr 2026 keine Eigenkapitalerhöhungen zur Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur mehr.
- In der Folge ging der Anteil der Investitionszuschüsse und Eigenkapitalerhöhungen an den Brutto-Investitionen deutlich zurück. Sie machten insgesamt rund 61 % (im ersten Halbjahr 2025: rund 76 %) der Brutto-Investitionen aus.
- Die Investitionszuschüsse, die auch im ersten Halbjahr 2026 ganz überwiegend der Infrastruktur zuzurechnen sind, stiegen infolge der Umstellung der Bundesfinanzierung wieder deutlich.

Brutto-Investitionen nach Bereichen / in % 1. Halbjahr 2026 / 1. Halbjahr 2025



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	
	2026	2025	absolut	%
Deutschland	8.548	7.266	+ 1.282	+ 17,6
Europa (ohne Deutschland)	25	56	- 31	- 55,4
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	98	14	+ 84	-
DB-Konzern	8.673	7.338	+ 1.335	+ 18,2

Netto-Investitionen (nach Eigenkapitalfinanzierungen des Bundes) nach Regionen / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
Deutschland	3.252	1.710	+ 1.542	+ 90,2
Europa (ohne Deutschland)	19	56	- 37	- 66,1
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	98	14	+ 84	-
DB-Konzern	3.371	1.782	+ 1.589	+ 89,2

In der regionalen Verteilung der Brutto- und eigenfinanzierten Netto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert nahezu vollständig in Deutschland. Die Entwicklung der Investitionen der Region Europa (ohne Deutschland) wurde durch die regionalen Entwicklungen bei DB Cargo insbesondere in Spanien, Rumänien und Polen getrieben. Die Investitionen in der Region Übrige Welt lagen auf dem niedrigen Niveau des ersten Halbjahres 2025.

BILANZ

Bilanz / in Mio. €	30.06. 2026	31.12. 2025	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	88.940	88.877	+ 63	+ 0,1
Aktivseite				
Langfristige Vermögenswerte	71.379	69.450	+ 1.929	+ 2,8
Kurzfristige Vermögenswerte	17.561	19.427	- 1.866	- 9,6
Passivseite				
Eigenkapital	30.345	30.161	+ 184	+ 0,6
Langfristiges Fremdkapital	38.130	39.201	- 1.071	- 2,7
Kurzfristiges Fremdkapital	20.465	19.515	+ 950	+ 4,9

Bilanzstruktur / in % per 30.06. 2026 / per 31.12. 2025



Im ersten Halbjahr 2026 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 auf dem Niveau des Vorjahresendes:
- Die langfristigen Vermögenswerte stiegen v. a. getrieben durch ein höheres Sachanlagevermögen (+ 1.742 Mio. €) infolge deutlich gestiegener Netto-Investitionen. Höhere langfristige derivative Finanzinstrumente (+ 64 Mio. €) im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften (insbesondere für Zinsen, Fremdwährungsgeschäfte und Energie) wirkten unterstützend. Auch die langfristigen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+ 62 Mio. €; u. a. infolge höherer Forderungen aus Verkehrskonzessionen nach IFRIC 12 bei DB Regio) sowie die immateriellen Vermögenswerte (+ 49 Mio. €) stiegen an.

- Die kurzfristigen Vermögenswerte gingen gegenläufig deutlich zurück. Maßgeblich waren v. a.:
 - deutlich geringere **flüssige Mittel** **31f.** (– 2.050 Mio. €). Zudem gingen die kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (– 375 Mio. €) zurück, u. a. infolge der Umstellung des Finanzierungsmodells für Fahrzeuge bei DB Fernverkehr, in dessen Folge die bestehenden Schuldanerkenntnisse vollständig ausgebucht wurden (gegenläufiger Effekt in den kurzfristigen Verbindlichkeiten).
 - Insbesondere der Anstieg der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+ 503 Mio. €; u. a. höhere Ansprüche aus Verkehrsverträgen bei DB Regio) wirkte gegenläufig teilweise kompensierend. Auch die kurzfristigen derivativen Finanzinstrumente (+ 87 Mio. €; im Wesentlichen infolge preisbedingt gestiegener Marktwerte von Sicherungsgeschäften bei DB Energie) sowie die Vorräte (+ 34 Mio. €; u. a. infolge geringerer Wertberichtigungen bei DB Fernverkehr und im Zusammenhang mit der Instandhaltung von Fahrzeugen bei DB Regio) stiegen an.

Die Struktur der Aktivseite hat sich in Richtung der langfristigen Vermögenswerte verschoben.

Auf der Passivseite lag das Eigenkapital in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes. Wesentliche Treiber für die Entwicklung waren v. a.:

- die leicht positive **Ergebnisentwicklung** **29** (+ 110 Mio. €) und
- der Anstieg der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Cashflow-Hedges (+ 40 Mio. €) sowie Wertpapieren und Beteiligungen (+ 11 Mio. €).

Die Entwicklung des Eigenkapitals und der Bilanzsumme auf dem Niveau des Vorjahresendes führte zu einer nahezu unveränderten Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital ist deutlich gesunken. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - deutlich niedrigere **langfristige Finanzschulden** **32** (– 950 Mio. €; im Wesentlichen infolge des Fälligkeitsprofils von Senioranleihen),
 - niedrigere langfristige Rückstellungen (– 106 Mio. €; v. a. Rückgang der Rückstellungen für Umweltschutz und Stilllegungsverpflichtungen sowie der Rückstellung für drohende Verluste im Wesentlichen bei DB Regio) sowie
 - einen Rückgang der langfristigen derivativen Finanzinstrumente (– 68 Mio. €) und der übrigen Verbindlichkeiten (– 52 Mio. €; u. a. infolge des Fälligkeitsprofils von Schuldanerkenntnissen bei DB Regio [gegenläufiger Effekt in den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten]).

- Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte u. a. der Anstieg der passiven Abgrenzungen (+ 58 Mio. €; v. a. im Zusammenhang mit ökologischen Altlasten).
- Das kurzfristige Fremdkapital stieg gegenläufig deutlich an. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - deutlich höhere kurzfristig fällig werdende sonstige Verbindlichkeiten (+ 755 Mio. €; u. a. Stichtagseffekte im Zusammenhang mit nicht verrechneten Investitionszuschüssen),
 - den Anstieg der kurzfristigen sonstigen Rückstellungen (+ 367 Mio. €; insbesondere für Erlösschmälerungen bei DB Regio u. a. im Zusammenhang mit der Anrechnung von Fahrgeldern sowie der Durchreichung von Infrastrukturkosten) sowie
 - deutlich höhere kurzfristige passive Abgrenzungen (+ 122 Mio. €; im Zusammenhang mit Erlösabgrenzungen bei DB Fernverkehr).
 - Insbesondere der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (– 199 Mio. €; v. a. DB InfraGO) sowie der kurzfristig fällig werdenden Finanzverbindlichkeiten (– 109 Mio. €; im Wesentlichen getrieben durch das Fälligkeitsprofil der Senioranleihen) wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.

In der Struktur der Passivseite hat sich bei nahezu unveränderter Eigenkapitalquote eine leichte Verschiebung zugunsten des Anteils des kurzfristigen Fremdkapitals ergeben.

EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug im ersten Halbjahr 2026 21,3 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2025: 18,9 Mrd. €):

- Industrielle Produkte stiegen deutlich auf 6,0 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2025: 3,9 Mrd. €), getrieben u. a. durch den zweiten Abruf für den ICE L.
- Bei Bau- und Ingenieurleistungen stieg das Einkaufsvolumen auf 8,7 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2025: 8,1 Mrd. €). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die Vergaben der Ausbaustrecken Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz und Hannover–Berlin.
- Dienstleistungen Dritter sanken leicht auf 5,0 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2025: 5,2 Mrd. €).
- Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe sanken leicht auf 1,6 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2025: 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 2026 vorlagen.

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Der deutsche Personenverkehrsmarkt verzeichnete im ersten Halbjahr 2026 eine negative Tendenz. Der Schienenpersonennahverkehr behauptete sich gegen den Trend. Die Preiserhöhung des Deutschland-Tickets zum 1. Januar 2026 auf 63 € sowie saisonale Effekte haben am Jahresbeginn 2026 zu einem üblichen leichten Rückgang der Abonnements geführt.

- Die Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs lag im ersten Quartal 2026 unter dem Vorjahresniveau. Winterextreme in den Monaten Januar und Februar 2026 sowie massiv steigende Kraftstoffpreise im März 2026 haben das Segment beeinträchtigt. Im zweiten Quartal 2026 wurde die Kraftstoffpreisentwicklung durch den temporären Tankrabatt abgefedert.
- Der innerdeutsche Luftverkehr startete im ersten Quartal 2026 deutlich gestärkt (+ 4 %) gegenüber dem streikbehafteten Vorjahreszeitraum. Nach stark gestiegenen Kerosinpreisen reagierte die Luftverkehrsbranche in Europa mit einer wachsenden Anzahl an Flugstreichungen im zweiten Quartal 2026. Streiks im Frühjahr und die Einstellung des Lufthansa-Cityline-Flugbetriebs reduzierten das Angebot zusätzlich.

Schienenpersonenverkehr

Der Schienenpersonenverkehr verzeichnete im ersten Quartal 2026 einen deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung (– 2,6 %) gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Die Verkehrsleistung des DB-Konzerns ging in diesem Zeitraum ebenfalls zurück. Massive Schneefälle im Januar und Februar 2026 verursachten deutschlandweite Ausfälle im Schienenpersonenverkehr. Im zweiten Quartal 2026 sind deutliche Aufholeffekte zu erwarten. Das anhaltende Bausehen der Korridorsanierungen wirkt allerdings dämpfend.

- Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) war im ersten Quartal 2026 leicht rückläufig (– 0,2 %). Entgegen dem Markttrend verzeichnete DB Regio Schiene eine vergleichsweise solide Leistungssteigerung (+ 1,2 %). Im zweiten Quartal 2026 dürfte die Nachfrage gestiegen sein, sodass im ersten Halbjahr 2026 ein Wachstum gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum realisiert worden sein sollte.
- Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ging im ersten Quartal 2026 sehr deutlich zurück (– 6 %). Im zweiten Quartal 2026 sollte es zu angebotsbedingten Aufholeffekten v. a. infolge von Preismaßnahmen und Taktverdichtungen gekommen sein.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der Gesamtmarkt des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) verzeichnete im ersten Quartal 2026 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum einen leichten Verkehrsleistungsgewinn (+ 1,4 %). Dieser ist v. a. auf positive Basiseffekte durch den Wegfall von Streiks im ersten Halbjahr 2025 und stark steigende Kraftstoffpreise im März 2026 zurückzuführen.

- Beim Busliniennahverkehr betrug der Zuwachs im ersten Quartal 2026 1,3 %. DB Regio Straße verbuchte im gleichen Zeitraum ein Leistungsplus von 0,4 %. Im ersten Halbjahr 2026 hat sich das Leistungsplus gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf 5,8 % ausgeweitet.
- Der Buslinienfernverkehr legte im ersten Quartal 2026 gegenüber dem äußerst schwachen Vorjahreszeitraum deutlich zu (+ 5,7 %), bleibt aber auf einem niedrigen Niveau, u. a. bedingt durch die Kannibalisierung durch andere Verkehrsegmente infolge des Deutschland-Tickets.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Das erste Halbjahr 2026 war durch eine hohe Unsicherheit aufgrund der Verschärfung des Nahostkonflikts geprägt. Steigende Energie- und Transportpreise erhöhten die Markttension im deutschen Güterverkehr. Zusätzlich wirkten sich erhöhte Zölle insbesondere der USA sowie die industrielle Aufholbewegung in China dämpfend auf den deutschen Außenhandel, die Industrieproduktion und letztlich die Transportnachfrage aus. Nahezu alle Verkehrsträger verzeichneten Rückgänge, während der Straßengüterverkehr stabil verlief. Die Belastungen durch die Verschärfung des Nahostkonflikts trafen dabei auf strukturelle Herausforderungen wie hohe Betriebskosten und einen anhaltenden Fachkräftemangel.

Schienengüterverkehr

Nach bisherigen Veröffentlichungen durch das Statistische Bundesamt lag die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (SGV) bis März 2026 mit einem Rückgang um 3,6 % unter dem bereits niedrigen Vorjahresniveau. Dies spiegelt v. a. die schwachen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Kapazitätseinschränkungen der Schieneninfrastruktur wider.

Besonders deutliche Rückgänge verzeichneten im ersten Quartal 2026 Massengüter wie Kohle, Koks und Mineralöl-erzeugnisse. Auch die rückläufige Produktion der Chemie- und Automobilindustrie schlug sich in den Transportmengen nieder, die um 4,9 % bzw. 3,0 % unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum lagen. Sogar der Kombinierte Verkehr, der mit einem Anteil von rund 45 % weiterhin das wichtigste Segment des Schienengüterverkehrs darstellt, entwickelte sich trotz bereits rückläufiger Vorjahreswerte im ersten Quartal 2026 erneut negativ. Der Containerumschlag in den Nord-seehäfen ging ebenfalls deutlich zurück.

Straßengüterverkehr

Die schwache Konjunktur, Kapazitätsengpässe und steigende Betriebskosten belasteten den Straßengüterverkehrsmarkt. Die schwache Entwicklung spiegelt sich auch in der Mautstatistik des Bundesamtes für Logistik und Mobilität wider: Die mautpflichtigen Fahrleistungen lagen in den ersten Monaten 2026 überwiegend unter dem Vorjahresniveau. Insgesamt blieb die Fahrleistung auf dem mautpflichtigen Straßennetz bis April 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit einem Minus von 0,6 % weitgehend stabil. Positive Impulse gingen weiterhin vom Kurier-, Express- und Paketdienst (KEP) aus, der von der anhaltenden Dynamik im E-Commerce profitierte.

Binnenschifffahrt

Der Abwärtstrend der Binnenschifffahrt hielt an. Die Verkehrsleistung lag seit März 2025 kontinuierlich unter dem Vorjahresniveau. Bis Februar 2026 verzeichnete die Binnenschifffahrt einen Rückgang um 8,6 %. Besonders stark sanken die Transporte von Massengütern wie Baustoffen (– 31,9 %), Mineralölerzeugnissen (– 11,2 %) und Getreide (– 6,1 %).

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTER-VERKEHRSMARKT

Nach bisherigen Veröffentlichungen von Eurostat ging die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr im ersten Quartal 2026 um 2,5 % zurück. Hauptursache ist der weitere Rückgang der Produktion in schienenaffinen Industriesektoren. Die Auswirkungen von internationalen Handelsrestriktionen verstärken die negativen Effekte auf den Güterverkehr, insbesondere chinesische Importe suchen nach alternativen Absatzmöglichkeiten und erhöhen den Kostendruck in Europa. Des Weiteren wirken sich die deutlich gestiegenen Energiepreise negativ auf die Produktion bestimmter Industriezweige, u. a. Chemie und Automotive, und somit die Transportmengen aus.

Geschäftsfeld DB Fernverkehr

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE Fahrzeugprojekte und -beschaffungen

Die Fahrzeugprojekte zum Ausbau der ICE-Flotte wurden im ersten Halbjahr 2026 fortgeführt:

- Die sukzessive Abnahme der ICE 3neo ist weiter vorangeschritten – Mitte 2026 waren 45 ICE 3neo im Einsatz, von denen sechs in 2026 neu abgenommen wurden.
- Sechs Fahrzeuge der neuen ICE-L-Flotte sind im ersten Halbjahr 2026 zugelaufen, sodass Ende des ersten Halbjahres 2026 insgesamt acht ICE L im Einsatz waren.
- Die ICE-1-Modernisierung wurde im ersten Halbjahr 2026 fortgesetzt, sodass vier weitere ICE 1 modernisiert sind und die Robustheit ihrer Antriebe optimiert wurde.

Fahrzeugverfügbarkeit

Durch die Modernisierung der Bestandsflotte sowie die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge konnte im ersten Halbjahr 2026 die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte stabilisiert werden. Eine positive Entwicklung zeigt sich auch bei der Funktionsfähigkeit (z. B. Antriebe, WCs und Klimatisierung), getrieben v. a. durch die Maßnahmen des [Sofortprogramms »Mehr Komfort in den Zügen des Fernverkehrs«](#)  14 Die Projekte zur Beschaffung und Modernisierung von Fahrzeugen werden weiter umgesetzt. Hierzu zählen u. a. der Zulauf von neuen Fahrzeugen und die Optimierung der Bestandsflotte. Zusätzlich verbessern Verfahren auf Basis von künstlicher Intelligenz (KI), Predictive Maintenance (vorausschauende Instandhaltung) und Condition-based Maintenance (zustandsbasierte Instandhaltung) die Verfügbarkeit weiter.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- **Digitale Vertriebskanäle:** DB Navigator und bahn.de wurden im ersten Halbjahr 2026 sowohl als zentrale digitale Vertriebs- und Servicekanäle als auch für die Reisebegleitung weiterentwickelt und um neue Funktionalitäten ergänzt. Seit Juni 2026 wird die BahnCard 100 in digitaler Form bereitgestellt und ist im Bereich »Reisen« der App DB Navigator abrufbar. Gleichzeitig wird der DB Navigator zur zentralen Plattform für die Planung, Buchung und Nutzung von Tür-zu-Tür-Mobilität ausgebaut. Über den Menübereich »Umgebung« können bereits Sharing-Fahrzeuge verschiedener Anbieter gefunden werden. Zusätzlich wurde im ersten Halbjahr 2026 der Einsatz von KI auf bahn.de getestet, um die Kund:innen bei der Planung ihrer Reise zu unterstützen und aktuelle Informationen zu konkreten Verbindungen und bei Fahrplanänderungen zu liefern.
- **Reservierung im Fernverkehr und in Fremdverkehren (RiFF):** Das Projekt RiFF wurde im Juni 2026 abgeschlossen. Seit April 2026 verwaltet RiFF flexibel das größte Sitzplatzvolumen im europäischen Mobilitätsbereich und gibt Kund:innen einen stets aktuellen Überblick über alle Plätze sämtlicher Zugfahrten während der gesamten Fahrplanperiode. RiFF löst das Altsystem EPA (Elektronischer Platzanzeiger) ab und ermöglicht u. a. zielgruppengerechte Sitzplatzvorschläge, bspw. für Familien im Kleinkind- oder Familienbereich, sowie vollautomatische Sitzplatzreservierungen für mobilitätseingeschränkte Reisende und ihre Begleiter:innen. Für die Zukunft werden durch den Einsatz von RiFF sinkende Betriebskosten und steigende Reservierungserlöse erwartet.
- **Fahrerassistenzsystem (FAS):** Das Projekt Fahrerassistenzsystem im Digitalen Fahrplan befindet sich seit April 2026 in der Betriebserprobung und wird derzeit schrittweise auf weitere Strecken und Baureihen ausgerollt. Das System ermittelt auf Basis der fahrdynamischen Eigenschaften der Fahrzeuge, der Topografie, der Fahrplandaten sowie der verfügbaren Fahrzeitreserven optimale Fahrstrategien. Daraus werden für jede Baureihe und Strecke individuelle Fahrempfehlungen abgeleitet und den Triebfahrzeugführer:innen im Digitalen Fahrplan angezeigt. Damit leistet das Fahrerassistenzsystem einen wesentlichen Beitrag zu einem energieeffizienteren, pünktlicheren und robusteren Bahnbetrieb.

- **Reisendenzentrierte Steuerung (RST):** Mit dem Projekt Reisendenzentrierte Steuerung modernisiert DB Fernverkehr die IT in der Verkehrsleitung und richtet operative Entscheidungen konsequent an der Reisekette aus. Die bestehende Systemlandschaft wird dafür schrittweise durch eine integrierte, modulare Produktfamilie ersetzt. Durch frühzeitige Konflikterkennung sowie daten- und KI-gestützte Entscheidungsunterstützung trägt RST zu einem stabileren Bahnbetrieb und verbesserten Informationen für Disponent:innen und dadurch auch für Reisende bei. Nach der Einführung 2025 hat das System inzwischen den Reifegrad erreicht, um das Altsystem bis Ende 2026 abzulösen.

UMWELTMASSNAHMEN

- Seit April 2026 ist der Naturpark Nagelfluhkette Teil der Kooperation Fahrtziel Natur zwischen dem DB-Konzern, dem BUND, dem NABU und dem VCD. Das neue Gebiet zwischen Allgäu und Bregenzerwald setzt sich gemeinsam mit 24 anderen Fahrtziel-Natur-Gebieten für die Anreise und Mobilität vor Ort mit öffentlichen Verkehrsmitteln ein. In der Nagelfluhkette reisen z. B. Übernachtungsgäste mit dem MOBIL PASS ALLGÄU kostenlos mit Bus und Bahn vor Ort.

WEITERE EREIGNISSE

- Das erste EU-Pilotprojekt für neue grenzüberschreitende Bahnverbindungen ist in Betrieb gegangen: Seit dem 14. Juni 2026 sind Prag, Berlin und Kopenhagen mit zwei täglichen Zugpaaren (Hin- und Rückfahrt) sowie einer saisonalen Verbindung über Nacht direkt miteinander verbunden. Das neue Angebot des DB-Konzerns wird in Kooperation mit der Tschechischen Bahn (ČD) und der Dänischen Staatsbahn (DSB) betrieben. Mit diesem Angebot wird die erste komplett neue grenzüberschreitende Direktverbindung aus insgesamt zehn von der Europäischen Kommission unterstützten Pilotprojekten realisiert.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2026

- *Pünktlichkeit infolge zusätzlicher witterungs- und baubedingter Einschränkungen der Infrastrukturverfügbarkeit deutlich schwächer.*
- *Verbessertes Yield-Management bei reduziertem Fahrplanangebot sowie Umsetzung erster Sanierungsmaßnahmen im Rahmen von »Neustart Fernverkehr« verbesserten die wirtschaftliche Entwicklung deutlich.*
- *Erträge aus Fahrzeugverkäufen sowie niedrigere Abschreibungen infolge der Wertberichtigung von Schienenfahrzeugen im Dezember 2025 wirkten unterstützend.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
DB Fernverkehr				
Pünktlichkeit in %	58,7	63,4	- 4,7	-
Reisendenpünktlichkeit in %	63,2	68,7	- 5,5	-
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,6	2,5	+ 0,1	-
Reisende in Mio.	64,6	66,3	- 1,7	- 2,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	20.989	21.949	- 960	- 4,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	76,3	80,6	- 4,3	- 5,3
Auslastung in %	46,7	46,2	+ 0,5	-
Gesamtumsatz in Mio. €	3.052	2.974	+ 78	+ 2,6
Außenumsatz in Mio. €	2.956	2.881	+ 75	+ 2,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	419	240	+ 179	+ 74,6
EBIT bereinigt in Mio. €	148	- 59	+ 207	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	559	377	+ 182	+ 48,3
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	19.762	21.045	- 1.283	- 6,1
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	19.957	21.112	- 1.155	- 5,5

Im ersten Halbjahr 2026 hat sich die Pünktlichkeit von DB Fernverkehr trotz intensiver Gegensteuerung schwächer als geplant entwickelt. Wesentliche Treiber waren u. a. der massive Wintereinbruch zu Jahresbeginn 2026 mit negativen Auswirkungen auf die Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur sowie die Hitzeperiode im Juni 2026. Weitere Hauptursachen waren der strukturell schlechte Infrastrukturzustand, Kapazitätseinschränkungen durch eine hohe Bautätigkeit sowie punktuelle Überlastungen in den großen Verkehrsknoten.

Analog zur betrieblichen Pünktlichkeit hat sich auch die Reisendenpünktlichkeit im Vergleich zum ersten Halbjahr 2025 rückläufig entwickelt.

Die Kundenzufriedenheit verschlechterte sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2025 aufgrund der deutlich schwächeren Pünktlichkeit. Eine kompensierende positive Wirkung hatten die zahlreichen Kundenzufriedenheitsmaßnahmen,

wie z. B. die weitere Modernisierung der Flotte [36](#). Zudem zeigten die Maßnahmen des Sofortprogramms »Mehr Komfort in den Zügen des Fernverkehrs« [14](#) Wirkung: Die Zufriedenheit mit der Sauberkeit an Bord und in den Zugtoiletten verbesserte sich.

Die Leistungsentwicklung war im ersten Halbjahr 2026 negativ:

- **Reisendenzahl und Verkehrsleistung:** Rückgang infolge der geringeren Betriebsleistung. Belastend wirkten die hohe Bautätigkeit und die niedrige Pünktlichkeit. Die Verkehrsleistung sank dabei deutlicher als die Reisendenzahl.
- **Betriebsleistung:** Rückgang infolge eines optimierten Fahrplanangebots durch die Reduzierung auslastungsschwacher Verkehre sowie durch bau- und witterungsbedingte Einschränkungen.
- **Auslastung:** leichter Anstieg durch die Reduzierung auslastungsschwächerer Angebote.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich insbesondere durch ein optimiertes Yield-Management, Erträge aus Fahrzeugverkäufen, geringere Kosten infolge eines reduzierten Angebots und niedrigere Abschreibungen, resultierend aus der Wertberichtigung des Anlagevermögens im Dezember 2025. Auch die Umsetzung des Sanierungsprogramms machte sich positiv bemerkbar. Die schwierige betriebliche Situation belastet die Entwicklung weiterhin. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen deutlich an, das bereinigte EBIT war wieder positiv.

Die Ertragsentwicklung hat sich verbessert:

- **Umsatz (+ 2,6 %/+ 78 Mio. €):** Anstieg gegenüber dem ersten Halbjahr 2025. Das reduzierte Fahrplanangebot wurde durch höhere Preise, gestiegene Auslastung und gestiegene Sitzplatzreservierungen infolge erhöhter Nachfrage überkompensiert.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 16,6 %/+ 45 Mio. €):** deutlicher Anstieg v. a. aufgrund höherer Erträge aus Fahrzeugverkäufen. Gegenläufig wirkten niedrigere erhaltene infrastrukturbedingte Schadenersatzzahlungen.

Der Aufwand ging spürbar zurück, insbesondere durch geringere Aufwendungen für Trassennutzung infolge des reduzierten Fahrplanangebots und niedrigerer Abschreibungen aufgrund der Wertberichtigung des Anlagevermögens aus dem Vorjahr.

- **Materialaufwand (- 3,3 %/- 59 Mio. €):** Rückgang, im Wesentlichen infolge der Entwicklung der Aufwendungen für die Infrastrukturnutzung aufgrund eines geringeren Fahrplanangebots, u. a. durch ein erhöhtes Baugeschehen sowie Preisabsenkungen.
- **Abschreibungen (- 9,4 %/- 28 Mio. €):** deutlicher Rückgang, resultierend aus einer im Dezember 2025 aufgrund von Wertminderung vorgenommenen Wertberichtigung

des Anlagevermögens, v. a. auf Schienenfahrzeuge. Gegenläufig wirkten höhere Abschreibungen infolge des Zulaufs neuer Fahrzeuge.

- **Personalaufwand (– 0,5 %/– 4 Mio. €):** etwa auf Vorjahresniveau. Die Tarifeffekte und Abfindungszahlungen wurden durch eine geringere Anzahl an Mitarbeitenden kompensiert.

Der leichte Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkte geringfügig dämpfend:

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+ 1,4 %/+ 6 Mio. €):** Anstieg v. a. aufgrund höherer Mieten bei Auslandsbahnen. Dieser Anstieg wird zum Teil durch Einsparungen bei IT-Aufwendungen sowie Marketingmaßnahmen kompensiert. Die Investitionen stiegen deutlich, insbesondere aufgrund von Investitionen in die Fahrzeugflotte (u. a. durch die Abnahme neuer ICE-3neo- und ICE-L-Züge) sowie in den Neubau des Werks Dortmund-Hafen.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging per 30. Juni 2026 im Zuge der weiteren Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Sanierungsprogramms zurück.

Geschäftsfeld DB Regio

ENTWICKLUNG AUFTRAGSBESTAND

Vergaben

	1. Halbjahr 2026		1. Halbjahr 2025	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Deutscher Schienenpersonennahverkehrsmarkt / in Mio. Trkm				
Vergabeverfahren (Anzahl)	4	–	8	–
davon an DB Regio	2	–	6	–
Vergabevolumen	7,2	27,3	32,7	344,5
davon DB-Bestand in %	96	–	64	–
davon an DB Regio	6,9	26,9	28,4	305,5
Gewinnquote in %	96	98	87	89
Wesentliche gewonnene Verträge				
Niddertal Übergang	0,7	2,1	–	–
S-Bahn Rhein-Main Übergangsvertrag Gallus	6,2	24,8	–	–

Das Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland ist gegenüber dem ersten Halbjahr 2025 deutlich zurückgegangen. Die Gewinnquote von DB Regio hat sich im ersten Halbjahr 2026 sehr positiv entwickelt und war außergewöhnlich hoch. Aufgrund eines zu erwartenden Anstiegs des Vergabevolumens in der zweiten Jahreshälfte 2026 gehen wir für das Gesamtjahr allerdings wieder von einer Normalisierung der Gewinnquote aus.

	1. Halbjahr 2026		1. Halbjahr 2025	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Deutscher öffentlicher Straßenpersonentransportmarkt / in Mio. Nutzwagen km				
Vergabeverfahren (Anzahl)	132	–	94	–
davon Teilnahme DB Regio	108	–	77	–
Vergabevolumen	73,4	634,1	59,7	460,6
davon DB-Bestand in %	36	–	30	–
davon Teilnahme DB Regio	60,0	509,7	53,2	422,0
Gewinnquote in %	38	–	46	–

Das Vergabevolumen im Busverkehr in Deutschland ist im ersten Halbjahr 2026 deutlich gestiegen. Die Gewinnquote von DB Regio ging in einem wettbewerbsintensiven Umfeld zurück. DB Regio baute seinen Marktanteil trotzdem weiter aus.

VERGABEVERFAHREN FÜR DIE S-BAHN IN BERLIN ABGESCHLOSSEN

Durch die Zustellung des Zuteilungsbescheids im Juli 2026 wurde die Vergabe für den Betrieb, den Fahrzeugbau und die Instandhaltung für die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd der S-Bahn in Berlin an die S-Bahn Berlin GmbH, Siemens Mobility und Stadler Deutschland rechtskräftig. Das Konsortium wird 350 vierteilige durchgängige Züge für das Berliner S-Bahn-System liefern, die Instandhaltung über einen Zeitraum von 30 Jahren und den Betrieb (rund 30 Mio. Trkm p. a.) für 15 Jahre (geplanter Betriebsstart: Dezember 2031) übernehmen.

Neu aufgenommene und abgegebene Verkehre

Neuinbetriebnahmen/Schiene ¹⁾ 2025 – erstes Halbjahr 2026	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon versus 1. Halbjahr 2025 ²⁾
Netz 35 Baden-Württemberg Los 3	08/2025–12/2040	8,4	+ 4,2
Hansenetz Niedersachsen Los Süd	06/2026–12/2033	2,2	+ 0,1
Insgesamt		10,6	+ 4,3

¹⁾ Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.

²⁾ Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

Bei Bestandsverkehren von DB Regio (Schiene) fand im Vorjahr sowie im ersten Halbjahr 2026 kein Betreiberwechsel statt.

Auftragsbestand

	30.06. 2026	31.12. 2025	Veränderung	
			absolut	%
Auftragsbestand / in Mrd. €				
DB Regio	95,7	99,5	– 3,8	– 3,8
gesichert	85,2	88,1	– 2,9	– 3,2
ungesichert	10,5	11,4	– 0,9	– 7,9

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

Im ersten Halbjahr 2026 ist der Auftragsbestand von DB Regio gesunken. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen i. H. v. 1,8 Mrd. € stehen Abgänge infolge erbrachter Leistungen von rund 5,6 Mrd. € gegenüber. Da die gewonnenen Verkehrsverträge zum Großteil gesicherte Erlöse beinhalten, ist der Rückgang infolge erbrachter Leistungen im gesicherten Auftragsbestand im Vergleich zu den ungesicherten Erlösen etwas weniger deutlich.

ENTWICKLUNG FAHRZEUGFLOTTE

Auch im ersten Halbjahr 2026 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 131 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert, im Wesentlichen bei den Elektronetzen S-Bahn Stuttgart, S-Bahn Köln sowie Nord-Süd 2, das Berlin mit dem nördlichen und südlichen Umland verbindet.
- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Im ersten Halbjahr 2026 wurden vier Fahrzeuge für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz im Rahmen eines Sale-and-Leaseback-Modells geliefert.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- **Weiterentwicklung der IT-Landschaft:** Im ersten Halbjahr 2026 hat DB Regio die Weiterentwicklung der IT-Landschaft mit einem klaren Fokus auf Standardisierung, Skalierbarkeit und eine engere Verzahnung mit den Geschäftsprozessen vorangetrieben. Neben der consequenten Weiterentwicklung bestehender digitaler Produkte standen insbesondere die Stärkung von Governance-Strukturen sowie die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit im DB-Konzern und mit den Regionen im Mittelpunkt.
- **Assistierte Betriebsüberwachung und -steuerung:** Das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) Regio wurde im ersten Halbjahr 2026 weiter ausgerollt und in weiteren Leitstellen eingeführt. Damit erhöhen sich Schritt für Schritt die operative Abdeckung und der Nutzen der Lösung im Betrieb.
- **Autonomer ÖPNV im Realbetrieb erprobt:** Im ersten Halbjahr 2026 wurde das Pilotprojekt KIRA erfolgreich im Realbetrieb weitergeführt und weiter ausgebaut. Der autonome Verkehr auf Level 4 konnte im Kreis Offenbach sowie im Norden Darmstadts stabil betrieben werden; die Flotte wurde dabei von sechs auf acht Fahrzeuge er-

weitert. Parallel wurde die Etablierung robuster Betriebsprozesse und Qualifikationsprofile weiter vorangetrieben. Zudem wurden die Voraussetzungen für die Ausweitung des Angebots geschaffen.

UMWELTMASSNAHMEN

– Batteriezüge:

- Insgesamt 44 Batteriezüge sollen zwischen Herbst 2026 und 2029 im Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd die bisher eingesetzten Dieseltriebzüge weitgehend ersetzen. Im Mai 2026 wurden dafür der Umbau und die Erweiterung des DB Regio-Werks in Kaiserslautern fertiggestellt und mit der Qualifizierung der Mitarbeitenden begonnen.
- Im Februar 2026 hat DB Regio gemeinsam mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig und der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH die neuen Mireo-Züge für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz 2025plus vorgestellt. 16 der 34 Züge sind batteriebetrieben und ersetzen die bisherigen Dieseltzüge auf den nicht elektrifizierten Strecken der Region. Den Betrieb sollen die neuen Züge ab Dezember 2026 aufnehmen.

- **Elektrozüge:** Seit März 2026 setzt DB Regio im Ahrtal Elektrozüge ein. Die bei der Flutkatastrophe 2021 teilweise komplett zerstörte Strecke wurde bei der Erneuerung mit Oberleitungen ausgestattet, sodass die bisherigen Dieseltzüge ersetzt werden konnten.

- **E-Busse:** DB Regio Straße hat im ersten Halbjahr 2026 35 E-Busse für Verkehre u. a. im Raum Dithmarschen, in Husum sowie in den Gemeinden Leimen und St. Leon-Rot in Betrieb genommen.

BETEILIGUNGEN

- Die DB AG hat 100 % der Anteile der ioki GmbH an die BENTELER HOLON Verwaltungs AG mit Wirkung zum 8. Januar 2026 verkauft.
- Infolge des Betreiberwechsels für das Netz 35 Baden-Württemberg am 1. August 2025 hat die DB Regio AG die SWEG Bahn Stuttgart GmbH übernommen. Sie firmiert jetzt als DB Regio Stuttgart GmbH.
- Zum 4. Mai 2026 erwarb die DB Regio AG die Dietmar Zimmermann Busunternehmen GmbH, einen Anbieter von Fahrleistungen für öffentlich bestellte Busverkehre, Schülerverkehre sowie Werksverkehre in Bayern.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2026

- *Anstieg der Verkehrsleistung aus Leistungsgewinnen und kraftstoffpreisbedingt höherer Nachfrage.*
- *Operative Ergebnisentwicklung durch die Finanzlage der Aufgabenträger und Tarifeffekte belastet.*
- *Weiterhin spürbare Beeinträchtigungen infolge von bau- und infrastrukturbedingten Engpässen bei DB Regio Schiene.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
DB Regio				
Pünktlichkeit Schiene in %	88,2	90,2	-2,0	-
Kundenzufriedenheit Schiene in Schulnote	2,2	2,2	-	-
Kundenzufriedenheit Bus in Schulnote	2,0	2,1	-0,1	-
Reisende in Mio.	1.184	1.153	+31	+2,7
davon Schiene	895,9	877,1	+18,8	+2,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	23.725	23.001	+724	+3,1
davon Schiene	20.482	19.935	+547	+2,7
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	213,3	211,1	+2,2	+1,0
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	274,8	269,9	+4,9	+1,8
Gesamtumsatz in Mio. €	5.584	5.369	+215	+4,0
Außenumsatz in Mio. €	5.507	5.302	+205	+3,9
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	4.030	3.774	+256	+6,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	420	423	-3	-0,7
EBIT bereinigt in Mio. €	89	103	-14	-13,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	348	235	+113	+48,1
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	43.031	42.891	+140	+0,3
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	43.001	42.679	+322	+0,8

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr verringerte sich im ersten Halbjahr 2026 sowohl im Regionalverkehr als auch bei den S-Bahnen. Die Betriebsqualität wurde maßgeblich durch störanfällige und überalterte Infrastrukturanlagen, baubedingte Kapazitätseinschränkungen und überlastete Verkehrsknoten beeinträchtigt. Der massive Wintereinbruch zu Jahresbeginn 2026 sowie die Hitzeperiode im Juni 2026 haben zusätzlich zu der angespannten betrieblichen Lage beigetragen.

Die Kundenzufriedenheit entwickelte sich weitgehend stabil:

- **DB Regio Schiene:** Die Zufriedenheit der Reisenden mit der aktuellen Fahrt ist weiterhin unverändert. Während der erneut höhere Preis für das Deutschland-Ticket für einen weiteren leichten Rückgang der Zufriedenheit mit den Fahrpreisen sorgte, wurde das Personal dagegen besser bewertet als in den Vorjahren.
- **DB Regio Straße:** Die Bewertung der aktuellen Fahrt im Bus-Bereich weist eine leicht positive Tendenz auf. Die Pünktlichkeit wurde im ersten Halbjahr 2026 wieder etwas besser bewertet, das Fahrplanangebot allerdings nochmals kritischer als in den Vorjahren.

Die Reisendenzahl bei DB Regio hat sich im ersten Halbjahr 2026 erfreulich entwickelt, u. a. durch Leistungsgewinne sowie eine gestiegene Nachfrage auch aufgrund der höheren Kraftstoffpreise. Die Leistungsentwicklung war insgesamt positiv:

- **DB Regio Schiene:** Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen insbesondere infolge von Vergabe-effekten (DB Regio Stuttgart GmbH) und einer kraftstoffpreisbedingt höheren Nachfrage.
- **DB Regio Straße:** Insbesondere Ausschreibungsgewinne führten zu einer leicht positiven Leistungsentwicklung.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio war im ersten Halbjahr 2026 etwas schwächer. Der Ertragszuwachs wurde durch zusätzliche Belastungen in der Sparte DB Regio Schiene, u. a. aus leistungsbedingt höheren Aufwendungen, gestiegenen Personalkosten und höheren Infrastrukturnutzungskosten, aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen verschlechterten sich in der Folge leicht, das bereinigte EBIT war aber weiter positiv.

Die Ertragsentwicklung hat sich verbessert:

- **Umsatz (+ 4,0 %/+ 215 Mio. €):** Anstieg v. a. aus höheren Bestellerentgelten sowie infolge von Leistungsgewinnen. Teilweise dämpfend wirkten noch nicht realisierte Erlöse aus Nachverhandlungen zu Ausgleichszahlungen, infrastrukturbedingte Ausfälle und Schlussrechnungen.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 9,4 %/+ 29 Mio. €):** Zunahme v. a. infolge von infrastrukturbedingten Schadenersatzzahlungen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen infolge eines u. a. tarifbedingt höheren Personalaufwands sowie aufgrund der Leistungs- und Infrastrukturnutzungskostenentwicklung:

- **Materialaufwand (+ 5,1 %/+ 169 Mio. €):** Zunahme im Wesentlichen infolge preis- und leistungsbedingt höherer Aufwendungen für Infrastrukturnutzung, höherer Energiepreise und einer Intensivierung von Maßnahmen zur Fahrzeuginstandhaltung. Außerdem wirkten höhere Aufwendungen für Schienenersatzverkehr bei DB Regio Schiene.
- **Personalaufwand (+ 5,8 %/+ 86 Mio. €):** Anstieg v. a. tarifbedingt sowie infolge von Ausschreibungsgewinnen (DB Regio Straße).
- **Abschreibungen (+ 3,4 %/+ 11 Mio. €):** Anstieg getrieben durch Investitionen bei DB Regio Straße.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verringerten sich leicht:

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (– 1,0 %/– 5 Mio. €):** Rückgang im Wesentlichen aus geringeren Aufwendungen für konzerninterne Dienstleistungen und Werbemaßnahmen. Gegenläufig wirkten höhere Mietaufwendungen für Unterkünfte für Schienenersatzverkehre bei DB Regio Straße.

Die Investitionstätigkeit stieg entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen bei DB Regio Schiene und saisonalen Verschiebungen bei DB Regio Straße deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag leicht über dem Niveau per 30. Juni 2025. Leistungsbedingte Zuwächse (DB Regio Straße: u. a. mehr Schienenersatzverkehre; DB Regio Schiene: u. a. Betreiberwechsel DB Regio Stuttgart GmbH in der zweiten Jahreshälfte 2025) wurden durch eine restriktive Einstellung von Mitarbeitenden (v. a. Bedarfsanpassung im Bereich Verwaltung und Vertrieb) großenteils kompensiert.

Sparte DB Regio Schiene

- *Weiterer Anstieg der Verkehrsleistung v. a. durch Verkehrsvertrag DB Regio Stuttgart und gestiegene Nachfrage infolge der hohen Kraftstoffpreise.*
- *Operative Ergebnisentwicklung aus Finanzlage der Aufgabenträger belastet.*
- *Weiterhin spürbare Beeinträchtigungen infolge bau- und infrastrukturbedingter Engpässe.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
Sparte DB Regio Schiene				
Reisende in Mio.	895,9	877,1	+ 18,8	+ 2,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	20.482	19.935	+ 547	+ 2,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	213,3	211,1	+ 2,2	+ 1,0
Gesamtumsatz in Mio. €	4.713	4.579	+ 134	+ 2,9
Außenumsatz in Mio. €	4.656	4.522	+ 134	+ 3,0
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	4.030	3.774	+ 256	+ 6,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	346	362	– 16	– 4,4
EBIT bereinigt in Mio. €	77	96	– 19	– 19,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	213	132	+ 81	+ 61,4
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	30.990	31.392	– 402	– 1,3

Die positive Nachfrageentwicklung setzte sich auch im ersten Halbjahr 2026 fort. Haupttreiber waren die Betriebsaufnahme bei der DB Regio Stuttgart GmbH sowie eine gestiegene Nachfrage infolge der Kraftstoffpreisentwicklung. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen in der Folge.

Die wirtschaftliche Entwicklung war negativ. Der positiven Umsatzentwicklung standen deutlichere Aufwandssteigerungen gegenüber. Das bereinigte EBIT blieb positiv.

- **Die Erträge stiegen an:** im Wesentlichen getrieben durch leistungs- und dynamisierungsbedingt höhere Bestellerentgelte, Verzögerungen von Nachverhandlungen für Ausgleichszahlungen infrastrukturbedingter Ausfälle und von Schlussrechnungen. Vertragliche Regelungen führten außerdem zu steigendem Bestellerentgelt bei gegenläufig geringerem Fahrgeld.
- **Die Aufwandsseite stieg stärker an:** Treiber waren v. a. preisbedingt höhere Personalaufwendungen infolge von Tarifsteigerungen und Preiseffekte für die Infrastrukturnutzung. Verstärkend wirkten preisbedingt höhere Energieaufwendungen, höhere Instandhaltungsmaterialentnahme in eigenen Werken sowie höhere Aufwendungen für Schienenersatzverkehre.

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

Die Mitarbeitendenzahl sank infolge restriktiver Einstellungen. Gegenläufig wirkte u. a. die Übernahme von Mitarbeitenden im Zusammenhang mit dem Betreiberwechsel (DB Regio Stuttgart GmbH) in der zweiten Jahreshälfte 2025.

Sparte DB Regio Straße

- *Leistungsgewinne und Preisgleitung treiben positive Entwicklung.*
- *Operatives Ergebnis besser – Belastungen resultieren insbesondere aus Tarifeffekten und höherem Dieselpreis.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
Sparte DB Regio Straße				
Reisende in Mio.	287,8	275,6	+ 12,2	+ 4,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.243	3.066	+ 177	+ 5,8
Betriebsleistung in Mio. Buskm	274,8	269,9	+ 4,9	+ 1,8
Gesamtumsatz in Mio. €	996	926	+ 70	+ 7,6
Außenumsatz in Mio. €	851	780	+ 71	+ 9,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	74	61	+ 13	+ 21,3
EBIT bereinigt in Mio. €	12	7	+ 5	+ 71,4
Brutto-Investitionen in Mio. €	135	104	+ 31	+ 29,8
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	12.041	11.499	+ 542	+ 4,7

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

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

- **Die Erträge stiegen an:** Treiber waren v. a. die Leistungsentwicklung (insbesondere durch Ausschreibungsgewinne) und die Preisgleitung.

— **Die Aufwendungen stiegen schwächer an:** Haupttreiber waren ein tarif- und mengenbedingter Anstieg des Personalaufwands und Preissteigerungen beim Diesel. Außerdem wirkten höhere Abschreibungen infolge höherer Investitionen und höhere Aufwendungen für Instandhaltung. Die Investitionstätigkeit für die Beschaffung von Bussen stieg im Wesentlichen aus saisonalen Verschiebungen.

Die Mitarbeitendenzahl nahm im Wesentlichen infolge von Leistungsgewinnen und Ersatzverkehren zu.

Geschäftsfeld DB Cargo

TRANSFORMATION VON DB CARGO

Die Transformation von DB Cargo umfasst strukturelle, prozessuale, operative und organisatorische Maßnahmen, die bis 2030 einen positiven Ergebnisbeitrag von rund 1 Mrd. € leisten sollen. Bund und Europäische Kommission begleiten entsprechend den Vorgaben des EU-Beihilfeverfahrens den Transformationsprozess eng.

Mit der Transformation soll DB Cargo nachhaltig wettbewerbsfähig und wirtschaftlich tragfähig werden. Im Mittelpunkt stehen fünf Transformationsfelder:

- die Sanierung des Einzelwagenverkehrs,
- die Steigerung von Produktivität und Qualität,
- die Umsetzung vertrieblicher Maßnahmen,
- die Optimierung des Produktportfolios sowie
- die Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Beteiligungen.

Positive Ergebniseffekte aus der Umsetzung von Transformationsmaßnahmen

Trotz einer rückläufigen Verkehrsleistung u. a. infolge eines weiterhin herausfordernden Marktumfelds hat sich die Entwicklung des bereinigten EBIT von DB Cargo im ersten Halbjahr 2026 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2025 deutlich verbessert, blieb aber knapp negativ. Aus der Umsetzung von Maßnahmen des Transformationsprogramms resultierte im ersten Halbjahr 2026 ein positiver Ergebnisbeitrag (EBIT bereinigt) von 171 Mio. €. Die [Zahl der Mitarbeitenden](#)  46 sank per 30. Juni 2026 deutlich.

DB Cargo hat sich Mitte Juni 2026 mit dem Betriebsrat und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) auf einen weiteren Interessenausgleich und Sozialplan geeinigt. Bis 2030 soll die Zahl der Mitarbeitenden von DB Cargo in Deutschland um rund 6.200 reduziert werden. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, die weitere Sanierung sozialverträglich umzusetzen. Dies soll insbesondere die Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs, eine deutlich schlankere

Planung und Disposition, die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in der Instandhaltung sowie die Anpassung administrativer Strukturen ermöglichen.

Durch die Bündelung von Werkstattkapazitäten entlang der wesentlichen Produktionskorridore soll die Flottenverfügbarkeit bei wettbewerbsfähigen Kosten gesichert werden. Mobile Instandhaltungsteams sollen weiterhin die Präsenz in der Fläche gewährleisten. Parallel setzt DB Cargo die überwiegend konzerninterne Veräußerung ausgewählter Werkstattstandorte um.

Einzelwagenverkehr als Kern der industriellen Versorgung

Für bestimmte Branchen (u. a. Stahl, Chemie, Automotive, Energie) stellt der Einzelwagenverkehr eine wichtige Transportinfrastruktur dar, da die Kunden weder über Ganzzugmengen noch über wirtschaftliche Alternativen auf Straße oder Wasserstraße verfügen. Der Einzelwagenverkehr ist damit ein wesentlicher Standortfaktor für die deutsche Industrie. Konzernexterne Güterbahnen haben bislang kein vergleichbares flächendeckendes Transportsystem aufgebaut.

Ziel der Transformation ist auch die langfristige wirtschaftliche Absicherung dieses Systems. Hierfür verfolgt DB Cargo vier zentrale Handlungsfelder:

- **Netzwerkneuausrichtung durch Hub-System:** Ab 2027 soll die Produktion auf vier zentrale Hubs sowie weitere regionale Knoten ausgerichtet werden. Das neue System soll rund 98% der heutigen Mengenbedienung bei stark reduzierter Anzahl der eingebundenen Güterverkehrsstellen sichern und eine deutlich effizientere Produktion durch hochfrequente Verbindungen zwischen den Kernstandorten sowie eine bessere Auslastung von Personal, Lokomotiven und Güterwagen ermöglichen. Die wesentlichen Trassen- und Standortentscheidungen wurden bereits getroffen.
- **Operative Stabilisierung und Produktivitätssteigerung:** Gleichzeitig soll die Qualität der Leistungserbringung verbessert werden. Im Fokus stehen höhere Pünktlichkeit, bessere Leerwagensteuerung, zuverlässigere Kundenzustellung, multifunktionale Stellenprofile sowie eine weitere Reduzierung der Produktionskosten. Ein zentrales Element ist die Bündelung und Optimierung von Planungs- und Durchführungsverantwortung innerhalb des Netzwerks.
- **Zugbildungsanlage Mannheim:** Die Zugbildungsanlage Mannheim dient als Pilotstandort für die Optimierung des Einzelwagensystems. Verbesserungen bei Pünktlichkeit, Planmäßigkeit, Personalproduktivität und Anlagenverfügbarkeit werden teilweise gemeinsam mit DB InfraGO entwickelt und anschließend auf weitere Zugbildungsstandorte übertragen.

- **Ausgleich des systemischen Nachteils für die Branche:** Auch nach vollständiger Umsetzung der Transformations- und Preismaßnahmen bleibt ein struktureller Wettbewerbsnachteil des Einzelwagenverkehrs gegenüber dem Ganzzugverkehr bestehen, der sich aktuell nach unserer Bewertung bei DB Cargo auf rund 270 Mio. € pro Jahr beläuft. Zum Erhalt des Einzelwagensystems ist eine langfristige Förderung für die gesamte Branche im Bundeshaushalt und eine vollständige marktanteilsgerechte Ausschüttung der Mittel anhand der erbrachten Ist-Leistungen nötig. Bei anhaltender Unterschreitung des notwendigen Fördervolumens und gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Flächennetzwerks ist das Einzelwagensystem wirtschaftlich nicht tragfähig. Der Erhalt des Einzelwagenverkehrs erfordert damit auch eine politische Grundsatzentscheidung über die gewünschte industrielle Infrastruktur Deutschlands. Insbesondere Schlüsselbranchen wie Chemie, Stahl oder auch Automotive können ohne Einzelwagenverkehr auf der Schiene keine Standorte flächendeckend in Deutschland betreiben.

Zielbild 2030: europäischer Schienengüterverkehrsanbieter entlang internationaler Korridore

Um die Fortschritte der Transformation abzusichern und das Ziel zu erreichen, ein integrierter europäischer Schienengüterverkehrsanbieter zu werden, soll auch das europäische Netzwerk von DB Cargo weiterentwickelt werden. Seit dem ersten Halbjahr 2026 werden dafür drei strategische Weiterentwicklungen vorbereitet:

- Einführung eines integrierten europäischen Vertriebsmodells mit gemeinsamer Marktbearbeitung und europäischen Vertriebsstrategien,
- Umsetzung einer grenzüberschreitenden Korridorproduktion auf den Nord-Süd-, Süd-West- und Osteuropa-Korridoren,
- Verbesserung des Kapazitätsmanagements und stärkere Integration zwischen Branchen, Produktion und europäischen Tochtergesellschaften an den internationalen Schnittstellen.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- **Digitale Automatische Kupplung (DAK):** Die DAK kuppelt vollautomatisch Lokomotiven und Güterwagen mechanisch und pneumatisch. Damit besteht eine durchgehende Energie- und Datenverbindung über den gesamten Zug. Die Erprobung der DAK wurde vom Projekt DAC4EU unter Leitung des DB-Konzerns durchgeführt. Das Projekt wurde durch das BMV finanziert und zum 30. Juni 2026 abge-

schlossen. Auch im ersten Halbjahr 2026 fanden gemeinsam mit Partnern des Sektors im Rahmen des Europe's-Rail-Projekts FP5-TRANS4M-R umfassende Testaktivitäten mit dem Fokus auf Funktionen zur Automatisierung und Digitalisierung statt.

- **Verteilte Traktion für längere und schwerere Züge:** Ein Distributed Power System (DPS; verteilte Mehrfachtraktion über Funk) ermöglicht nicht nur, mit einer Lokomotive an der Zugspitze und einer weiteren am Zugschluss die Zugkraft um ein Drittel zu erhöhen, sondern verdoppelt auch die Rückspeisung und ermöglicht schwerere und längere Züge. Die gesteigerte Auslastung der Züge führt bei gleichbleibender Transportmenge zu weniger Zugfahrten, wodurch Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen vermieden werden können. Seit Juni 2025 ist das System im Einsatz und hat sich im Betrieb bewährt. Im Juni 2026 wurde die zweite Stufe der DPS-Einführung gestartet: Das System ist jetzt auch in Österreich zugelassen und kann damit auf der Strecke von Linz bis zum Ziel in Deutschland genutzt werden. Die Markteinführung wird aus Mitteln des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr gefördert.
- **Automatisiertes Fahren, Fernüberwachen und Fernsteuern:** Erstmals wurden zwei Güterzuglokomotiven von DB Cargo für den Probetrieb auf der Strecke mit modernen Technologien ausgestattet: Automatic Train Operation (ATO) und Remote Train Operation (RTO) sollen europaweit den Güterverkehr auf der Schiene effizienter, flexibler und wettbewerbsfähiger machen. Im ersten Halbjahr 2026 wurde der Testbetrieb für ATO und RTO auf der niederländischen Betuwe-Route durchgeführt – einer der wichtigsten und modernsten Güterverkehrsstrecken Europas. Ziel ist es, die neuen Technologien für den Sektor in Europa bestellbar zu machen.
- **Künstliche Intelligenz (KI):** DB Cargo treibt den Einsatz von KI konsequent voran, um Automatisierungs- und Digitalisierungspotenziale zu heben und operativ wirksam zu machen. Im ersten Halbjahr 2026 wurden die Voraussetzungen für den breiteren Einsatz von KI-Lösungen geschaffen: Auf Basis einer gemeinsam mit einem externen Partner entwickelten Agentic-Plattform wurden fünf KI-Use-Cases implementiert, von denen sich zwei im produktiven Einsatz befinden. Weitere Anwendungen stehen vor der Einführung. Parallel dazu wurde die Entwicklung KI-basierter Lösungen weiter vorangetrieben. Dazu zählen unternehmensspezifische KI-Agenten wie

ein Governance Agent zur Unterstützung bei Compliance- und Regulatorikthemen sowie ein Data Quality Agent zur Verbesserung der Datenqualität. Zudem wurde die Weiterentwicklung des Digitalen Gleisbuddys zu einer KI-gestützten Assistenzlösung für den operativen Bahnbetrieb forciert. Ein Schwerpunkt lag zudem auf der Befähigung der Mitarbeitenden. Im Bereich der Fahrzeuge und Instandhaltung wurde im ersten Halbjahr 2026 die Erkennung des Beladungszustands anhand von Bildern und KI-Auswertungen von offenen sowie geschlossenen Güterwagen entwickelt. Zudem wurden Grundlagen für die Verwendung von Agentic-AI-Systemen in Bezug auf das Güterwagen-Regelwerk zur Automatisierung von Abrechnungen sowie als Grundlage für Befundungen geschaffen.

UMWELTMASSNAHMEN

- **Zweikraftlokomotiven:** Im ersten Halbjahr 2026 wurden 21 Zweikraftlokomotiven ausgeliefert, weitere 17 sollen bis Ende 2026 und weitere 33 in 2027 folgen. Bis Ende 2027 sollen so insgesamt 146 Zweikraftlokomotiven Teil von DB Cargos Flotte sein. Sie ersetzen ältere Fahrzeugtypen von Rangierdiesellokomotiven. Auf elektrifizierten Streckenabschnitten werden sie elektrisch betrieben, auf oberleitungsfreien Streckenabschnitten kann ohne Lokomotivwechsel in den Dieselantrieb umgeschaltet werden. Das spart zeitaufwendiges Umspannen sowie Rangieren und soll v. a. dem Einzelwagenverkehr dienen, bei dem ein häufiges Umstellen von Wagen und Wagengruppen erforderlich ist.
- **Biokraftstoff HVO:** Im ersten Halbjahr 2026 wurde der HVO-Anteil am Gesamtkraftstoffverbrauch von DB Cargo weiter ausgebaut:
 - **In Deutschland:** Bei DB Cargo lag er bei rund 43 % (im Vorjahr: rund 35 %). Die RBH Logistics GmbH nutzt seit Anfang 2026 HVO (rund 66 % HVO-Anteil im ersten Halbjahr 2026).
 - **In Europa:** DB Cargo fuhr im ersten Halbjahr 2026 bereits einen Teil der Verkehre mit HVO, so z. B. in Großbritannien (rund 9 % HVO-Anteil) und Italien (rund 31 % HVO-Anteil).
- **Fahrassistenzsystem LEADER:** Die Ausrüstung von 60 Diesel-Streckenlokomotiven der Baureihe Class 77 mit dem Fahrassistenzsystem LEADER wurde im März 2026 abgeschlossen. Das entspricht rund zwei Dritteln der Diesel-Streckenlokomotiven-Flotte von DB Cargo. Mit LEADER werden die Triebfahrzeugführer:innen über ein zusätzliches Display mit Fahrempfehlungen für möglichst energiesparendes Fahren unterstützt.

- **Vectron Eco Cruise:** Im Juni 2026 erfolgte die Vorbereitung für die im Juli 2026 startende Erprobung des Systems Vectron Eco Cruise (VEC) für die Elektrolokomotive Siemens Vectron (Baureihe 193). VEC unterstützt einen energieeffizienten Fahrzeugeinsatz, indem es auf Basis von Strecken- und Fahrplandaten eine energieoptimierte Geschwindigkeitsführung im automatischen Fahr- und Bremsbetrieb realisiert. Ergänzend werden Funktionen der Fahrzeugsteuerung, bspw. die bedarfsgerechte Ausgruppierung, also Abschaltung, einzelner Fahrmotoren zur weiteren Reduzierung des Energieverbrauchs genutzt. Die Erprobung soll bis Ende 2026 abgeschlossen werden. Bei positiven Testergebnissen ist anschließend die Einführung des Systems in die Flotte vorgesehen.
- **Bremskrafterhöhung:** DB Cargo treibt die Erhöhung der elektrischen Bremskräfte für insgesamt 374 Lokomotiven der Baureihen 185.1 und 185.2 voran. Durch die Anhebung der elektrischen Bremskraft von bisher 150 Kilonewton (kN) auf zukünftig 240 kN kann ein größerer Anteil der Bremsenergie in das Stromnetz zurückgespeist werden. Um diesen Effekt zu heben, muss die Fahrzeugsoftware für die betroffenen Fahrzeugvarianten angepasst werden. Im Juni 2026 wurde die Entwicklung der hierfür erforderlichen Softwareanpassungen beauftragt. Die Entwicklungsarbeiten sowie erforderliche Tests sollen bis Mitte 2027 abgeschlossen werden. Im Anschluss ist die schrittweise Softwareanpassung für die Fahrzeuge der Flotte vorgesehen.
- **Umstellung Stromverträge:** Seit Anfang 2026 werden auch die selbst genutzten Eigentumsimmobilien von DB Cargo außerhalb Deutschlands mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen versorgt.

BETEILIGUNGEN

- Transfesa Logistics S.A., Madrid/Spanien, hat 100 % der Anteile der Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien, an die Groupe CAT, Suresnes/Frankreich, mit Wirkung zum 1. August 2025 verkauft.
- Transfesa Logistics S.A., Madrid/Spanien, hat 100 % der Anteile der Transervi S.A., Madrid/Spanien, an die Boluda Shipping, S.L., Madrid/Spanien, mit Wirkung zum 23. Dezember 2025 verkauft.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2026

- *Leistungsrückgänge infolge schwacher konjunktureller Nachfrage und infrastrukturbedingter Störungen.*
- *Positive Effekte infolge der Sanierungsmaßnahmen, des Personalabbaus, volumenbedingt niedrigerer Faktorkosten, des Verkaufs und der Verschrottung von Lokomotiven und Güterwagen sowie des Verkaufs von Werkstätten.*
- *Wirtschaftliche Entwicklung weiterhin deutlich unter Druck – Gegensteuerungsmaßnahmen und Umsetzung des Transformationsprogramms mit positiven Effekten.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
DB Cargo				
Pünktlichkeit (Deutschland) in %	64,5	67,8	- 3,3	-
Beförderte Güter in Mio. t	78,2	82,9	- 4,7	- 5,7
Verkehrsleistung ¹⁾ in Mio. tkm	28.781	29.985	- 1.204	- 4,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	49,9	55,3	- 5,4	- 9,8
Auslastung in t pro Zug	576,9	542,2	+ 34,7	+ 6,4
Gesamtumsatz in Mio. €	2.483	2.531	- 48	- 1,9
Außenumsatz in Mio. €	2.346	2.388	- 42	- 1,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	156	70	+ 86	+ 123
EBIT bereinigt in Mio. €	- 1	- 96	+ 95	- 99,0
EBIT-Marge (bereinigt) in %	0,0	- 3,8	+ 3,8	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	98	151	- 53	- 35,1
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	24.229	27.155	- 2.926	- 10,8
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	24.620	27.950	- 3.330	- 11,9

¹⁾ Abgerechnete Leistung (Tariftonnenkilometer).

Die Pünktlichkeit bei DB Cargo (Deutschland) ist im ersten Halbjahr 2026 gesunken. Ursachen sind die mit Kapazitätseinschränkungen verbundene intensive Bautätigkeit, eine Vielzahl von Infrastrukturstörungen sowie witterungsbedingte Beeinträchtigungen durch den massiven Wintereinbruch zu Jahresbeginn 2026 und die Hitzeperiode im Juni 2026. Trotz der betrieblichen Herausforderungen lag die Anzahl der Rückstauzüge unterhalb des Vorjahresniveaus.

Die Menge der beförderten Güter sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung sind deutlich gesunken. Treiber waren Beeinträchtigungen durch den Wintereinbruch zu Jahresbeginn 2026, die operative Verschlechterung der Infrastruktur und die Sperrung des Rubi-Tunnels in Spanien. Die Auslastung stieg durch die Zunahme schwerer Züge in der Region Eastern Europe sowie durch die verstärkte Vergabe von Traktionsleistungen im Bereich Ganzzug.

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

- **Umsatz (- 1,9 %/- 48 Mio. €):** Rückgang insbesondere infolge von **Beteiligungstransaktionen**  45 (u. a. Verkäufe in der Sparte Western Europe). Leistungsbedingte Rückgänge wirkten verstärkend. Beteiligungstransaktionen wirkten teilweise kompensierend.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 7,5 %/+ 23 Mio. €):** Anstieg v. a. getrieben durch den Verkauf von Lokomotiven, die Veränderung von Drohverlustrückstellungen und die Verschrottung von Güterwagen. Gegenläufig sanken staatliche Zuschüsse, insbesondere Einzelwagen- und Trassenpreisförderung, während die Anlagenpreisförderung ganz wegfiel.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem v. a. leistungsbedingten Rückgang beim Personal- und Materialaufwand. Währungskursbereinigt war der Rückgang etwas deutlicher.

- **Personalaufwand (- 6,9 %/- 69 Mio. €):** Rückgang infolge der geringeren Mitarbeitendenzahl, der teilweise durch Tarifeffekte sowie Leistungen für Abfindungen und Altersteilzeit kompensiert wurde.
- **Materialaufwand (- 3,1 %/- 46 Mio. €):** Rückgang im Wesentlichen leistungsbedingt, insbesondere bei Trassen-nutzung, Energie und eingekauften Transportleistungen. Die Instandhaltungsaufwendungen gingen v. a. aufgrund des Rückgangs von Revisionen zurück.
- **Abschreibungen (- 5,4 %/- 9 Mio. €):** Rückgang insbesondere aufgrund von Abgängen von Sachanlagen.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (- 0,3 %/- 1 Mio. €):** Leichter Rückgang im Wesentlichen aufgrund umgesetzter Maßnahmen im Rahmen des Transformationsprogramms (v. a. für IT-Leistungen und sonstige personalbezogene Aufwendungen aufgrund der Abnahme der Mitarbeitendenzahl).

Die niedrigen Investitionen resultierten v. a. aus dem Wegfall von Einmaleffekten aus Aktivierungen aus dem Vorjahr, dem Wegfall von Investitionen bei DB Cargo Iberia aus dem Vorjahr sowie aus niedrigeren IT-Investitionen und verschobenen Projekten.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank insbesondere in Deutschland infolge der rückläufigen Leistungsmengen sowie im Zusammenhang mit dem Transformationsprogramm.

Geschäftsfeld DB InfraGO

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Die Trassennachfrage im ersten Halbjahr 2026 lag leicht unter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Modernisierungsarbeiten für mehr Qualität und eine höhere Leistungsfähigkeit haben ein deutlich erhöhtes Bauvolumen zur Folge (u. a. Korridorsanierungen Hamburg–Berlin, Nürnberg–Regensburg und Hagen–Wuppertal sowie die Qualitätsoffensive Hamburg–Hannover), das zu Absatzverlusten im Wesentlichen im Personen-, aber auch im Güterverkehr führte. Während bei konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Nachfrage nur leicht gesunken ist, ging die Nachfrage bei konzerninternen EVU etwas stärker zurück, sodass konzernexterne EVU ihren Marktanteil insgesamt leicht ausweiten konnten.

Die Zahl der Stationshalte lag unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2025. Der Marktanteil konzerninterner EVU im Schienenpersonenverkehr ist moderat gestiegen.

TRANSFORMATION IN EIN HOCHLEISTUNGSNETZ

Das Schienennetz bildet das Fundament für einen verlässlichen Bahnbetrieb. Der Fokus liegt darauf, die Infrastruktur nachhaltig zu stabilisieren und die betriebliche Qualität deutlich zu verbessern. Zielbild ist ein sicheres, zuverlässiges und digital vernetztes Netz, das einen reibungslosen Betrieb ermöglicht. Dafür werden insbesondere Maßnahmen zur Stabilisierung des Netzzustands umgesetzt. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leisten die Korridor- und Knotensanierungen, die gezielt die Leistungsfähigkeit hochbelasteter Strecken und Verkehrsknoten erhöhen.

Korridorsanierungen

Bei Korridorsanierungen werden im Rahmen einer mehrmonatigen Totalsperrung überalterte und störanfällige Anlagen umfassend ersetzt, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erhöht und Bahnhöfe ganzheitlich weiterentwickelt. So sollen im sanierten Abschnitt Baumaßnahmen für mehrere Jahre vermieden und die Wirkung für Betrieb und Kund:innen gebündelt sichtbar werden.

- Die Korridorsanierung Emmerich–Oberhausen fand im Zeitraum vom 15. Februar bis 14. Dezember 2025 während der 80-Wochen-Sperrung der Ankermaßnahme Ausbaustrecke (ABS) 46/2 statt. Nachgelagert zur Korridorsanierung erfolgte die Inbetriebnahme der Eisenbahnüberführung Brinkstraße zum Ende der ABS 46/2 am 17. Mai 2026. Auf dem 73 km langen Abschnitt von Emmerich-Elten bis

Oberhausen-Sterkrade wurden im Rahmen der Korridorsanierung 30 km Gleise, vier Weichen, 26 m² Brücken sowie Maßnahmen an den Verkehrsstationen Praest und Weselfeldmark umgesetzt. Die weiteren Baumaßnahmen an den insgesamt 13 übrigen Verkehrsstationen entlang der Strecke sind Bestandteil der Ankermaßnahme ABS 46/2.

- Vom 1. August 2025 bis 14. Juni 2026 wurde die Korridorsanierung [Hamburg–Berlin](#) **48** durchgeführt.
- Die Korridorsanierung Hagen–Wuppertal–Köln lief vom 1. Februar 2026 bis Anfang Juli 2026.
- Die Korridorsanierung [Nürnberg–Regensburg](#) **49** hat am 6. Februar 2026 begonnen.
- Die Korridorsanierung [Obertraubling–Passau](#) **49** hat am 14. Juni 2026 begonnen.

Hochleistungsinstandhaltung

Ergänzend zu den Korridorsanierungen richtet die Hochleistungsinstandhaltung den Blick auf die dauerhafte Stabilisierung des Hochleistungsnetzes im laufenden Betrieb. DB InfraGO entwickelt damit die Instandhaltung gezielt weiter, um Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Infrastruktur nachhaltig zu erhöhen. Die Maßnahmen konzentrieren sich auf die Handlungsfelder nachhaltige Prävention, digitale Instandhaltung und schnelle Entstörung. Für die Umsetzung stehen von 2024 bis 2033 zusätzliche Mittel i. H. v. rund 2 Mrd. € zur Verfügung. Im ersten Halbjahr 2026 lag der Schwerpunkt auf der Umsetzung der Maßnahmen:

- In der nachhaltigen Prävention wurden die entwickelten Konzepte auf der korridorsanierten Riedbahn umgesetzt. Auswertungen zeigen eine positive Entwicklung der Infrastrukturqualität. So sank die Zahl relevanter Infrastrukturstörungen je 1.000 Zugfahrten von Januar bis April 2026 gegenüber Januar bis April 2024 um mehr als 50%.
- Im Bereich der digitalen Instandhaltung wurde der Roll-out sensorbasierter Überwachungssysteme weiter vorangetrieben. So sind bundesweit rund 1.000 Stellwerke, die sich vorrangig im Hochleistungsnetz befinden, mit Umweltsensoren ausgestattet. Die erfassten Daten unterstützen dabei, Auffälligkeiten frühzeitig zu erkennen und Störungen präventiv zu vermeiden.
- Für eine schnellere Entstörung wurden Maßnahmen zur Erhöhung der Reaktionsfähigkeit im Störfall weitergeführt und ausgebaut. Die lokale Einlagerung von Weichenherzstücken in den Regionen wurde weiter ausgebaut, um betroffene Komponenten im Störfall schneller austauschen und Auswirkungen auf den Zugverkehr reduzieren zu können.

Mit diesen Maßnahmen wird die Instandhaltung des Hochleistungsnetzes schrittweise um präventive, digitale und reaktionsorientierte Ansätze weiterentwickelt.

UMSETZUNG LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG

Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur sind das Kerngeschäft jedes Infrastrukturbetreibers. Dem entsprechend bestreitet DB InfraGO den Hauptteil der Investitionen aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die in ihrer dritten Auflage (LuFV III) seit 2020 den Großteil der Bestandsnetzfinanzierung abdeckt. Mit dem Abschluss des 3. Nachtrags zur LuFV III hat der Bund zusätzliche Mittel für das Bestandsnetz zur Verfügung gestellt und insbesondere die Instandhaltungsförderung deutlich erhöht bzw. ausgeweitet. Darüber hinaus wurden schwerpunktmäßig die Korridorsanierungen (Programm Hochleistungskorridore) sowie die Modernisierung der Personenbahnhöfe vorangebracht. Bund und DB-Konzern wollen sich 2026 auf ein neues Vertragswerk zur Infrastrukturfinanzierung verständigen, um damit die LuFV III vor ihrem eigentlichen Laufzeitende bereits zum 1. Januar 2027 abzulösen. Gemeinsames Ziel von Bund und DB-Konzern ist es, damit eine vereinfachte, nachhaltige und bedarfsgerechte Finanzarchitektur für die Zukunft zu etablieren. Darüber hinaus soll dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) damit ein effektives Steuerungsinstrumentarium zur Umsetzung seiner verkehrspolitischen Ziele an die Hand gegeben werden.

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. Ursache des tragischen Unfalls waren schadhafte Betonschwellen.

DB InfraGO tauschte seitdem bis Mitte 2026 über 2,5 Millionen Schwellen aus. Das Schwellenprogramm wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt, um schadhafte Schwellen entsprechend dem weiterentwickelten Regelwerk frühzeitig auszutauschen. Zudem hat DB InfraGO die Regularien zur Überwachung von Betonschwellen mehrfach verschärft. Erkenntnisse aus Inspektionen und Untersuchungen hat DB InfraGO zum Anlass genommen, um die bereits hohen Standards der bestehenden Inspektions- und Instandhaltungsprozesse auszuweiten. Es gelten nun strengere Kriterien zur Klassifizierung schadhafter Schwellen.

Den betroffenen EVU ersetzt DB InfraGO den tatsächlich eingetretenen Schaden, soweit die Baumaßnahme nicht im Rahmen des Fristenregimes ordnungsgemäß eingetaktet werden konnte. Die Schäden sind vom EVU darzulegen und mit Nachweisen zu belegen.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

2026 fließen voraussichtlich rund 30,2 Mrd.€ in den Ausbau, die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind u. a.:

- LuFV-Mittel (Zuschüsse und Eigenbeitrag) i. H. v. 13,4 Mrd.€, rund 6,1 Mrd.€ für die Instandhaltung (Eigenbeitrag und Baukostenzuschüsse), 4,6 Mrd.€ für Projekte des Bedarfsplans sowie
- Mittel für das Bestandsnetz außerhalb der LuFV wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Drittmittel von Ländern und Gemeinden oder das Klimaschutzprogramm (KSP) i. H. v. rund 5,5 Mrd.€.
- Die Brutto-Investitionen werden 2026 voraussichtlich deutlich steigen. Im Bestandserhalt wird erwartet, dass die Mittel vollständig eingesetzt werden, im Neu- und Ausbau wird nahezu eine vollständige Mittelnutzung erwartet. Nur bei der Digitalisierung sowie im Projekt Stuttgart 21 (aufgrund der Inbetriebnahmeverschiebung) dürfte die Mittelnutzung hinter dem Plan zurückbleiben.

Wesentliche Entwicklungen beim Ausbau und bei der Erneuerung des Schienennetzes waren im ersten Halbjahr 2026 u. a.:

- **Korridorsanierung Hamburg–Berlin:** DB InfraGO hat vom 1. August 2025 bis 14. Juni 2026 die umfassende Erneuerung und Modernisierung der 278 km langen Strecke zwischen Hamburg und Berlin durchgeführt. Während der Bauarbeiten wurden insgesamt u. a. mehr als 160 km Gleise und über 249 Weichen erneuert. Sieben zusätzliche sog. Überleitstellen sorgen künftig für mehr Stabilität und Flexibilität im Betrieb. So können z. B. schnellere Züge des Personenverkehrs langsamere Güterzüge überholen. Zudem wurden an der Strecke 28 Bahnhöfe modernisiert. Die Inbetriebnahme der Strecke musste aufgrund des schweren Winters verschoben werden und erfolgte gestaffelt. Am 15. Mai 2026 und damit zwei Wochen später als geplant konnten auf dem nördlichen Abschnitt Hamburg–Hagenow Land wieder Züge fahren. Zum kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni 2026 ging auch der Abschnitt Nauen–Berlin wieder in Betrieb.

- **Qualitätsoffensive Hamburg–Hannover:** DB InfraGO hat am 1. Mai 2026 mit der umfassenden Erneuerung und Modernisierung der Strecke zwischen Hamburg und Hannover begonnen. Die Arbeiten werden in drei Bauphasen gebündelt: Nach der Nutzung von Teilabschnitten als Umleitungsstrecke für Verkehre von Hamburg nach Berlin bis zum 14. Juni 2026 ist die Strecke seitdem für den gesamten Zugverkehr vollständig gesperrt. Ein Ersatzverkehr gewährleistet während der Sperrung die Mobilität der Fahrgäste. Die rund 163 km lange Verbindung gilt als hochbelasteter Schienenweg. Im Zuge der Qualitätsoffensive werden insgesamt rund 66 km Gleise, 36 Weichen sowie 15 Weichenheizungen komplett erneuert. Zudem werden 23 neue Oberleitungsmasten gesetzt. Darüber hinaus nutzt DB InfraGO die Bauphase, um die Modernisierung von vier Bahnhöfen entlang der Strecke umfassend voranzutreiben.
- **Korridorsanierung Nürnberg–Regensburg:** Am 6. Februar 2026 hat DB InfraGO mit der Korridorsanierung Nürnberg–Regensburg begonnen. Während der Bauarbeiten wurden u. a. 96 km Gleise, 81 km Oberleitung sowie 74 Weichen erneuert bzw. instand gehalten. 1.300 neue Masten wurden aufgestellt. Zudem hat DB InfraGO an der Strecke 20 Bahnhöfe modernisiert.
- **Korridorsanierung Obertraubling–Passau:** DB InfraGO hat am 14. Juni 2026 mit der umfassenden Erneuerung der 109 km langen Strecke Obertraubling–Passau begonnen. Auf der Strecke werden u. a. rund 120 km Gleise, mehr als 140 Weichen und rund 90 km Oberleitung gebaut, erneuert oder instand gesetzt. Bereits im Vorfeld wurden rechtzeitig vorbereitende Maßnahmen ergriffen, um die Bauzeit bis Dezember 2026 so effizient wie möglich zu nutzen.
- **Rechte Rheinstrecke:** DB InfraGO hat die letzten Bauaufträge für die Korridorsanierung der über 80 km langen Strecke zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen vergeben. Bereits im Sommer 2025 konnte DB InfraGO die Bauleistungen für die vier weiteren Bauabschnitte in Rheinland-Pfalz und Hessen vergeben. Die vorbereiteten Arbeiten für die Korridorsanierung ab Juli 2026 liefen im ersten Halbjahr 2026 auf Hochtouren. Auch das umfangreiche Ersatzverkehrskonzept mit Bussen wurde erarbeitet und abgestimmt. Von Mitte Mai bis Juni 2026 informierte DB InfraGO Interessierte mit einer Infomobiltour in über 20 Orten über die anstehenden Bauarbeiten und das Ersatzverkehrsangebot.
- **Emmerich–Oberhausen:** DB InfraGO hat im Mai 2026 die 80-wöchige Bauzeit abgeschlossen. Seit November 2024 wurden entlang der rund 73 km langen Strecke u. a. 17,5 km Gleise neu gebaut, 25,5 km neue Oberleitung installiert, 21 Brücken neu gebaut oder erweitert, vier neue Bahnsteige in Betrieb genommen, fünf Bahnübergänge beseitigt und auf rund 9 km neue Schallschutzwände aufgestellt. Zwischen Dinslaken und Voerde stehen nun in einem ersten Abschnitt drei Gleise für den Betrieb zur Verfügung. Neben den intensiven Arbeiten für den dreigleisigen Ausbau wurden auf der Strecke auch umfangreiche Ersatzinvestitionen in Form einer Korridorsanierung umgesetzt. Dabei wurden 30 km Gleise, vier Weichen, vier Bahnsteige sowie ein Brückenbauwerk erneuert.
- **Leipzig–Dresden:** DB InfraGO treibt die vollständige Erneuerung des Kreuzungsbauwerks am Dresdner Hauptbahnhof voran. Mit der Inbetriebnahme des neu errichteten östlichen Brückenteils am 16. Februar 2026 konnte ein weiterer bedeutender Baufortschritt erzielt werden. Die Gesamtfertigstellung ist für Herbst 2027 vorgesehen.
- **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. Auch die Elektrifizierung der Strecke hat begonnen, mit einem durchgehend elektrifizierten Zugverkehr wird ab 2028 gerechnet.
- **Sachsen-Franken-Magistrale:** Am 17. Mai 2026 wurden im Abschnitt Regis-Breitungen–Treben-Lehma die Zweigleisigkeit in konventioneller Leit- und Sicherungstechnik sowie die Oberleitungs- und Telekommunikationsanlagen in Betrieb genommen. Damit wurde ein weiterer wichtiger Meilenstein bei der umfassenden Modernisierung der Sachsen-Franken-Magistrale erreicht.
- **2. Stammstrecke München:** Im gesamten Münchener Stadtgebiet finden umfassende Maßnahmen im Rahmen des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München statt. Am Standort München-Westkreuz begann im April 2026 die Bauausführung für den Neubau eines Überwerfungsbauwerks und dreier Eisenbahnüberführungen. In München-Laim wurde im Juni 2026 der neue Bahnsteig in Betrieb genommen. Am Hauptbahnhof haben im Januar 2026 die Spezialtiefbauarbeiten für die westliche Erweiterung der Baugrube begonnen. Anfang 2026 hat auch der Bau des Interimbahnhofs begonnen, der während der Bauzeit betriebsrelevante Einheiten am Hauptbahnhof beherbergen wird. Am Marienhof wurde im Juni 2026 der zweite

Teil der insgesamt bis zu 5 m dicken Bodenplatte fertig betoniert. Im Zuge der Errichtung des östlichen Tunnelportals der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurde mit der Herstellung der Bohrpfehlwand für die Rampenbauwerke sowie für das Verteilerbauwerk begonnen.

- **Stuttgart 21:** Das neue Inbetriebnahmekonzept wurde am 25. Juni 2026 dem Aufsichtsrat der DBAG und am 26. Juni 2026 dem Lenkungskreis Stuttgart 21 vorgestellt. Dieses weist Verschiebungen der maßgeblichen Inbetriebnahmetermine von fünf Jahren aus. So wird die zuletzt für Dezember 2026 geplante Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs in Stuttgart nun für Dezember 2031 vorgesehen. Maßgebliche Termintreiber sind neben dem innovativen Digitalen Knoten Stuttgart nicht ausreichend fortgeschrittene Planungsprozesse, ein zentrales Technikgebäude, das bereits 2013 realisiert wurde und nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht, sowie die Sicherheitsstromversorgung, für die anstelle einer zweiten Einspeisung eine autarke Stromversorgung aufzubauen ist. Als erste verkehrlich wirksame Maßnahme sollen 2027 die baustellenbedingt verlängerten Fußgängerführungen am Hauptbahnhof stark verkürzt werden. Im gleichen Jahr soll zudem der Testbetrieb im Südabschnitt der neuen Infrastruktur von Stuttgart 21 zwischen Flughafen und dem Anschluss an die Schnellfahrstrecke Richtung Ulm beginnen. Ungeachtet dessen läuft im Durchgangsbahnhof der Bau der dritten Gitterschale am Bahnhofsturm, die einen weiteren Eingang zur Bahnsteighalle bildet. Ferner wurde mit dem Bau des Pfaffensteigtunnels begonnen. Der Pfaffensteigtunnel als Teil des Gäubahnausbaus Nord stellt die von den Projektpartnern im S21-Finanzierungsvertrag vereinbarte Anbindung der Gäubahn an den Flughafen und im weiteren Verlauf an den neu geordneten Bahnknoten Stuttgart sicher.

Baubeginne 1. Halbjahr 2026	
Projektname	Projektbeschreibung
Ausbaustrecke (ABS) Karlsruhe–Basel	Streckenabschnitt 8A NBS (PFA 8.1 Riegel–March): neue Güterumfahrung Freiburg mit 2 neuen Gleisen
Rhein-Ruhr-Express (RRX)	Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3.0a (Düsseldorf–Unterrath–Düsseldorf-Kalkum): sechsgleisiger Ausbau, Neubau Kreuzungsbauwerk Kalkum
Station Lindau-Aeschach	Neubau Haltepunkt/Erneuerung Verkehrsstation Lindau-Aeschach: barrierefreier Ausbau und Bahnsteigverlängerung, Bau einer Personenunterführung

Inbetriebnahmen 1. Halbjahr 2026

Projektname	Projektbeschreibung
Kombinierter Verkehr	Umschlagbahnhof (Ubf) Großbeeren: 3. Kran

Per 30. Juni 2026 befanden sich insgesamt 218 Bedarfsplan-(BP-) und GVFG-Projekte in Planung und Bau (57 GVFG und 161 BP). Weitere Informationen zu den Projekten sind online im BauInfoPortal verfügbar.

Programm »Kleine und mittlere Maßnahmen«

Ein Fokus von DB InfraGO liegt auf der schnellen Kapazitätserweiterung im Bestandsnetz. Bis 2030 setzen wir dazu ein umfangreiches Portfolio von kleinen und mittleren Maßnahmen um. Diese Maßnahmen verbessern kurzfristig die Engpasssituation und die Störungsresilienz des Netzes, wirken für alle Verkehrsarten (Personennah- und -fernverkehr sowie Güterverkehr) im Bestandsnetz und werden im Schwerpunkt auf dem Hochleistungsnetz umgesetzt. Zu den Projekten zählen infrastrukturelle Maßnahmen wie zusätzliche Überleitmöglichkeiten, Überholgleise oder neue Bahnsteige. Für 2026 ist die Umsetzung von 31 Maßnahmen geplant. Hiervon konnten im ersten Halbjahr 2026 u. a. bereits der Neubau des Kreuzungsbahnhofs in Rodheim sowie der Gleiswechselbetrieb in Nürnberg Hohe Marter–Nürnberg Rangierbahnhof umgesetzt werden.

Maßnahmen an Bahnhöfen

Ende Juni 2026 wurden deutschlandweit an rund 600 Bahnhöfen nennenswerte Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt, bis Jahresende 2026 sind 1.000 Bahnhöfe geplant. Einige unserer Bauprojekte mit überregionaler Bedeutung sind:

- **Hagen Hauptbahnhof:** Seit Anfang 2025 laufen die Arbeiten zur Erneuerung der Verkehrsstation Hagen Hauptbahnhof. Anfang 2026 wurde der Bahnsteig 4 als erster Bauabschnitt nach Umbau wieder in Betrieb genommen. Aktuell läuft die Erneuerung des Bahnsteigs 3 und des zugehörigen Hallendachs. Diese Arbeiten sollen bis Oktober 2026 abgeschlossen werden, die Hauptbauleistungen für die Bahnsteige und Hallendächer bis 2028.
- **Duisburg Hauptbahnhof:** Seit Mitte 2022 laufen die Arbeiten zur Erneuerung aller Bahnsteige und zum Bau des neuen Hallendachs. Nach Bau und Inbetriebnahme von vier der sechs Bahnsteige werden derzeit bis Februar 2027 der fünfte Bahnsteig und der zugehörige Hallendachanteil realisiert.

- **Hannover Hauptbahnhof:** Hier erfolgt seit Sommer 2022 sukzessive die Erneuerung aller Bahnsteige, Bahnsteigdächer und einiger Brückenbauwerke. Die Arbeiten am ersten Bahnsteig A (Bahnsteig inkl. -dach) und Bahnsteig B (nur Bahnsteig) sind weitestgehend abgeschlossen. Am Bahnsteig B wird nach Neubau des Bahnsteigs aktuell noch an der Ergänzung der technischen Ausrüstung und der Ausstattung gearbeitet. Die Arbeiten am Bahnsteig B sollen Ende 2026 abgeschlossen werden. Der Baustart für den dritten Bahnsteig C soll 2029 sein.
- **Berlin Hauptbahnhof:** Aufgrund von umfangreichen Instandhaltungsarbeiten ist die Stadtbahn in Berlin zwischen Charlottenburg und Ostbahnhof vom 14. Juni bis zum 12. Dezember 2026 für Regional- und Fernzüge komplett gesperrt. Es werden auch zusätzliche Weichen und Signale eingebaut, damit Züge künftig schneller und flexibler an die Bahnsteige gelangen können.
- **Bahnhof Hamburg–Altona:** Hier wird der Kopfbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr verlegt. Die heutige S-Bahn-Station Diebsteich soll zum Durchgangsbahnhof werden. Es sollen insgesamt vier Bahnsteige und ein Empfangsgebäude errichtet werden. Die Arbeiten haben bereits begonnen. Anfang 2025 wurde der neue S-Bahnsteig in Betrieb genommen. Die drei Fern- und Regionalbahnsteige sollen ab Juli 2026 gebaut und voraussichtlich 2029 fertiggestellt werden.
- **Fahrtreppen:** An diversen Bahnhöfen mit Fahrtreppen der Firma KONE mussten im Februar 2026 diese Anlagen vorsorglich außer Betrieb genommen werden, als im Berliner Hauptbahnhof kritische Ereignisse registriert wurden. Nachdem die Ursache identifiziert war, wurden bundesweit alle baugleichen Fahrtreppen geprüft. Davon konnten etwa zwei Drittel ohne Beanstandungen wieder in Betrieb genommen werden. Die beanstandeten Getriebe wurden größtenteils bis 30. Juni 2026 getauscht, davon zehn Anlagen komplett.

Darüber hinaus hat DB InfraGO im ersten Halbjahr 2026 die Modernisierung von 67 Bahnhöfen gem. dem Zielbild der zukunftsfähigen Bahnhöfe umgesetzt. 2026 sollen mindestens 130 Bahnhöfe zu zukunftsfähigen Bahnhöfen entwickelt werden.

RAHMENBEDINGUNGEN

Trassenpreise für 2025 und 2026

Am 19. März 2026 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschieden, dass die sog. SPNV-Preisbremse (§37 [2] Eisenbahnregulierungsgesetz [ERegG]) nicht mit dem Europarecht vereinbar ist. Daraufhin hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgeltverfahren 2025 und 2026 neu eröffnet. Am 22. Juli 2026 wurden die Entgelte für 2026 neu genehmigt. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) steigen die Entgelte im Vergleich zur ursprünglichen Genehmigung um 9,1 %. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienengüterverkehr (SGV) kommt es zu Entlastungen von 17,1 % und 11,7 %. Die Genehmigung der Entgelte für 2025 wird voraussichtlich erst Ende 2026 erfolgen.

Trassenpreise und Stationsentgelte für 2027

Für das Trassenpreissystem (TPS) 2027 steht die Genehmigung der Entgelte noch aus. Ursächlich hierfür sind offene Fragen bezüglich der umlagefähigen Kosten. Diese wurden durch die BNetzA am 24. Juni 2026 i. H. v. 7,3 Mrd. € festgelegt. Die DB InfraGO AG hat gegen die Festlegung der Kosten Klage eingelegt.

Die BNetzA prüft im laufenden Verfahren die Genehmigung der von der DB InfraGO AG beantragten Stationsentgelte 2027. Die Behörde hat von ihrer Verlängerungsoption zur Prüfung des Genehmigungsantrags Gebrauch gemacht und die Frist des Verfahrensablaufs bis zur Genehmigungsfiktion auf den 11. Dezember 2026 verlängert.

Das zentrale Element ist der Hauptantrag, der auf der Annahme basiert, dass das EuGH-Urteil zur Trassenpreisbremse auf das Stationspreissystem übertragbar ist. Für den Fall einer Nichtgenehmigung des Hauptantrags durch die BNetzA wurden zusätzlich zwei Hilfsanträge gestellt. In diesen werden die Stationspreise unter Berücksichtigung eines Fortbestands der Preisbremse im SPNV gebildet.

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 war 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. Eine Einigung über die wechselseitigen Forderungen aus dem Bauvorhaben (einschließlich der Havariefolgen) konnte jedoch wegen unterschiedlicher Auffassung zur Höhe der wechselseitigen Forderungen nicht erzielt werden, sodass diese Vergleichsverhandlungen beendet worden sind. Mittlerweile ist der Rohbau des Tunnels vollständig fertiggestellt; die ARGE hat am 22. Mai 2026 die Schlussrechnung gestellt.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- **Ganzheitliche Entwicklung von Bahnhöfen:** DB InfraGO setzt die Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu zukunftsfähigen Bahnhöfen fort. Im Mittelpunkt steht die ganzheitliche Modernisierung der Bahnhöfe zur Steigerung ihrer Attraktivität und Leistungsfähigkeit. Insgesamt konnten 2024 und 2025 237 Bahnhöfe zu zukunftsfähigen Bahnhöfen weiterentwickelt werden. Das erste Halbjahr 2026 liegt mit 67 Stationen im Plan.
- **Entwicklung Digitalisierungsstrategie und Bezug zur BMV-Agenda:** Die Digitalisierung der Infrastruktur ist eine der Top-Maßnahmen in der »Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene«. Zur systematischen Umsetzung der Digitalisierung der Infrastruktur wurde die Digitalisierungsstrategie neu strukturiert.
- **Digitaler Befehl:** Der Digitale Befehl ersetzt den bisher schriftlichen Befehl im Bahnbetrieb durch ein digitales Verfahren. Im Digitalen Befehl werden Befehle digital von Fahrdienstleiter:innen erstellt, zentral und sicher gespeichert und durch Triebfahrzeugführer:innen mittels Zugriffscode und mobilem Endgerät abgerufen. Seit dem Fahrplanjahr 2026 wird der Digitale Befehl bundesweit auf freiwilliger Basis genutzt. Bis Ende Juni 2026 wurden über 120.000 Digitale Befehle erteilt und mehr als 90 % der Fahrdienstleiter:innen geschult. Die Betriebserprobung zeigt, dass der Digitale Befehl eine deutlich schnellere und einfachere Befehlsübermittlung ermöglicht und Mitarbeitende spürbar entlastet. Zum Fahrplanjahr 2027 ist die Einführung des Digitalen Befehls in den Regelbetrieb geplant.
- **ETCS-Migration:** Am 2. Juli 2026 hat DB InfraGO im Rahmen einer Informationsveranstaltung den aktualisierten Planungsstand zum Ausbau des Europäischen Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS)

vorgestellt. Gegenstand waren die vorgesehenen ETCS Level 2 ohne Signale Maßnahmen bis Dezember 2031 sowie die Information zu einem geplanten ETCS-Systemversions-Upgrade. Damit einhergehend wurde über die geplanten Außerbetriebnahmen der aktuellen Systeme Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) und Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) informiert. Die vorgestellte Planung bis Ende 2031 soll innerhalb der regulatorischen Fristen für diesen Zeitraum Planungs- und Investitionssicherheit für Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und weitere Stakeholder gewährleisten. Zudem bietet das Portfolio bis 2031 die Möglichkeit, die Ressourcen der nun ins Leben gerufenen Koordinierungsstelle des Bundes zu nutzen.

- **ETCS-Realisierungsprojekt DSTW Ansbach-Triesdorf:** Im ETCS-Realisierungsprojekt Ansbach-Triesdorf wurde am 6. Februar 2026 ein neues, modernes digitales Stellwerk (DSTW) in Betrieb genommen. Es ersetzt die beiden bisherigen Stellwerke in Ansbach und Triesdorf, die aus den 1960er-Jahren stammte. Das Stellwerk verfügt über das erste integrierte Leit- und Bediensystem (iLBS) in Bayern und setzt damit neue Maßstäbe für eine standardisierte Bedienung moderner Stellwerkstechnik.
- **Capacity and Traffic Management System:** Beim Capacity and Traffic Management System (CTMS) hat DB InfraGO im ersten Halbjahr 2026 wichtige Fortschritte erzielt. Ziel des Systems ist es, den Zugverkehr künftig noch besser zu planen und zu steuern. Ein Schwerpunkt ist der sog. Autopilot für Stellwerke: Er soll die Zusammenarbeit zwischen Verkehrssteuerung und Stellwerkstechnik digital unterstützen und Fahrwege künftig teilweise automatisch vorbereiten. Die fachlichen Anforderungen dafür sind weitgehend geklärt; die Vergabe ist für die zweite Jahreshälfte geplant. Ein weiterer Schwerpunkt ist der CTMS-Optimierer. Er soll die Disposition dabei unterstützen, bei Störungen oder hoher Auslastung schneller geeignete Maßnahmen zu finden. Künstliche Intelligenz hilft dabei, Vorschläge für eine bessere Verkehrssteuerung zu entwickeln. Diese Vorschläge sollen künftig zunehmend automatisch in den bestehenden Systemen umgesetzt werden. Dafür werden auch Schnittstellen zu bereits erprobten Assistenzsystemen genutzt. So entsteht Schritt für Schritt eine durchgängige digitale Unterstützung – von der Erkennung einer geeigneten Maßnahme bis zu ihrer Umsetzung im Bahnbetrieb.

- **Kapazitäts- und Frequenzmanagement:** An über 90 Bahnhöfen wird ein Frequenzmanagementsystem zur Erkennung von Kapazitätsengpässen ausgerollt. Mit einer Echtzeitmessung mittels Videotechnik wird ein Anstieg des Reisendenaufkommens frühzeitig erkannt und geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von akuter Überfüllung ergriffen. Die Videodaten werden genutzt, um längerfristige Maßnahmen abzuleiten oder deren Effekt zu verifizieren. So lassen sich kostenintensive bauliche Maßnahmen vermeiden. Bis Ende des ersten Halbjahres 2026 wurden insgesamt 68 Bahnhöfe mit dieser Videotechnik ausgestattet.
- **WLAN an Bahnhöfen:** Zum Ende des ersten Halbjahres 2026 stand an über 600 Bahnhöfen kostenloses WLAN zur Verfügung. Auf Grundlage eines im zweiten Halbjahr 2025 vergebenen weiteren Konzessionsvertrags wurden im ersten Halbjahr 2026 rund 150 zusätzliche Stationen mit WLAN ausgestattet.

UMWELTMASSNAHMEN

- **Wärmewende:** Im ersten Halbjahr 2026 wurden im Geschäftsbereich Fahrweg zwölf fossile Heizungsanlagen auf klimafreundliche Alternativen umgerüstet. Es wurden insgesamt zehn Wärmepumpen und zwei Fernwärmeanschlüsse realisiert.
- **Pilotierung und Zulassung emissionsreduzierter Baustoffe:** Ein Pilotvorhaben zum Einsatz von Bahnsteigen in modularer Bauweise aus CO₂e-reduziertem Beton (im Vergleich zu konventionellen Bauweisen) ist an den Bahnhöfen Kestert und Filsen seit November 2025 in Planung. Die Vorfertigung der Bahnsteige soll zeitnah beim Hersteller beginnen. Weitere Pilotprojekte zum Einsatz von emissionsreduziertem Beton (u. a. Bahnsteige, Zugangsbauwerke, Bodenbeläge) befinden sich in der Vor- bzw. Ausführungsplanung und sollen im weiteren Jahresverlauf 2026 am Markt ausgeschrieben werden.
- **»Railmap klimafreundliche Schieneninfrastruktur«:** Im Rahmen der Railmap ergreifen wir Maßnahmen, um die beim Bau und bei der Unterhaltung der Schieneninfrastruktur anfallenden Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Dazu gehören Abstimmungen mit dem BMV und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu Fördermöglichkeiten für

emissionsreduzierte Baumaterialien sowie ein enger Austausch mit der Grundstoffindustrie. Im Mai 2026 ging in Herrenbach die erste Eisenbahnüberführung mit emissionsreduziertem Beton in die Bauphase, für die ein Zuwendungsbescheid mit dem BMV und EBA erreicht wurde. Weitere Pilotvorhaben befinden sich in der Ausschreibung und Abstimmung. Zusätzlich wurde Mitte Juni 2026 ein Pilotprojekt im Zuge der Neubaustrecke Kurve Kassel gestartet, in dem mit wissenschaftlicher Begleitung die ersten genehmigungsrechtlichen Schritte durchlaufen werden, um verschiedene emissionsreduzierte, zementfreie Betone in das Regelwerk des DB-Konzerns aufzunehmen.

BETEILIGUNGEN

- Die DB InfraGO AG hat am 12. Mai 2026 mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2026 auf Basis eines mit der DB AG geschlossenen Geschäftsbesorgungsvertrags die Steuerung, Verwaltung und Leitung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) übernommen. Die PSU wird sich als Inbetriebnahmeorganisation für das [Projekt Stuttgart 21](#)  50 und die damit verbundenen Projekte Digitaler Knoten Stuttgart, Gäubahnausbau sowie Sanierung des Bonatzbaus aufstellen und soll so die komplexen Prozesse verlässlich steuern. Die PSU wird seit dem ersten Halbjahr 2026 im Geschäftsfeld DB InfraGO (vorher Bereich Beteiligungen/Sonstige) ausgewiesen. Die Werte des ersten Halbjahres 2025 bzw. per 30. Juni 2025 wurden entsprechend angepasst.
- Im Rahmen der organisatorischen Neuausrichtung wurden 2025 Teilbereiche von DB Immobilien in die DB InfraGO AG überführt. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um das Asset Management sowie die Dienstleistungsbereiche aus dem Altlasten- und Entsorgungsmanagement.

WEITERE EREIGNISSE

- Zum 1. Januar 2026 wurde die Aufbauorganisation der DB InfraGO AG angepasst. Die Zahl der Vorstandsressorts wurde von acht auf sechs reduziert. Im Zuge der Neuorganisation wurden die bisherigen Ressorts Infrastrukturbetrieb und Infrastrukturinstandhaltung im Ressort Fahrweg zusammengeführt. Durch die gebündelte Verantwortung für Betrieb und Instandhaltung sollen Entscheidungswege verkürzt sowie die Zusammenarbeit in den Regionen weiter gestärkt werden.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2026

- Höhere Aufwandszuschüsse des Bundes sowie Preisanpassungen im Personennah- und im Güterverkehr führten zu deutlicher Ergebnisverbesserung.
- Zusätzliche Belastungen aus höheren Instandhaltungsmaßnahmen zur Qualitätsverbesserung, für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen, gestiegenen betrieblichen und infrastrukturbedingten Schadenersatzzahlungen an EVU, Tariffeffekten sowie einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl.

	1. Halbjahr		Veränderung	
DBINFRAGO	2026	2025	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	87,4	89,4	- 2,0	-
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	85,9	88,1	- 2,2	-
Anlagenqualität (Bahnhöfe) in Schulnote	2,73 ²⁾	2,78 ²⁾	- 0,05	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	548,3	553,8	- 5,5	- 1,0
davon konzernexterne Bahnen	226,3	227,0	- 0,7	- 0,3
Anteil konzernexterner Bahnen in %	41,3	41,0	+ 0,3	-
Stationshalte in Mio.	78,3	79,9	- 1,6	- 2,0
davon konzernexterne Bahnen	22,7	24,2	- 1,5	- 6,2
Gesamtumsatz ³⁾ in Mio. €	4.294	4.318	- 24	- 0,6
davon Trassenerlöse	3.432	3.421	+ 11	+ 0,3
davon Stationserlöse	408	403	+ 5	+ 1,2
davon Vermietung	219	220	- 1	- 0,5
Außenumsatz in Mio. €	1.627	1.588	+ 39	+ 2,5
Anteil am Gesamtumsatz in %	37,9	36,8	+ 1,1	-
EBITDA bereinigt ³⁾ in Mio. €	593	335	+ 258	+ 77,0
EBIT bereinigt ³⁾ in Mio. €	- 66	- 202	+ 136	- 67,3
Brutto-Investitionen in Mio. €	6.919	6.007	+ 912	+ 15,2
Eigenfinanzierte Netto-Investitionen ⁴⁾ in Mio. €	1.776	537	+ 1.239	-
Mitarbeitende per 30.06. ³⁾ in VZP	74.652	72.563	+ 2.089	+ 2,9
Mitarbeitende im Durchschnitt ³⁾ in VZP	74.132	72.099	+ 2.033	+ 2,8

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

³⁾ Wert für das erste Halbjahr 2025 bzw. per 30. Juni 2025 wegen der geänderten Zuordnung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH § 53 angepasst.

⁴⁾ Ohne Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung.

Die Pünktlichkeit des DB-Konzerns sowie der Schiene in Deutschland entwickelte sich im ersten Halbjahr 2026 schwächer als erwartet. Hauptursachen sind Anlagenstörungen insbesondere im Bereich des Oberbaus, eine Vielzahl daraus resultierender Langsamfahrstellen, Kapazitätseinschränkungen durch eine intensive Bautätigkeit und kurzfristig notwendige Baubedarfe sowie eine punktuell hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur auf Hauptmagistralen und in Knoten. Der massive Wintereinbruch zu Jahresbeginn 2026 sowie die Hitzeperiode im Juni 2026 wirkten sich zudem bundesweit negativ auf die Pünktlichkeit aus.

Die Anlagenqualität (Bahnhöfe) lag im ersten Halbjahr 2026 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2025 auf einem leicht besseren Niveau.

Die Leistungsentwicklung war leicht rückläufig:

- **Trassennachfrage:** insgesamt leichter Rückgang infolge baubedingter Ausfälle, witterungsbedingter Einschränkungen (insbesondere Sturmtiefs zu Jahresbeginn 2026) sowie fehlender konjunktureller Impulse.
 - Die Nachfrage konzernexterner Kunden lag in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2025. Im Schienenpersonennahverkehr ging die Nachfrage infolge von Betreiberwechseln deutlich zurück. Nahezu vollständig kompensierend wirkte ein deutlicher Anstieg im Schienengüterverkehr, insbesondere aus der Übernahme von Verkehren sowie Mehrverkehren im Schienenpersonenfernverkehr.
 - Die Nachfrage bei konzerninternen Kunden lag leicht unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2025. Deutliche Rückgänge bei DB Fernverkehr und DB Cargo konnten nur teilweise durch Zuwächse bei DB Regio ausgeglichen werden.
- **Stationshalte:** Entwicklung unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2025. Negative Effekte resultierten insbesondere aus baubedingten Einschränkungen und Maßnahmen zur Stabilisierung der Leistungsqualität und betrafen v. a. den Schienenpersonennahverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insgesamt positiv, blieb aber herausfordernd. Sie wurde ganz wesentlich durch die höhere Förderung von Instandhaltungsleistungen für die Schieneninfrastruktur durch den Bund geprägt. 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 negativ.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt deutlich besser:

- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 88,1%/+ 1.031 Mio. €):** sehr deutliche Zunahme, ganz wesentlich infolge der Ausweitung der Förderung von Instandhaltungsleistungen in der Schieneninfrastruktur durch den Bund. Aus der Auflösung der passiven Rechnungsabgrenzungsposten im Zusammenhang mit dem Darlehen des Bundes resultierten außerdem Erträge, die im ersten Halbjahr 2025 nicht anfielen.
- **Umsatz (- 0,6%/- 24 Mio. €):** Entwicklung in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2025. Negative Effekte resultierten v. a. aus Preisanpassungen im Fernverkehr, der Leistungsentwicklung sowie geringeren Vermietungserlösen (Beendigung von Mietverträgen im Zusammenhang mit Bahnhofsmmodernisierungen). Zudem ergab sich

aus der Integration der DB Kommunikationstechnik GmbH (Verschmelzung auf die DB InfraGO AG im Vorjahr) eine erfolgsneutrale Verschiebung von Umsätzen zugunsten der sonstigen betrieblichen Erträge. Preiseffekte bei den Trassenerlösen im Personennah- und im Güterverkehr sowie bei den Stationserlösen konnten die Rückgänge nahezu vollständig kompensieren.

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

- **Materialaufwand (+ 17,8%/+ 415 Mio. €):** Der deutliche Anstieg ist maßgeblich auf eine weitere Intensivierung der Instandhaltungsleistungen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur zurückzuführen. Zudem führten Preiseffekte zu zusätzlichen Belastungen. Die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen § 14 sowie der Aufbau von Sicherheitsleistungen im Zusammenhang mit dem KRITIS-Dachgesetz § 8 wirkten zusätzlich aufwandssteigernd. Darüber hinaus nahmen u. a. die Aufwendungen für Schienenersatzverkehre im Zusammenhang mit den Korridorsanierungen § 47, für Winterdienste (im Wesentlichen volumenbedingt) sowie für Energie (v. a. volumenbedingt) zu.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+ 17,3%/+ 211 Mio. €):** Zunahme im Wesentlichen durch mengenbedingt höhere Projekt- und IT-Aufwendungen sowie höhere betriebliche und infrastrukturbedingte Schadenersatzzahlungen an interne und externe EVU.
- **Personalaufwand (+ 6,4%/+ 187 Mio. €):** deutlicher Anstieg resultierte aus Tarifeffekten sowie der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Abschreibungen (+ 22,7%/+ 122 Mio. €):** investitionsbedingter Anstieg. Investitionen in die Schieneninfrastruktur wurden in den beiden Vorjahren auch durch Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes 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.

Die Investitionen stiegen v. a. infolge höherer Investitionen in das Bestandsnetz deutlich an. Die eigenfinanzierten Netto-Investitionen stiegen noch stärker an.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist maßgeblich durch Zugänge insbesondere in den Bereichen Projektmanagement, Betrieb und Instandhaltung gestiegen.

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 haben zum 1. Juli 2026 die Zugangsregeln formal umgesetzt. Um die Wirkung von Prozessen und IT-Schnittstellen sicherzustellen, wurden umfangreiche und unterschiedliche Testszenarien gemeinsam unter Beteiligung anderer Marktpartner eingesetzt. Parallel hat DB Energie gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbänden einen Umsetzungsfragenkatalog erarbeitet, um offene Fragen der Marktpartner zu beantworten und die Marktpartner bei der Umsetzung der Festlegung zu unterstützen.

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 Agreements (PPA) und Power Storage Agreements (PSA) haben sich dabei als fester Bestandteil der Beschaffungsaktivitäten etabliert. Im ersten Halbjahr 2026 wurde ein Power Storage Agreement (PSA) mit der SUNTEC Energiesysteme in Zusammenarbeit mit Entrix abgeschlossen. Hierdurch kann DB Energie für zehn Jahre die Speicherkapazität aus einem Batteriespeicher ab Mitte 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

- Im Rahmen der sukzessiven Ablösung der Dieseltraktion auf der Schiene realisiert DB Energie Versorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben in den Bereichen Ladeinfrastruktur für Akkuzüge, Wasserstoff-

versorgung und alternative Kraftstoffe. Im ersten Halbjahr 2026 wurden drei weitere Schienentankstellen von DB Energie auf den Biokraftstoff HVO umgestellt, sodass die Gesamtzahl auf 24 gestiegen ist.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2026

- Rückläufige Bezugspreise führen zu Ergebniszuwächsen.
- Versorgungssicherheit stabil auf hohem Niveau.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
DB Energie	99,99 ¹⁾	99,99 ²⁾	-	-
Versorgungssicherheit in %	99,99 ¹⁾	99,99 ²⁾	-	-
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	3.452	3.570	-118	-3,3
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.642	1.614	+28	+1,7
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	839,9	993,5	-153,6	-15,5
Kraftstoffe ²⁾ in Mio. l	184,8	179,7	+5,1	+2,8
Gesamtumsatz in Mio. €	1.694	1.677	+17	+1,0
Außenumsatz in Mio. €	692	742	-50	-6,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	130	90	+40	+44,4
EBIT bereinigt in Mio. €	91	52	+39	+75,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	179	164	+15	+9,1
Netto-Investitionen in Mio. €	68	80	-12	-15,0
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	2.212	2.133	+79	+3,7
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	2.205	2.128	+77	+3,6

¹⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

²⁾ Inkl. Diesel, Heizöl und Biokraftstoff HVO.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte unverändert beibehalten werden.

Die Mengenentwicklung war differenziert:

- **Traktionsstrom:** Der Absatz ging getrieben durch einen deutlichen Nachfragerückgang konzerninterner Kunden im Personen- und im Güterverkehr deutlich zurück. Die Absatzmenge konzernexterner Kunden stieg gegenläufig an und kompensierte den Rückgang teilweise.
- **Durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden:** Der leichte Anstieg spiegelt v. a. Verkehrszuwächse der EVU wider.
- **Stationäre Energien:** Der Rückgang resultierte maßgeblich aus geringeren Aktivitäten für konzernexterne Kunden außerhalb eigener Netze. Der massive Wintereinbruch zu Jahresbeginn 2026 führte gegenläufig zu einem Anstieg der Absatzmengen mit konzerninternen Kunden.
- **Kraftstoffe:** Der Nachfragezuwachs wurde im Wesentlichen durch die Entwicklung bei konzerninternen Kunden im Personennahverkehr sowie bei konzernexternen Kunden getragen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war im ersten Halbjahr 2026 besser, v. a. infolge eines preis- und leistungsbedingt geringeren Energiebezugsaufwands sowie leicht gestiegener Umsatzerlöse. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich in der Folge deutlich.

Die Erträge gingen getrieben durch den Wegfall von positiven Effekten aus dem ersten Halbjahr 2025 insgesamt leicht zurück:

- **Sonstige betriebliche Erträge (-71,4%/-25 Mio. €):** deutlicher Rückgang durch den Wegfall positiver Effekte im Zusammenhang mit der Auflösung von Rückstellungen im ersten Halbjahr 2025.
- **Umsatz (+1,0%/+17 Mio. €):** leichter Anstieg insbesondere aus höheren Absatzpreisen für Dieselmotorkraftstoffe. Der Umsatzrückgang mit konzernexternen Kunden, der insbesondere aus der Leistungsentwicklung der stationären Energien sowie geringeren Netzentgelten im Bahnstromnetz resultierte, wirkte gegenläufig.

Die Aufwendungen gingen getrieben durch den Materialaufwand insgesamt stärker zurück als die Erträge:

- **Materialaufwand (-3,9%/-57 Mio. €):** deutlicher Rückgang infolge niedrigerer Strombezugsaufwendungen (für Traktions- und stationären Strom) sowie leistungsbedingter Abnahme (bei stationären Energien für konzernexterne Kunden). Dem standen höhere Bezugspreise für Diesel sowie höhere Aufwendungen für Instandhaltungsmaßnahmen im Bahnstromnetz entgegen.

In den anderen Aufwandspositionen kam es zu zusätzlichen Belastungen von insgesamt untergeordneter Bedeutung:

- **Personalaufwand (+7,3%/+7 Mio. €):** Anstieg, im Wesentlichen aus einer höheren Mitarbeitendenzahl sowie aus Tarifeffekten.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+2,8%/+2 Mio. €):** leichter Anstieg u. a. aus höheren Aufwendungen für IT-Leistungen.
- **Abschreibungen (+2,6%/+1 Mio. €):** leichter investitionsbedingter Anstieg.

Die Brutto-Investitionen in die Bahnstrominfrastruktur nahmen deutlich zu und zielten insbesondere auf die weitere Verbesserung der Qualität, die Stärkung der Resilienz sowie die weitere Flexibilisierung der Energieversorgung ab. Die Netto-Investitionen gingen durch höhere Investitionszuschüsse zurück.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist per 30. Juni 2026 gestiegen. Eine höhere Mitarbeitendenzahl in den technischen Bereichen zur Realisierung des höheren Investitionsvolumens in der Infrastruktur im Rahmen der Umsetzung der Energiewende wurde durch eine geringere Mitarbeitendenzahl in der Verwaltung zum Teil 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

- **DB JobService:** Die Entwicklung der DB JobService GmbH im ersten Halbjahr 2026 war maßgeblich geprägt durch die Begleitung der Konzerngesellschaften im Rahmen des [Konzernumbaus § 11](#). Ein wesentlicher Schwerpunkt lag hierbei auf der Unterstützung von Personalabbaumaßnahmen bei der DB Fahrzeuginstandhaltung sowie bei DB Systel. Darüber hinaus wurden vorbereitende Maßnahmen im Zusammenhang mit strukturellen Anpassungen im Bereich der Konzernleitung umgesetzt. Parallel hierzu erfolgte eine enge Zusammenarbeit und umfassende Begleitung der Transformation von [DB Cargo AG § 43f](#). Gleichzeitig wurden die Bemühungen zur internen Weitervermittlung von Mitarbeitenden im Rahmen des [Programms »Job-Neustart« § 21f](#) weiter intensiviert, um nachhaltige Beschäftigungsperspektiven innerhalb des DB-Konzerns zu schaffen.
- **DB Bahnbau:** Im Zusammenhang mit der Qualitätsoffensive für das deutsche Schienennetz baut DB Bahnbau ihre Kapazitäten weiter aus und investiert kontinuierlich in die Verbesserung der Standfestigkeit ihres Maschinenparks. So wurden im ersten Halbjahr 2026 u. a. eine neue Hybridstopfmaschine in Betrieb genommen, die Bestellung einer weiteren Hochleistungsfräse ausgelöst und ein Instandhaltungswerk von DB Cargo übernommen, um die im Zusammenhang mit dem Maschinenpark steigenden Instandsetzungsmaßnahmen in weiten Teilen in Eigenfertigung durchführen zu können.
- **DB Engineering&Consulting (DB E&C):**
 - **Drohnenbasiertes Laserscanning:** Die Entwicklung eines drohnengestützten Laserscannersystems für digitale Gleisaufnahmen aus der Luft wird weiter vorangetrieben. Durch den Einsatz des neuen Messmittels können Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb bei der geodätischen Bestandsaufnahme künftig reduziert werden. Dies ist insbesondere für die Vorbereitung der Korridorsanierungen relevant.

- **Hochgeschwindigkeitsstrecke Mumbai–Ahmedabad in Indien:** DB E&C hat von der National High-Speed Rail Corporation Limited (NHSRCL) einen Auftrag im Rahmen des Hochgeschwindigkeitsprojekts Mumbai–Ahmedabad erhalten. Der Leistungsumfang umfasst Projektmanagementberatung für Signal- und Telekommunikationssysteme, SCADA sowie das Ticketingsystem.
- **Hochgeschwindigkeitsstrecken in Vietnam:** DB E&C unterstützt die VinSpeed Joint Stock Company als General Engineering Consultant beim ersten Hochgeschwindigkeitsprojekt Vietnams. Der Leistungsumfang von DB E&C beinhaltet Systemleistungen, technische Prüfungen, Schnittstellenmanagement, Systemintegration sowie Tests und Inbetriebnahme. Das Projekt startete für DB E&C im März 2026.
- **DB International Operations (DB IO):**
 - **Regional Rapid Transit System (RRTS) in Indien:** Im Februar 2026 wurde der letzte Abschnitt des Regional Rapid Transit System (RRTS) zwischen Neu-Delhi und Meerut in Betrieb genommen. Per 30. Juni 2026 beschäftigte die Betreibergesellschaft DB RRTS über 1.100 Mitarbeitende.
 - **Hochgeschwindigkeitsnetz in Ägypten:** Im April 2026 begann die Umsetzung des Verkehrsvertrags für das erste Hochgeschwindigkeitsnetz Ägyptens. Der Vertrag mit 15-jähriger Laufzeit wurde im November 2025 vom Joint Venture DB-ELSEWEDY ELECTRIC for Rail Operations (DB EE) unterzeichnet. DB EE übernimmt im Rahmen des Vertrags den Betrieb und die Instandhaltung des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Das geplante Streckennetz soll sich über rund 2.000 km erstrecken und mehr als 60 Bahnhöfe verbinden.

BETEILIGUNGEN

- Vollständige Veräußerung der Anteile an der ONxpress Transportation Partners Inc., Toronto/Kanada, (25,00%) von der Deutsche Bahn International Operations GmbH an ONxpress Transportation Partners Inc. im August 2025 infolge der Kündigung des Vertrags zur Modernisierung und zum Betrieb des Nahverkehrsnetzes in Toronto und Ontario durch den kanadischen Verkehrsverbund Metrolinx.
- Die [DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH § 53](#) wird seit dem ersten Halbjahr 2026 im Geschäftsfeld DB InfraGO ausgewiesen. Die Werte des ersten Halbjahres 2025 bzw. per 30. Juni 2025 wurden entsprechend angepasst.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2026

- Operative Ergebnisverbesserungen u. a. infolge von umgesetzten Maßnahmen zum Konzernumbau sowie leistungsbedingt besserer Entwicklungen der DB Operational Services.
- Maßnahmen im Rahmen der Sofortprogramme für mehr Sicherheit und Sauberkeit sowie zum Schutz der kritischen Infrastruktur umgesetzt.
- Mitarbeitendenzahl durch Personalbedarfs-senkungen reduziert.

Beteiligungen/Sonstige	1. Halbjahr		Veränderung	
	2026	2025	absolut	%
Gesamtumsatz ¹⁾ in Mio. €	3.280	3.238	+ 42	+ 1,3
DB Business Services	0	1	- 1	- 100
DB Operational Services ¹⁾	3.652	3.619	+ 33	+ 0,9
Sonstige/Konsolidierung ¹⁾	- 372	- 382	+ 10	- 2,6
Außenumsatz in Mio. €	456	437	+ 19	+ 4,3
EBITDA bereinigt ¹⁾ in Mio. €	461	308	+ 153	+ 49,7
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	158	- 13	+ 171	-
DB Business Services	- 14	- 57	+ 43	- 75,4
DB Operational Services ¹⁾	260	126	+ 134	+ 106
Sonstige ¹⁾	- 88	- 82	- 6	+ 7,3
Brutto-Investitionen in Mio. €	473	390	+ 83	+ 21,3
DB Business Services	0	0	-	-
DB Operational Services	377	284	+ 93	+ 32,7
Sonstige	96	106	- 10	- 9,4
Netto-Investitionen in Mio. €	473	390	+ 83	+ 21,3
Mitarbeitende per 30.06. ¹⁾ in VZP	53.779	56.732	- 2.953	- 5,2
DB Business Services	9.487	10.763	- 1.276	- 11,9
DB Operational Services ¹⁾	42.065	43.485	- 1.420	- 3,3
Sonstige ¹⁾	2.227	2.484	- 257	- 10,3
Mitarbeitende im Durchschnitt ¹⁾ in VZP	54.002	57.507	- 3.505	- 6,1

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2025 bzw. per 30. Juni 2025 wegen der geänderten Zuordnung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH § 53 angepasst.

Der leichte Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze mit konzernexternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen Projektgeschäft (v. a. DB Bahnbau und DB E.C.O. Group). Insbesondere der Wegfall von Umsätzen der DB E.C.O. Group in Kanada wirkte gegenläufig dämpfend.

Die Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2025. Umsatzzuwächse resultierten im Wesentlichen aus Veränderungen bei Leistungsabrufen durch zusätzliche Aufträge zum Schutz kritischer Infrastruktur (DB Sicherheit), im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sofortprogramme § 14 (DB Services und DB Sicherheit) sowie mengenbedingt höheren Vermietungserlösen bei DB

Connect. Sie wurden v. a. durch leistungsbedingte Umsatzrückgänge bei DB Fahrzeuginstandhaltung (angepasster Bedarf im Wesentlichen von DB Cargo), bei DB Vertrieb und bei DB Systel (angepasster Bedarf an Lösungen für IT und Consulting) nahezu vollständig aufgezehrt.

Der Aufwand ging getrieben durch den niedrigeren Personalaufwand zurück. Positive Effekte infolge einer deutlich niedrigeren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl (v. a. Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Konzernumbaus § 11) wurden nur teilweise durch zusätzliche Belastungen aus Tarifeffekten aufgezehrt. Unterstützend wirkte zudem u. a. der Rückgang der Abschreibungen (u. a. Wegfall von Einmal-effekten aus Sonderabschreibungen auf Anmietverträge bei DB Immobilien). Die Aufwendungen für bezogene Leistungen lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2025. Leistungsbedingt geringere Aufwendungen für bezogene Leistungen v. a. bei DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Systel wurden durch gegenläufige Effekte bei DB Bahnbau, DB Services, DB Sicherheit und DB Connect nahezu vollständig aufgezehrt.

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 erbringen. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich deutlich besser, da die Erträge v. a. infolge einer höheren konzerninternen und -externen Nachfrage anstiegen und die Aufwendungen zurückgingen. Treiber für die positive Ergebnisentwicklung waren insbesondere DB Bahnbau und DB E.C.O. Group sowie Aufwandsreduzierungen bei DB Systel, in der Konzernleitung und den DB Business Services.

Der deutliche Anstieg der Investitionen resultierte v. a. aus höheren Investitionen in die Werkeinfrastruktur bei der DB Fahrzeuginstandhaltung sowie Fahrzeugbeschaffungen infolge eines leistungsbedingt höheren Bedarfs bei DB Connect. Der Rückgang der Investitionen in der Konzernleitung und bei DB Systel (Wegfall vorgezogener Beschaffungen im ersten Halbjahr 2025) wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank, getrieben durch Personalbedarfsanpassungen (v. a. bei der DB AG sowie bei DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Services, DB Vertrieb und DB Systel). Die konzerninterne Übertragung von Teilbereichen von DB Immobilien zu DB InfraGO § 53 unterstützte die Entwicklung. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte eine leistungsbedingt höhere Mitarbeitendenzahl im Wesentlichen bei DB Bahnbau.

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 2026 nicht wesentlich verändert.

Wesentliche Risiken

Risikokategorie	Wesentliche Risiken	Eintrittswahrscheinlichkeit	Auswirkung	Bedeutung	Veränderung gegenüber Geschäftsbericht 2025
Finanzierung Bundeshaushalt	Anpassung Förderrichtlinie Trassenpreissystem-(TPS)-Förderung Fernverkehr	realisiert	-	-	↘
	Rückforderungen Aufwandsfinanzierung Instandhaltung DB InfraGO	möglich	niedrig	niedrig	-
	Umsatz- und Aufwandsrisiken aus Pünktlichkeit und Baustellen	sehr wahrscheinlich	mittel	mittel	-
Produktion und Technik	Ungeplante Instandhaltungsmaßnahmen	wahrscheinlich	mittel	mittel	↗
	Betrieb Informationstechnologie/Telekommunikation	wahrscheinlich	niedrig	niedrig	↗
	Verzögerung Hochlauf Optimierungsprogramme	möglich	niedrig	niedrig	-
	Informationssicherheit	möglich	niedrig	niedrig	↗
	Konjunktur, Markt und Wettbewerb	Wettbewerb Fernverkehr und Güterverkehr	möglich	niedrig	↘
Recht und Verträge	Haftungsrisiken aus vergangenen Akquisitionen, Rückforderungsrisiken	möglich	niedrig	niedrig	-
Beschaffungs- und Energiemarkt	Beschaffungspreisrisiken	wahrscheinlich	niedrig	niedrig	↗
Besondere Ereignisse	Geopolitische Risiken	möglich	niedrig	niedrig	-
	Extremwetterereignisse	möglich	niedrig	niedrig	-
Kapitalmarkt und Steuern	Steigende Zinsen am Kapitalmarkt	möglich	niedrig	niedrig	-

Unbewertete Risiken, d. h. Risiken, die per 30. Juni 2026 nicht bewertet werden konnten, sind nicht Teil der Tabelle.

Die Methodik zur Bestimmung von Eintrittswahrscheinlichkeit, Auswirkung und Bedeutung ist unverändert und wird im Geschäftsbericht 2025 dargestellt.

Wesentliche Chancen

Chancenategorie	Wesentliche Chancen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Auswirkung	Bedeutung	Veränderung gegenüber Geschäftsbericht 2025
Beschaffungs- und Energiemarkt	Beschaffungspreisrisiken	entfallen	-	-	↘
Finanzierung Bundeshaushalt	Förderung Schienengüterverkehr	entfallen	-	-	↘
Recht und Verträge	Schadenersatz Bauverzögerungen	entfallen	-	-	↘
	Wettbewerbsvorteil Schiene aus hohen Treibstoffpreisen	wahrscheinlich	niedrig	niedrig	↗
	Marktchancen Güterverkehr	entfallen	-	-	↘
Konjunktur, Markt und Wettbewerb	Zusätzliche Erlöse aus Fahrzeugverkäufen	wahrscheinlich	niedrig	niedrig	↗
Regulierung	EuGH-Urteil zur SPNV-Preisbremse gilt analog für Stationspreissystem	möglich	niedrig	niedrig	↗
Kapitalmarkt und Steuern	Sinkende Zinsen am Kapitalmarkt	möglich	niedrig	niedrig	-

Unbewertete Chancen, d. h. Chancen, die per 30. Juni 2026 nicht bewertet werden konnten, sind nicht Teil der Tabelle.

Die Methodik zur Bestimmung von Eintrittswahrscheinlichkeit, Auswirkung und Bedeutung ist unverändert und wird im Geschäftsbericht 2025 dargestellt.

Veränderungen nach Kategorien

Gegenüber den im Geschäftsbericht 2025 dargestellten Risiken sind in den folgenden Kategorien Veränderungen erfolgt:

– Produktion und Technik:

- Die Eintrittswahrscheinlichkeit der »Umsatz- und Aufwandsrisiken aus Pünktlichkeit und Baustellen« aufgrund der schwierigen betrieblichen Lage ist gestiegen, insgesamt bleibt es bei der mittleren Bedeutung, da Belastungen aus der betrieblichen Lage bereits in der Prognose berücksichtigt sind.
- Aufgrund der betrieblichen Lage ist auch das Risiko aus »ungeplanten Instandhaltungsmaßnahmen« in der Bedeutung von niedrig auf mittel gestiegen, da nicht geplante Zusatzbedarfe in der Einzelfehlerbehebung oder Prävention erforderlich werden können.
- Neu hinzugekommen ist ein Risiko von niedriger Bedeutung für den »Betrieb Informationstechnologie/Telekommunikation« aus zusätzlichen Kosten für den laufenden Betrieb und weiterem Mittelbedarf für Digitalisierungsprojekte in der Infrastruktur.
- Außerdem sind konzernübergreifend Risiken der »Informationssicherheit« mit insgesamt niedriger Bedeutung aufgenommen worden, die durch Gegensteuermassnahmen begrenzt werden.

– Konjunktur, Markt und Wettbewerb:

- Die Risiken aus »Wettbewerb Fernverkehr und Güterverkehr« sind in ihrer Bedeutung von mittel auf niedrig gesunken, da die in der Darstellung im Geschäftsbericht enthaltenen Risiken aus der Finanzierung des Deutschland-Tickets bei DB Regio aufgrund der für 2026 gesicherten Finanzierung entfallen sind.
- Aufgrund hoher Treibstoffpreise ist eine Chance niedriger Bedeutung aus Wettbewerbsvorteilen der Schiene entstanden.
- Die Marktchance Güterverkehr ist aufgrund der aktuellen Geschäftsentwicklung bei DB Cargo entfallen.
- Auch wird eine Chance niedriger Bedeutung aus zusätzlichen Erlösen im Zusammenhang mit Fahrzeugverkäufen bei DB Fernverkehr erwartet.

– Finanzierung Bundeshaushalt:

- Das Risiko der ausstehenden Anpassung der Förderrichtlinie zur TPS-Förderung im Fernverkehr wurde bereits in der Prognose berücksichtigt und ist daher nicht mehr Bestandteil des Risikoberichts. Mit dem EuGH-Urteil zur SPNV-Preisbremse im Trassenpreissystem wird nicht mehr davon ausgegangen, dass eine TPS-Förderung für den Fernverkehr erfolgt.
- Auch eine Chance aus zusätzlicher Förderung des Schienengüterverkehrs wird nicht mehr erwartet.
- Dagegen sind Risiken von niedriger Bedeutung aus Rückforderungen des Bundes für die Aufwandsfinanzierung Instandhaltung der Infrastruktur für Vorjahre entstanden.

– Beschaffungs- und Energiemarkt:

- Risiken von niedriger Bedeutung aus steigenden Beschaffungspreisen sind insbesondere bei energie- und personalintensiven Produkten entstanden. Eine Chance aus Beschaffungspreisen wird für 2026 nicht mehr erwartet.

– Regulierung:

- Es besteht eine neue Chance niedriger Bedeutung, sofern das EuGH-Urteil zur SPNV-Preisbremse im TPS analog auch für 2026 im Stationspreissystem angewendet wird und hierdurch eine höhere Kostendeckung erreicht werden kann.

– Recht und Verträge:

- Es werden in 2026 keine Schadenersatzzahlungen von Dritten für Bauverzögerungen mehr erwartet.

– Unbewertete Risiken:

- Die im Geschäftsbericht 2025 dargestellten unbewerteten Chancen und Risiken sind im ersten Halbjahr 2026 entweder eingetreten oder planerisch berücksichtigt worden. Die wesentlichen unbewerteten Risiken betrafen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene, die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21, die Korridorsanierung Hamburg–Berlin sowie die Auswirkungen des EuGH-Verfahrens zur sog. Trassenpreisbremse im SPNV.
- Per 30. Juni 2026 bestanden die wesentlichen unbewerteten Risiken im Zusammenhang mit dem Beihilfeverfahren gegen DB Cargo sowie mit dem Ordnungswidrigkeitsverfahren infolge des Zugunglücks in Garmisch-Partenkirchen.

Risiken aus der Sanierung von DB Cargo

Bei der DB Cargo AG besteht das Risiko, dass innerhalb des Prognosezeitraums wesentliche der Liquiditätsplanung zugrunde liegende Annahmen nicht eintreten (insbesondere, falls die [Transformation von DB Cargo](#) [§ 43f.](#) nicht erfolgreich umgesetzt werden kann, sich die Infrastrukturqualität nicht stabilisiert, die Förderung des Einzelwagenverkehrs durch den Bund nicht auskömmlich erfolgt oder sich Risiken aus der konjunkturellen Entwicklung und dem Marktumfeld materialisieren) und daraus eine Liquiditätslücke entsteht. Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2026 verlief innerhalb der Bandbreite des Sanierungsplans. Dennoch besteht grundsätzlich 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 DBAG stellt dies auch ein Risiko für die DB AG als Kreditgeberin dar. Unverändert ergeben sich aufgrund der Rahmenbedingungen der durch die Europäische Kommission genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe signifikant bestandsgefährdende Risiken für die DB Cargo AG und daraus resultieren finanzielle Risiken für den DB-Konzern.

Bewertung der Gesamtrisikoposition

Über die dargestellten Änderungen hinaus hat sich die im Geschäftsbericht 2025 dargestellte Chancen- und Risikosituation des DB-Konzerns im ersten Halbjahr 2026 nicht wesentlich verändert.

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

Nachtragsbericht

Trassenpreise für 2026 neu festgelegt

Am 22. Juli 2026 hat die BNetzA die [Trassenentgelte für 2026](#) [§ 51](#) neu festgelegt.

Prognosebericht

Konjunkturelle Aussichten

Voraussichtliche Entwicklung / in %	2025	2026 (Prognose März)	2026 (Prognose Juli)
Welthandel	+ 5,0	+ 2,0	+ 5,5
Bruttoinlandsprodukt (BIP) Welt	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,5
BIP Euro-Raum	+ 1,5	+ 1,0	+ 0,5
BIP Deutschland	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5

Stand Juli 2026. Prognose 2026 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Für 2026 wird erneut ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft erwartet. Ein stärker als erwarteter Jahresauftakt 2026 in den USA und China sollte den Welthandel stützen. Auch die europäische Wirtschaft dürfte ihren soliden Wachstumskurs fortsetzen. Für Deutschland wird in 2026 insgesamt ein Wachstum auf dem Niveau des Vorjahres erwartet. Die Industrieproduktion dürfte 2026 ihren Abwärtstrend fortsetzen. Höhere Staatsausgaben sollten zwar unterstützend wirken, können die negativen Effekte steigender Inputkosten und der nachlassenden globalen Nachfrage jedoch voraussichtlich nicht ausgleichen.

Zu den wesentlichen Risiken für die weitere wirtschaftliche Entwicklung zählen die Dauer und Intensität des Nahostkonflikts sowie dessen Auswirkungen auf die internationalen Energiemärkte. Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs durch die Straße von Hormus könnten so das globale Wirtschaftswachstum belasten.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

Voraussichtliche Marktentwicklung / in %	2025	2026 (Prognose März)	2026 (Prognose Juli)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 0,9	+ 1,0	- 1,5

Stand Juli 2026. Prognose für 2026 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt war 2025 durch anhaltendes Wachstum geprägt, blieb allerdings weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau. 2026 wird die Nachfrage voraussichtlich zurückgehen. Die Entwicklung dürfte geprägt werden von rasant gestiegenen Ölpreisen, der konjunkturellen Entwicklung sowie dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen erfahren langfristige und deutliche Veränderungen und teilweise Substitution durch mobiles Arbeiten und digitale Kommunikation.

- Der motorisierte Individualverkehr dürfte 2026 abnehmen und weiterhin unterhalb des Vor-Corona-Niveaus bleiben. Das Segment ist belastet durch sehr hohe Kraftstoffpreise und ein nach der Corona-Pandemie verändertes Mobilitätsverhalten.
- Der innerdeutsche Luftverkehr hat sich 2024 und 2025 auf halbiertem Niveau gegenüber dem Vor-Corona-Niveau eingeschwungen. Infolge stark gestiegener Kerosinpreise seit März 2026 ist im weiteren Jahresverlauf 2026 mit einer wachsenden Anzahl innerdeutscher Flugstreichungen zu rechnen.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr legt 2026 voraussichtlich leicht zu. Der darin enthaltene Buslinienfernverkehr verharnt voraussichtlich weiterhin rund 40 % unter dem Vor-Corona-Niveau.
- Für den Schienenpersonenverkehr ist 2026 mit einem leichten Verkehrsleistungswachstum zu rechnen, das durch den Nahverkehr getrieben werden dürfte. Die Entwicklung dürfte u. a. durch Einschränkungen infolge der hohen Bautätigkeit gebremst werden.

GÜTERVERKEHR

Voraussichtliche Marktentwicklung / in %	2025	2026 (Prognose März)	2026 (Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	-1,5	0,0	-1,5
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	-1,6	+1,0	-0,5

Stand Juli 2026. Prognose für 2026 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Güterverkehr dürfte 2026 das fünfte Jahr in Folge einen Rückgang verzeichnen. Die erwartete wirtschaftliche Erholung in Deutschland hat sich weiter verzögert und fällt zudem schwächer aus als ursprünglich prognostiziert. Belastend dürfte die anhaltende Konjunkturschwäche wirken. Die Verkehrsleistung lag bereits im ersten Quartal 2026 unter dem niedrigen Vorjahresniveau. Da für den weiteren Jahresverlauf 2026 keine spürbare Belebung erwartet wird, wurden die Prognosen nach unten revidiert. Eine nachhaltige Stabilisierung des Marktes wird aus heutiger Sicht erst ab 2027 erwartet.

Auch der deutsche Schienengüterverkehr dürfte weiter schrumpfen. In zentralen Kundensektoren wie Chemie und Automotive verschärfen sich die bereits 2025 beobachteten Nachfragerückgänge. Gleichzeitig dürften sich die Verluste in schienenaffinen Gütergruppen wie Kohle und Koks fortsetzen. Der Kombinierte Verkehr kann seine bisherige Stabilisierungsfunktion voraussichtlich nicht mehr erfüllen und leidet zudem unter den Auswirkungen der Korridorsanierungen im Schienennetz.

Der deutsche Straßengüterverkehr dürfte 2026 eine Seitwärtsbewegung zeigen. Belastend dürften die verhaltene Konjunktur, begrenzte Laderaumangebote und der hohe

Kostendruck wirken. Positive Impulse dürften weiterhin aus dem E-Commerce kommen, der insbesondere das Segment Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) stützt und einen stärkeren Marktrückgang verhindern sollte.

Eine Trendwende bei der Binnenschifffahrt ist nicht in Sicht. Angesichts der strukturell rückläufigen Nachfrage nach Massengütern ist kaum Wachstumspotenzial erkennbar. Die schwache Entwicklung der vergangenen zwölf Monate dürfte sich fortsetzen. Für das Gesamtjahr 2026 wird ein moderater Rückgang erwartet, wodurch der Modalanteil voraussichtlich weiter sinken wird.

Die wirtschaftliche Erholung mit den damit verbundenen Effekten auf die Transportmengen im europäischen Schienengüterverkehr blieb Anfang 2026 aus. Im zweiten Quartal 2026 gibt es Anzeichen für eine Stabilisierung der Wirtschaft im europäischen Raum, die mit Entspannungssignalen bei einigen geopolitischen Ereignissen einhergehen. Auf dieser Grundlage ist die Erwartung, dass der europäische Schienengüterverkehr 2026 zwar leicht schrumpfen wird, allerdings nicht im Ausmaß des ersten Quartals 2026.

INFRASTRUKTUR

Im zweiten Halbjahr 2026 ist im Personenverkehr von einer verhaltenen Absatzentwicklung auszugehen, die durch das weiterhin hohe Baugeschehen, u. a. infolge der Korridorsanierungen Obertraubling–Passau und Troisdorf–Wiesbaden, voraussichtlich gedämpft wird.

Im Güterverkehr gibt es auf Marktebene und bei der Trassennachfrage bei DB InfraGO eine Unterscheidung. Während die Verkehrsleistung aufgrund rückläufiger Transportmengen – insbesondere in schweren Gütergruppen – weiterhin unter Druck steht, kann sich die Nachfrage nach Trassenkilometern davon abweichend entwickeln. Für das zweite Halbjahr 2026 werden Aufholeffekte in der Trassennachfrage erwartet.

Bei den Stationshalten wird auch auf Gesamtjahressicht 2026 mit einer leicht rückläufigen Entwicklung gerechnet. Der Marktanteil der konzernexternen Bahnen fällt voraussichtlich moderat im Vergleich zum Vorjahr.

Beschaffungsmärkte

2026 sind stärkere Lohnsteigerungen zu erwarten. Getrieben durch den Anstieg des Mindestlohns wird von einer durchschnittlichen Steigerungsrate über alle Lohngruppen in Deutschland i. H. v. mindestens 3 % ausgegangen. Die erwartete Lohnentwicklung ist eine wichtige Einflussgröße, da Personalkosten in vielen Beschaffungsmärkten einen wesentlichen Kostenbestandteil darstellen und damit Einfluss auf die zukünftige Kostenentwicklung haben können.

Aufgrund der Verschärfung des Nahostkonflikts wird im Allgemeinen mit deutlich steigenden Erzeugerpreisen für 2026 gerechnet – nach einem Rückgang in den Vorjahren.

Besonders die Preisentwicklung an den Energiemärkten bleibt maßgeblich von diesen geopolitischen Risiken geprägt. Die Unsicherheit hinsichtlich der Verfügbarkeit globaler Energietransporte, insbesondere im Zusammenhang mit der strategisch wichtigen Straße von Hormus, führt zu anhaltenden Risikoprämien. Solange keine nachhaltige Entspannung des Nahostkonflikts erkennbar ist, muss von einer Fortsetzung des derzeitigen Umfelds aus hohen Preisen und erhöhter Volatilität ausgegangen werden. Das Beschaffungsportfolio des DB-Konzerns mit u. a. festen Lieferkonditionen hilft, die Preissteigerungen in 2026 zu minimieren.

Finanzmärkte

Für das zweite Halbjahr 2026 wird ein weiterhin anspruchsvolles Umfeld für den Euro-Kapital- und -Geldmarkt erwartet. Nach der Zinserhöhung im Juni 2026 dürfte die Europäische Zentralbank (EZB) angesichts gestiegener geopolitischer Unsicherheiten mit negativen Auswirkungen auf die Marktentwicklung von Energiepreisen an einem vorsichtig restriktiven, datenabhängigen Kurs festhalten. Die Renditen an den Euro-Rentenmärkten dürften sich auf erhöhtem Niveau stabilisieren bzw. leicht steigen. Belastend wirken dabei insbesondere Erwartungen hoher Staatsanleiheemissionen sowie der fortgesetzte Bilanzabbau der EZB. Konjunkturelle und geopolitische Risiken könnten zeitweise dämpfend wirken.

Entwicklung des DB-Konzerns

- Erwartungen für wirtschaftliche Entwicklung in 2026 weitgehend unverändert.
- Pünktlichkeit aufgrund der herausfordernden operativen Situation anhaltend unter Druck.
- Höhere Reduktion der absoluten Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zum Basisjahr 2019 erwartet.

WESENTLICHE FINANZIELLE KENNZAHLEN

Voraussichtliche Entwicklung	2025	2026 (Prognose März)	2026 (Prognose Juli)
Umsatz bereinigt in Mrd. €	27,0	~28	~28
EBIT bereinigt in Mrd. €	0,3	~0,6	~0,6
Jahresergebnis ¹⁾ in Mrd. €	-2,3	-	> 0
ROCE in %	0,6	~1	~1
Tilgungsdeckung in %	13,4	~13	~13
Netto-Finanzschulden per 31.12. in Mrd. €	20,7	-	< 26

¹⁾ Ohne nicht fortgeführte Geschäftsbereiche.

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2026 haben wir bei den wesentlichen finanziellen Kennzahlen keine Anpassungen an unseren Erwartungen für das Gesamtjahr 2026 vorgenommen.

Die für die Prognose der EBIT-Entwicklung im Geschäftsjahr 2026 per 30. Juni 2026 bestehenden Chancen und Risiken sind im [Chancen- und Risikobericht](#) § 59ff. dargestellt.

WESENTLICHE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Voraussichtliche Entwicklung	2025	2026 (Prognose März)	2026 (Prognose Juli)
Pünktlichkeit (betrieblich) DB Fernverkehr in %	60,1	60	58 - 61
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	88,7	~89	87,5 - 89,5
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	67,7	~68	64 - 66
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,7	3,7
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 im Vergleich zu 2019 in %	-21,8	≤ -23	~-24
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland ¹⁾ in %	71,6	≥ 72	≥ 72
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.422	> 2.470	> 2.470

¹⁾ Der Wert für 2025 entspricht dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach dem Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) und kann deshalb von der vorläufigen Angabe aus dem Vorjahresbericht abweichen.

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und aktualisierter Einschätzungen haben wir Anpassungen an unseren Erwartungen für das Gesamtjahr 2026 bei wesentlichen nichtfinanziellen Kennzahlen vorgenommen:

- Die Pünktlichkeitsentwicklung im ersten Halbjahr 2026 blieb hinter unseren Erwartungen zurück und setzt die Erreichung des Jahresziels für 2026 bei DB Fernverkehr und DB Regio stark unter Druck. Das angegebene Intervall spiegelt dabei die veränderten Risiken der Zielerreichung wider. Die Gegensteuerung im zweiten Halbjahr 2026 wird weiter durch DB InfraGO und die EVU intensiviert. Bei DB Cargo gehen wir nicht davon aus, die schwächere Entwicklung im ersten Halbjahr 2026 im zweiten Halbjahr 2026 kompensieren zu können.
- Die Prognose zum Rückgang der absoluten Treibhausgasemissionen haben wir auf Basis der Entwicklung im ersten Halbjahr 2026 präzisiert.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Zwischenlagebericht 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
	2026	2025	
Umsatzerlöse	13.594	13.327	26.985
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.111	2.039	4.292
Gesamtleistung	15.705	15.366	31.277
Sonstige betriebliche Erträge	3.204	2.056	6.463
Materialaufwand	-6.357	-5.997	-13.024
Personalaufwand	-8.763	-8.605	-17.676
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	-1.715	-1.637	-4.843
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.728	-1.584	-3.970
Operatives Ergebnis (EBIT)	346	-401	-1.773
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	2	6	13
Zinserträge	215	116	259
Zinsaufwendungen	-411	-402	-766
Übriges Finanzergebnis	12	-78	-37
Finanzergebnis	-182	-358	-531
Ergebnis vor Ertragsteuern	164	-759	-2.304
Ertragsteuern	-17	-1	0
Ergebnis nach Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen	147	-760	-2.304
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	132	-776	-2.332
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	8	14	22
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	7	2	6
Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	-22	7.653	7.653
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	-22	7.652	7.652
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	-	-	-
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	-	1	1
Ergebnis nach Ertragsteuern	125	6.893	5.349
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	110	6.876	5.320
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	8	14	22
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	7	3	7
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert	0,31	-1,80	-5,42
verwässert	0,31	-1,80	-5,42
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert	-0,05	17,79	17,79
verwässert	-0,05	17,79	17,79
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	0,26	15,99	12,37
verwässert	0,26	15,99	12,37

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

	1. Halbjahr		
	2026	2025	2025
Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. bzw. 31.12. / in Mio. €			
Ergebnis nach Steuern	125	6.893	5.349
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden			
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – fortgeführte Geschäftsbereiche	6	174	393
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	24	24
	6	198	417
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden			
Änderung aus Währungsumrechnung – fortgeführte Geschäftsbereiche	9	160	154
Änderung aus Währungsumrechnung – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-190	-190
Änderung Fair Value von Wertpapieren – fortgeführte Geschäftsbereiche	10	0	-1
Änderung Fair Value von Wertpapieren – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-	-
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – fortgeführte Geschäftsbereiche	40	44	2
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-	-
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – fortgeführte Geschäftsbereiche	1	0	-1
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-	-
	60	14	-36
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (vor Steuern)	66	212	381
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	-17
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-11	-11
	-1	-17	-28
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	-	-	-
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	-	-
	-	-	-
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (nach Steuern)	65	195	353
Gesamtergebnis	190	7.088	5.702
Gesamtergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	175	7.074	5.676
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	8	14	22
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	7	0	4
Den Aktionären der Deutschen Bahn AG zurechenbares Gesamtergebnis der Periode aus			
fortgeführten Geschäftsbereichen	197	-402	-1.800
nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	-22	7.476	7.476

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio. €	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2025
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	66.486	64.744	60.413
Immaterielle Vermögenswerte	1.507	1.458	1.418
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	405	406	403
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	52	40	38
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.107	2.045	2.085
Derivative Finanzinstrumente	770	706	750
Aktive latente Steuern	52	51	49
	71.379	69.450	65.156
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	2.358	2.324	2.383
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	0	0	557
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.052	3.549	3.391
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.610	1.985	2.090
Forderungen aus Ertragsteuern	48	39	35
Derivative Finanzinstrumente	133	46	118
Flüssige Mittel	9.358	11.408	9.397
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2	76	39
	17.561	19.427	18.010
Bilanzsumme	88.940	88.877	83.166

Passiva

in Mio. €	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2025
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	20.717	20.655	16.424
Erwirtschaftete Ergebnisse	6.421	6.308	7.897
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	29.288	29.113	26.471
Hybridkapital	1.006	998	1.006
Nicht beherrschende Anteile	51	50	44
	30.345	30.161	27.521
Langfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	28.585	29.535	28.479
Übrige Verbindlichkeiten	759	811	785
Derivative Finanzinstrumente	228	296	331
Pensionsverpflichtungen	2.942	2.903	3.043
Sonstige Rückstellungen	2.827	2.933	2.638
Passive Abgrenzungen	2.770	2.712	917
Passive latente Steuern	19	11	2
	38.130	39.201	36.195
Kurzfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	3.340	3.449	4.464
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.928	4.127	3.311
Sonstige Verbindlichkeiten	4.728	3.973	4.098
Ertragsteuerschulden	55	22	28
Derivative Finanzinstrumente	92	111	157
Sonstige Rückstellungen	7.401	7.034	6.446
Passive Abgrenzungen	921	799	924
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	-	22
	20.465	19.515	19.450
Bilanzsumme	88.940	88.877	83.166

Konzern-Kapitalflussrechnung

	1. Halbjahr		
	2026	2025	2025
Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. bzw. 31.12. / in Mio. €			
Ergebnis vor Ertragsteuern	164	- 759	- 2.304
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.715	1.637	4.843
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	-	-	-
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	- 38	10	53
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	0	0	- 15
Ergebnis aus dem Abgang von konsolidierten Unternehmen	- 30	1	- 15
Zins- und Dividendenerträge	- 220	- 120	- 263
Zinsaufwendungen	411	402	766
Fremdwährungsergebnis	15	69	40
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	- 2	- 6	- 13
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge ¹⁾	1.211	852	2.960
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	- 637	- 1.531	- 1.471
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten	129	- 2	- 932
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	2.718	553	3.649
Erhaltene Zinsen	122	87	190
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	9	9	11
Gezahlte Zinsen	- 206	- 278	- 590
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern	- 24	- 20	- 38
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche	2.619	351	3.222
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	724	724
Mittelfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	2.619	1.075	3.946
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	129	79	685
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	- 8.425	- 7.233	- 20.901
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	5.302	1.313	7.645
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	- 167	- 120	- 136
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte	59	61	518
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	- 76	- 215	- 22
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettoszahlungsmittel	12	12.492	12.528
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettoszahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	- 32	-	0
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bilanzierten Unternehmen	0	0	17
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bilanzierten Unternehmen	- 1	-	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 3.199	6.377	334
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	- 63	- 63
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 3.199	6.314	271
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	-	4.243	8.314
Auszahlungen für Kapitalrückzahlungen	-	- 1.000	- 1.000
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	- 5	- 13	- 33
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	- 274	- 249	- 504
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten	- 11	- 31	- 47
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen	-	-	-
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen	- 1.334	- 202	- 2.016
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen des Bundes	-	-	3.000
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes	-	-	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper ²⁾	174	122	323
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper ²⁾	- 14	- 4.521	- 4.500
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 1.464	- 1.651	3.537
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit – nicht fortgeführte Geschäftsbereiche	-	- 204	- 204
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 1.464	- 1.855	3.333
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	- 2.044	5.534	7.550
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	11.408	4.170	4.170
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	- 7	-	-
Veränderung der flüssigen Mittel der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	-	- 388	- 393
Änderungen in der Zusammensetzung des Finanzmittelfonds	-	103	103
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	1	- 22	- 22
Flüssige Mittel am Ende der Periode	9.358	9.397	11.408

¹⁾ Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.

²⁾ Einschließlich der Veränderung der kurzfristigen Bankschulden zwischen den Stichtagen.

Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Rücklagen							Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital	
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen						Summe
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 erfolgs- neutralen 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

in Mio. €	Rücklagen							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						Summe
Stand per 01.01.2026	2.150	20.057	62	9	265	278	- 16	20.655	6.308	29.113	998	50	30.161
* Kapitalerhöhung/ Kapitalzuführung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
= Kapitalherabsetzung/ Kapitalrückzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 2	- 2
= Dividendenzahlung/ Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 4	- 4
= Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-	-	0	-	-	0	-	0	-	-	0
* Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	- 3	-	- 3	3	-	-	0	0
* Gesamtergebnis	-	-	9	11	40	5	-	65	110	175	8	7	190
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	110	110	8	7	125
davon Währungsänderungen	-	-	9	-	-	-	-	9	-	9	-	0	9
davon latente Steuern	-	-	-	-	-	- 1	-	- 1	-	- 1	-	-	- 1
davon Fair-Value-Änderungen/ Reklassifizierungen	-	-	-	10	40	-	-	50	-	50	-	-	50
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	6	-	6	-	6	-	0	6
davon Anteil an erfolgs- neutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	1
Stand per 30.06.2026	2.150	20.057	71	20	305	280	- 16	20.717	6.421	29.288	1.006	51	30.345

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo	
Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. bzw. per 30.06. / in Mio. €	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Externe Umsatzerlöse	2.956	2.881	5.507	5.302	2.346	2.388
Interne Umsatzerlöse	96	93	77	67	137	143
Umsatzerlöse	3.052	2.974	5.584	5.369	2.483	2.531
Externe übrige Erträge	199	133	235	246	255	268
Interne übrige Erträge	117	138	102	62	75	39
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	11	12	32	29	20	25
Summe Erträge	3.379	3.257	5.953	5.706	2.833	2.863
Materialaufwand	-1.729	-1.788	-3.498	-3.329	-1.440	-1.486
Personalaufwand	-794	-798	-1.560	-1.474	-927	-996
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-437	-431	-475	-480	-310	-311
EBITDA	419	240	420	423	156	70
Planmäßige Abschreibungen ¹⁾	-271	-299	-330	-320	-157	-165
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ²⁾	-	0	-1	0	0	-1
EBIT (operatives Ergebnis)	148	-59	89	103	-1	-96
Operativer Zinssaldo ⁴⁾	-73	-73	23	16	-59	-69
davon operative Zinserträge	1	1	49	40	10	8
davon operativer Zinsaufwand	-74	-74	-26	-24	-69	-77
Operatives Ergebnis nach Zinsen ⁴⁾	75	-132	112	119	-60	-165
Capital Employed ⁵⁾	7.355	8.733	1.888	2.050	2.585	2.921
Netto-Finanzschulden	5.073	5.527	-1.256	-998	2.358	2.621
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	1	5	5	23	26
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	-2	1
Brutto-Investitionen	559	377	348	235	98	151
Erhaltene Investitionszuschüsse	-1	-	-40	-2	-7	0
Netto-Investitionen	558	377	308	233	91	151
Zugänge im Anlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	16	-	35	-
Mitarbeitende ⁶⁾	19.762	21.045	43.031	42.891	24.229	27.155

¹⁾ Werte des ersten Halbjahres 2025 bzw. per 30. Juni 2025 wegen Umgliederung der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH angepasst, siehe Abschnitt »Veränderungen in der Segmentzuordnung« **72**.

²⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederungen im Zusammenhang mit der PPA-Amortisation von Kundenverträgen und die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

³⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im Segmentergebnis enthalten.

⁴⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

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

⁶⁾ Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Nachwuchskräfte zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).



DB InfraGO ¹⁾		DB Energie		Beteiligungen/ Sonstige ¹⁾		Konsolidierung		DB-Konzern bereinigt		Überleitung ²⁾		DB-Konzern	
2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025
1.627	1.588	692	742	456	437	-	-	13.584	13.338	10	-11	13.594	13.327
2.667	2.730	1.002	935	2.824	2.801	-6.803	-6.769	-	-	-	-	-	-
4.294	4.318	1.694	1.677	3.280	3.238	-6.803	-6.769	13.584	13.338	10	-11	13.594	13.327
2.068	1.074	4	28	262	251	-	-11	3.023	1.989	181	67	3.204	2.056
133	96	6	7	894	925	-1.327	-1.267	-	-	-	-	-	-
1.393	1.329	21	21	151	127	483	496	2.111	2.039	-	-	2.111	2.039
7.888	6.817	1.725	1.733	4.587	4.541	-7.647	-7.551	18.718	17.366	191	56	18.909	17.422
-2.746	-2.331	-1.419	-1.476	-1.267	-1.271	5.760	5.689	-6.339	-5.992	-18	-5	-6.357	-5.997
-3.115	-2.928	-103	-96	-2.136	-2.225	2	-	-8.633	-8.517	-130	-88	-8.763	-8.605
-1.434	-1.223	-73	-71	-723	-737	1.835	1.794	-1.617	-1.459	-111	-125	-1.728	-1.584
593	335	130	90	461	308	-50	-68	2.129	1.398	-68	-162	2.061	1.236
-659	-537	-39	-38	-303	-307	46	44	-1.713	-1.622	-1	0	-1.714	-1.622
0	0	-	-	0	-14	-	-	-1	-15	-	-	-1	-15
-66	-202	91	52	158	-13	-4	-24	415	-239	-69	-162	346	-401
-78	-74	-6	-3	-4	-55	-	-11	-197	-269	-	-	-	-
9	15	1	1	344	384	-298	-369	116	80	-	-	-	-
-87	-89	-7	-4	-348	-439	298	358	-313	-349	-	-	-	-
-144	-276	85	49	154	-68	-4	-35	218	-508	-	-	-	-
40.477	36.397	1.477	1.276	1.282	1.485	-1.223	-1.179	53.841	51.683	-	-	53.841	51.683
10.815	11.085	1.011	815	3.571	2.997	-1	-	21.571	22.047	-	-	21.571	22.047
4	2	-	-	373	369	-	-	405	403	-	-	405	403
0	-	-	-	3	5	1	-	2	6	-	-	2	6
6.919	6.007	179	164	473	390	97	14	8.673	7.338	-	-	8.673	7.338
-5.143	-1.227	-111	-84	0	0	-	-	-5.302	-1.313	-	-	-5.302	-1.313
1.776	4.780	68	80	473	390	97	14	3.371	6.025	-	-	3.371	6.025
4	-	-	-	-	-	-	-	55	-	-	-	55	-
74.652	72.563	2.212	2.133	53.779	56.732	-	-	217.665	222.519	-	-	217.665	222.519

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⁾	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Deutschland	13.030	12.701	68.407	62.237	54.395	52.146	8.548	7.266	3.252	5.953	207.373	211.250
Europa (ohne Deutschland)	515	531	771	824	695	710	25	56	19	56	8.930	9.885
Asien/Pazifik	10	6	0	0	-24	-22	0	0	0	0	1.148	1.159
Nordamerika	18	89	2	0	-1	7	2	2	2	2	121	148
Übrige Welt	11	11	-	-	-2	2	-	0	-	0	93	77
Konsolidierung	-	-	-1.048	-1.098	-1.222	-1.160	98	14	98	14	-	-
DB-Konzern bereinigt	13.584	13.338	68.132	61.963	53.841	51.683	8.673	7.338	3.371	6.025	217.665	222.519
Überleitung	10	-11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	13.594	13.327	68.132	61.963	53.841	51.683	8.673	7.338	3.371	6.025	217.665	222.519

¹⁾ Angabe per 30. Juni.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2026 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 2025 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2025

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2026 vorgelegten Finanzinformationen mit dem ersten Halbjahr 2025 ist unter Berücksichtigung der folgenden Sachverhalte gegeben.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Im ersten Halbjahr 2026 gab es keine neuen und für den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) wesentlichen Standards, Interpretationen und Änderungen der IAS/IFRS-Standards, die innerhalb des ersten Halbjahres 2026 verpflichtend anzuwenden waren.

VERÄNDERUNGEN IN DER SEGMENTZUORDNUNG

Zum 1. Januar 2026 wurde die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, die bisher dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet war, DB InfraGO zugeordnet. Die Werte des ersten Halbjahres 2025 im Segmentbericht wurden entsprechend angepasst.

SCHÄTZ- UND PROGNOSEUNSIKERHEITEN

Schätzungen und Prognosen unterlagen auch im ersten Halbjahr 2026 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.

Die Einbeziehung der DB Cargo AG erfolgt unter Berücksichtigung einer positiven Fortbestehensprognose. Bei der DB Cargo AG besteht das Risiko, dass innerhalb des Prognosezeitraums wesentliche der Liquiditätsplanung zugrunde liegende Annahmen nicht eintreten und daraus eine Liquiditätslücke entsteht (insbesondere, falls die Transformation von DB Cargo nicht erfolgreich umgesetzt werden kann, sich die Infrastrukturqualität nicht stabilisiert, die Förderung des Einzelwagenverkehrs durch den Bund nicht auskömmlich erfolgt oder sich Risiken aus der konjunkturellen Entwicklung und dem Marktumfeld materialisieren). Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2026 verlief innerhalb der Bandbreite des Sanierungsplans. Dennoch besteht grundsätzlich 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 Rahmenbedingungen der durch die Europäische Kommission genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe signifikant bestandsgefährdende Risiken für die DB Cargo AG und daraus resultieren finanzielle Risiken für den DB-Konzern.

KONSOLIDIERUNGSKREIS

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

	Deutschland 30.06. 2026	Übrige Welt 30.06. 2026	Insgesamt 30.06. 2026	Insgesamt 30.06. 2025	Insgesamt 31.12. 2025
Vollkonsolidierte Konzerngesellschaften					
Stand per 01.01.	86	56	142	340	340
Zugänge	5	5	10	2	3
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	0	0
Abgänge ¹⁾	-1	-5	-6	-191	-197
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	-1	-1	0	0
Konzerninterne Transaktionen (Verschmelzungen) ¹⁾	0	0	0	-3	-4
Stand per 30.06./31.12.	91	55	146	148	142

¹⁾ Wert per 30. Juni 2025 angepasst.

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Der DB-Konzern hat im ersten Halbjahr 2026 39 Mio. € (im ersten Halbjahr 2025: keine) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewendet. Die Zugänge von Unternehmen zum Konsolidierungskreis betrafen acht erworbene sowie zwei neu gegründete Gesellschaften. Es handelt sich bei den Erwerben unter anderem um:

Gesellschaft	Tätigkeitsbereich	Segment
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (Tegernsee-Bahn), Tegernsee	Betrieb von Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehr	DB InfraGO, ab 2. März 2026
Dietmar Zimmermann Busunternehmen GmbH, Kitzingen	Betrieb eines Busunternehmens	DB Regio, ab 4. Mai 2026

Aus den Erwerben haben sich nachfolgende Firmenwerte ergeben:

in Mio. €	30.06. 2026	davon Dietmar Zimmermann Busunternehmen GmbH	davon Tegernsee-Bahn
Kaufpreis			
Geleistete Zahlungen	39	14	1
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	3	2	-
Gesamte übertragene Gegenleistung	42	16	1
- Fair Value des erworbenen Nettovermögens	30	13	1
Goodwill	12	3	0

Sowohl einzeln als auch insgesamt waren die Erwerbe für den DB-Konzern nicht wesentlich.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelte es sich um fünf Liquidationen und einen Verkauf. Aus dem Verkauf ergab sich im ersten Halbjahr 2026 ein Zahlungsmittelzufluss von 5 Mio. € (im ersten Halbjahr 2025: 12,5 Mrd. € fast ausschließlich aus dem Verkauf von DB Schenker).

Der Abgang aus der Änderung der Einbeziehungsart betraf eine Gesellschaft, die seit dem Beginn des Berichtsjahres als sonstige Beteiligung bilanziert wird.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem ersten Halbjahr 2025 eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich.

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

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

in Mio. €	01.01. bis 30.06. 2026	01.01. bis 30.06. 2025	2025
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	10.671	10.423	21.121
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	4.030	3.774	7.788
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	1.419	1.362	2.722
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	705	730	1.488
Sonstige Umsatzerlöse	621	611	1.271
Erlösschmälerungen	-67	-44	-127
Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden nach IFRS 15	13.349	13.082	26.475
Erlöse aus Vermietung und Verpachtung	245	245	510
Insgesamt	13.594	13.327	26.985

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

Auftragsbestand gesichert / in Mio. €	30.06. 2026	31.12. 2025	30.06. 2025
Personenverkehrsverträge ¹⁾	86.957	88.354	82.254
Logistik- und Güterverkehrsverträge ²⁾	210	236	163
Übrige Verträge ^{1), 2)}	1.570	1.456	1.583
Insgesamt	88.737	90.046	84.000

¹⁾ Wert per 30. Juni 2025 angepasst.

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 bei DB Regio infolge erbrachter Leistungen; gegenläufig erhöhte sich der Auftragsbestand im Segment Beteiligungen/Sonstige aufgrund gewonnener Verkehrsverträge. 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 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. 123 Mio. € (per 31. Dezember 2025: 103 Mio. €; per 30. Juni 2025: 118 Mio. €) wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert. Ein Betrag i. H. v. 66 Mio. € (per 31. Dezember 2025: 46 Mio. €; per 30. Juni 2025: 63 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. 1.591 Mio. €, davon langfristig: 633 Mio. € (per 31. Dezember 2025: 1.468 Mio. €, davon langfristig: 631 Mio. €; per 30. Juni 2025: 1.525 Mio. €, davon langfristig: 568 Mio. €) wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen.

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

Der Bilanzausweis per 30. Juni 2026 betraf Fahrzeuge unterschiedlicher Baureihen von DB Fernverkehr. Das Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen setzte sich nach dem im ersten Halbjahr 2025 vollzogenen Verkauf von DB Schenker wie folgt zusammen:

	DB Schenker		
in Mio. €	01.01. bis 30.06. 2026	01.01. bis 30.06. 2025	01.01. bis 31.12. 2025
Umsatzerlöse	-	6.137	6.137
Sonstige Erträge, Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen, Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen, übriges Finanzergebnis	-	295	295
Aufwendungen	-	-6.066	-6.066
Ergebnis vor Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	-	366	366
Ertragsteuern	-	-56	-56
Abgangsergebnis im Zusammenhang mit nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	8	7.343	7.343
Steuern auf das Abgangsergebnis von nicht fortzuführenden Aktivitäten	-30	-	-
Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführten Geschäftsbereichen	-22	7.653	7.653

Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen (per 30. Juni 2026: 25 Mio. €; per 31. Dezember 2025: 22 Mio. €; per 30. Juni 2025: 18 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 2026 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:

in Mio. €	30.06. 2026	31.12. 2025	30.06. 2025
Begebung und Übertragung von Wechseln	12	12	14
Sonstige Eventualschulden	51	46	59
Insgesamt	63	58	73

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.

Darüber hinaus bestanden per 30. Juni 2026 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften i. H. v. 38 Mio. € (per 31. Dezember 2025: 96 Mio. €; per 30. Juni 2025: 74 Mio. €), von denen 35 Mio. € auf Haftungen entfielen, die im Zusammenhang mit DB Schenker sowie dem Verkauf von DB Arriva standen und noch nicht zum Closing abgelöst wurden. Weiterhin dienten per 30. Juni 2026 Sachanlagen mit Buchwerten von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2025: 0 Mio. €; per 30. Juni 2025: 1 Mio. €) der Besicherung von Krediten.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet kraft Gesetzes gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

Angaben zum beizulegenden Zeitwert von Finanzinstrumenten

Die Buchwerte der flüssigen Mittel (per 30. Juni 2026: 9.358 Mio. €; per 31. Dezember 2025: 11.408 Mio. €; per 30. Juni 2025: 9.397 Mio. €), der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (per 30. Juni 2026: 6.589 Mio. €; per 31. Dezember 2025: 6.088 Mio. €; per 30. Juni 2025: 6.256 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 2026: 7.607 Mio. €; per 31. Dezember 2025: 7.211 Mio. €; per 30. Juni 2025: 6.494 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellten zum Bilanzstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten entfielen per 30. Juni 2026 1.180 Mio. € (per 31. Dezember 2025: 1.491 Mio. €; per 30. Juni 2025: 1.310 Mio. €) auf nichtfinanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfielen per 30. Juni 2026 1.809 Mio. € (per 31. Dezember 2025: 1.700 Mio. €; per 30. Juni 2025: 1.699 Mio. €) auf nichtfinanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden mit einem Buchwert von 28.585 Mio. € betrug per 30. Juni 2026 26.022 Mio. € (per 31. Dezember 2025: 29.535 Mio. € [Buchwert], 26.873 Mio. € [beizulegender Zeitwert]; per 30. Juni 2025: 28.479 Mio. € [Buchwert], 26.818 Mio. € [beizulegender Zeitwert]).

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente gehörten zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1. Darüber hinaus gehörten die in den flüssigen Mitteln zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Geldmarktfonds (per 30. Juni 2026: 1.444 Mio. €; per 31. Dezember 2025: 1.484 Mio. €; per 30. Juni 2025: 536 Mio. €) zum Bewertungslevel 1 sowie für den Verkauf qualifizierende Forderungen i. H. v. 12 Mio. € (per 31. Dezember 2025: 26 Mio. €; per 30. Juni 2025: keine) und sonstige Beteiligungen zum Bewertungslevel 3. Wesentliche Bewertungseffekte für diese Vermögenswerte bestanden nicht. Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im ersten Halbjahr 2026 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. 2026	31.12. 2025	30.06. 2025
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	33.124	28.809	29.954
immateriellen Vermögenswerten	31	21	29
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	510	505	503
Insgesamt	33.665	29.335	30.486

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 Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz. Der leichte Anstieg ergab sich aus Währungskurseffekten.

Sonstige Erläuterungen

ANSTIEG SACHANLAGEVERMÖGEN

Insbesondere infolge angestiegener Investitionen bei DB InfraGO im Zusammenhang mit der Sanierung der Schieneninfrastruktur hat sich das Sachanlagevermögen im DB-Konzern per 30. Juni 2026 deutlich erhöht.

ANLEIHENTILGUNG

Per 30. Juni 2026 wurden insgesamt drei fällig gewordene Senioranleihen der DB AG über 5.000 Mio. SEK (494 Mio. €), 300 Mio. GBP (341 Mio. €) sowie über 500 Mio. € getilgt.

ANZAHL AUSGEGEBENER AKTIEN

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien betrug per 30. Juni 2026 unverändert 430.000.000 Stück.

VERÄNDERUNGEN IM VORSTAND

Mit Wirkung per 30. April 2026 hat Karin Dohm (Ressort Finanzen) einvernehmlich das Unternehmen verlassen; Evelyn Palla übernahm gem. der Geschäftsordnung für den Vorstand kommissarisch die Leitung des Ressorts Finanzen.

Im Juni 2026 wurde Michael Obrowski vom Aufsichtsrat zum Vorstand (Ressort Finanzen) bestellt. Er übernimmt diese Aufgabe voraussichtlich zum 1. September 2026.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

NEUFESTSETZUNG TRASSENPREISE 2026

Mit Beschluss vom 22. Juli 2026 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Trassenpreise im deutschen Schienenverkehr für 2026 neu festgesetzt. Der Beschluss entfaltet Wirkung für Verkehrsleistungen ab dem 14. Dezember 2025. Im Vergleich zu den bislang angewandten Trassenpreisen wurden die Infrastrukturentgelte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erhöht sowie für den Schienengüterverkehr (SGV) und den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gesenkt. Dem Grunde nach führt dies zu Rückzahlungsansprüchen der SPFV- und SGV-Unternehmen gegenüber der DB InfraGO AG und zu zusätzlichen Entgeltbelastungen für SPNV-Unternehmen. Innerhalb des DB-Konzerns sind hiervon neben DB InfraGO auch DB Fernverkehr, DB Cargo sowie DB Regio betroffen. Auf Grundlage bestehender verkehrsvertraglicher Regelungen zwischen DB Regio und den Aufgabenträgern geht der DB-Konzern derzeit davon aus, dass ein wesentlicher Teil der zusätzlichen Belastungen bei DB Regio kompensiert wird. Der DB-Konzern erwartet aus der Neufestsetzung der Trassenpreise insgesamt einen deutlich positiven Nettoeffekt.

Berlin, den 24. Juli 2026

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Kontaktinformationen

INVESTOR RELATIONS, FINANCIAL AND ESG DISCLOSURES

Deutsche Bahn AG
Investor Relations, Financial and ESG Disclosures
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.297-640 31
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir



Dieser Zwischenbericht wurde am 30. Juli 2026 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 24. Juli 2026) und ist auch im Internet unter db.de/zb abrufbar.



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

Die Zwischenberichte und Geschäftsberichte des Deutschen 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 — 030.297-610 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

25. MÄRZ 2027

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2026

IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Financial and ESG Disclosures, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Die Lithografen GmbH, Darmstadt

BILDNACHWEIS

1 DB AG/Christoph Soeder

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com