




Deutsche Bahn
Zwischenbericht
Januar – Juni 2017

Qualität, die überzeugt!

Auf einen Blick

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €				
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	21.070	20.033	+1.037	+5,2
Ergebnis vor Ertragsteuern	733	563	+170	+30,2
Ergebnis nach Ertragsteuern	779	603	+176	+29,2
EBITDA bereinigt	2.574	2.415	+159	+6,6
EBIT bereinigt	1.179	1.007	+172	+17,1
Eigenkapital per 30.06./31.12.	13.446	12.744	+702	+5,5
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12.	19.030	17.624	+1.406	+8,0
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	56.102	56.623	- 521	- 0,9
Capital Employed per 30.06.	34.581	33.462	+1.119	+3,3
Return on Capital Employed (ROCE) in %	6,8	6,0	-	-
Tilgungsdeckung ¹⁾ in %	19,3	17,5	-	-
Brutto-Investitionen	4.108	3.472	+ 636	+18,3
Netto-Investitionen	1.490	1.346	+144	+10,7
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	762	1.523	- 761	-50,0
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	2.355	2.190	+165	+7,5
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schienepersonenverkehr in Deutschland in %	94,6	94,8	-	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	81,0	78,4	-	-
Reisende in Mio.	1.294	1.151	+143	+12,4
davon in Deutschland	1.030	1.006	+ 24	+2,4
davon DB Fernverkehr	68,3	66,7	+1,6	+2,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	46.536	44.037	+ 2.499	+5,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	391,5	377,3	+14,2	+3,8
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	139,2	140,2	- 1,0	- 0,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	47.756	47.830	- 74	- 0,2
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ²⁾ in %	94,2	94,2	-	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	94,5	94,6	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	534,2	531,4	+2,8	+0,5
davon konzernexterne Bahnen	164,3	158,4	+5,9	+3,7
Anteil konzernexterner Bahnen in %	30,8	29,8	-	-
Stationshalte in Mio.	76,4	75,9	+0,5	+0,7
davon konzernexterne Bahnen	18,0	17,4	+0,6	+3,4
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	1.060	1.040	+ 20	+1,9
Verkehrsleistung ³⁾ in Mio. Pkm	3.701	4.087	- 386	-9,4
Betriebsleistung in Mio. Buskm	815,4	823,1	- 7,7	- 0,9
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	50.751	50.712	+ 39	+0,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	613,1	550,6	+ 62,5	+11,4
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.063,4	976,3	+ 87,1	+ 8,9
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand Verkehrsverträge Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	94,1	92,1	+2,0	+2,2
Rating Moody's/S & P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	307.565	302.692	+ 4.873	+1,6

¹⁾ Methodenänderung zum Jahresende 2016 [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 84 F.] mit rückwirkender Anpassung.

²⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

³⁾ Ohne DB Arriva.

Strategie DB2020+



Unsere Kunden profitieren von **erstklassigen und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Logistiklösungen**, getragen von **engagierten Mitarbeitern und digitaler Kompetenz**.



WIR GESTALTEN FORTSCHRITT UND ZUKUNFT



Qualitätskultur
Operative Exzellenz und
Kundenorientierung



Digitale Kompetenz
Innovative Lösungen
im Kern- und Neugeschäft



Leistungsfähigkeit
Gemeinsame Verantwortung
und Leistungsstärke

Inhalt

1 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

2 Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

- 2 Überblick
- 2 Der DB-Konzern
- 5 Geschäfts- und Rahmenbedingungen
- 12 Profitabler Qualitätsführer
- 21 Top-Arbeitgeber
- 23 Umwelt-Vorreiter
- 25 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 47 Weitere Informationen
- 48 Chancen- und Risikobericht
- 48 Nachtragsbericht
- 49 Prognosebericht

52 Konzern-Zwischenabschluss (ungeprüft)

- 52 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 53 Konzern-Bilanz
- 54 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 55 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 56 Segmentinformationen
nach Geschäftssegmenten
- 58 Erläuterungen zum
Konzern-Zwischenabschluss

U5 Kontaktinformationen und Finanzkalender

> Titelbild: VDE 8 – ICE auf Scherkondetalbrücke

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 wurde 1991 nach der Wiedervereinigung Deutschlands von der Bundesregierung beschlossen, um die Verkehrsanbindung auf der Schiene zwischen Ost und West sowie zwischen Nord und Süd nachhaltig zu verbessern. Die rund 500 km lange Neu- und Ausbaustrecke zwischen Nürnberg, Erfurt, Leipzig/Halle und Berlin geht nun am 10. Dezember 2017 vollumfänglich in Betrieb. Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke bietet eine konkurrenzfähige und umweltgerechte Alternative zu Straße und Flugzeug. Berlin–München unter vier Stunden – ein Angebot des DB-Konzerns ab Dezember 2017, das das Reisen einfacher und komfortabler macht und von dem rund 17 Millionen Menschen in Deutschland direkt profitieren.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutsche Bahn hat im ersten Halbjahr 2017 weiter an Attraktivität gewonnen. Die Erfolge unseres Qualitätsprogramms **ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn** werden zunehmend sichtbar. Über 68 Millionen Fahrgäste haben im ersten Halbjahr 2017 unsere Fernverkehrszüge genutzt – mehr als je zuvor in einem ersten Halbjahr.

Umsatz und Ergebnis entwickelten sich ebenfalls positiv. Mit einem Umsatz von 21,1 Milliarden Euro und einem bereinigten EBIT von 1,2 Milliarden Euro sind wir erfolgreich unterwegs. Die Steigerung beim Umsatz beträgt 5,2 Prozent, beim EBIT sind es sogar 17,1 Prozent. Besonders erfreulich ist, dass die Verbesserung breit über unsere Geschäftsfelder und insbesondere unsere internationalen Aktivitäten DB Arriva, DB Cargo und DB Schenker getragen wird.

Unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2017 haben wir daher ehrgeiziger formuliert: Den Umsatz wollen wir auf über 42,5 Milliarden Euro steigern und ein EBIT von mindestens 2,2 Milliarden Euro erreichen. Das sind 1 Milliarde Euro beim Umsatz beziehungsweise 100 Millionen Euro beim EBIT mehr als bisher.

Auch in Sachen Pünktlichkeit sind wir auf einem guten Weg. Im ersten Halbjahr haben wir im Fernverkehr eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 81,0 Prozent erreicht. Das sind 2,6 Prozentpunkte mehr als im ersten Halbjahr 2016. Im Regionalverkehr bewegen wir uns mit 93,2 Prozent Pünktlichkeit auf stabil hohem Niveau. Insgesamt sind wir mit der Pünktlichkeitsentwicklung aber noch nicht zufrieden. Hier sind weitere Anstrengungen nötig, um für unsere Kunden noch besser und verlässlicher zu werden.

Fazit: Der Kurs stimmt, die Zahlen geben uns recht – unser Programm **ZUKUNFT BAHN Zukunft Bahn** ist erfolgreich.



Wir haben Wind unter den Flügeln, aber mental heben wir nicht ab. Einiges ist uns bereits gelungen, in anderen Bereichen haben wir noch Herausforderungen. Daran müssen wir diszipliniert und konsequent weiterarbeiten – immer mit dem Ziel, die DB jeden Tag ein Stück besser zu machen.

Wir investieren dort, wo Verbesserungen für unsere Kunden spürbar sind. 5,5 Milliarden Euro für die Modernisierung und Instandhaltung der Bahnhöfe gab es noch nie – das ist neuer Rekord.

Einen fundamentalen Fortschritt für unsere Kunden stellen auch die Inbetriebnahme der neuen ICE-Schnellfahrstrecke Berlin – München und die parallel stattfindende Einführung des ICE 4 im Dezember 2017 dar.

Auch bei der Digitalisierung machen wir weitere Fortschritte. Wir entwickeln neue Geschäftsmodelle – gemeinsam mit Start-ups und Technologiepartnern. Das Ziel ist auch hier, Qualität und Service für unsere Kunden weiter zu verbessern.

Festzuhalten bleibt: Wir sind auf dem richtigen Weg, aber noch nicht am Ziel. Wir werden alles daran setzen, den positiven Schwung mitzunehmen und den Aufwärtstrend fortzusetzen. Das ist unser Ansporn und unser Ehrgeiz. Denn im Interesse unserer Kunden geht es auch im Jahr 2017 um nichts weniger als: Qualität, die überzeugt!

Herzlichst
Ihr

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

»Der Kurs stimmt, die Zahlen geben uns recht – unser Programm Zukunft Bahn ist erfolgreich.«

Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

Überblick

▶ **Programm Zukunft Bahn erfolgreich**

▶ **Finanzkennzahlen mit deutlich positiver Entwicklung**

▶ **Gute Entwicklung bei Lärmreduktion und Luftreinhaltung**

> **Profitabler Qualitätsführer**

- ▶ Pünktlichkeitswerte entwickeln sich positiv im Vergleich zu 2016.
- ▶ Fahrgastrekord im Fernverkehr.
- ▶ Umsatz und EBIT deutlich verbessert.

> **Top-Arbeitgeber**

- ▶ Mitarbeiterzahl weiter gestiegen.
- ▶ Neue Arbeitgeberkampagne gestartet.
- ▶ Zwei regionale Zukunft-Bahn-Werkstätten durchgeführt.

> **Umwelt-Vorreiter**

- ▶ Entwicklung eines neuen Klimaschutzziels in Zusammenarbeit mit der Science-Based-Targets-Initiative.
- ▶ DB Cargo erzielt gute Fortschritte bei der Lärmreduktion.
- ▶ DB Regio betreibt größte Bus-Flotte mit Abgasstandard Euro VI.

Der DB-Konzern

▶ **Neuer Vorstandsvorsitzender ernannt**

▶ **Strategie DB2020+ setzt die richtigen Schwerpunkte**

▶ **Zukunft Bahn verbessert Qualität und Leistung**

> **Veränderungen in den Organen**

> **Veränderungen im Vorstand**

Die Bestellung von Herrn Dr. Rüdiger Grube zum Mitglied des Vorstands der DBAG wurde mit Wirkung zum 30. Januar 2017 einvernehmlich aufgehoben.

In der Sitzung am 22. März 2017 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Richard Lutz für weitere fünf Jahre bis zum 21. März 2022 zum Mitglied des Vorstands der DBAG bestellt und ihn zum Vorstandsvorsitzenden ernannt.

Ebenfalls in der Sitzung am 22. März 2017 hat der Aufsichtsrat Herrn Berthold Huber sowie Herrn Ronald Pofalla für weitere fünf Jahre, also ebenfalls bis zum 21. März 2022, zu Mitgliedern des Vorstands bestellt.

> **Veränderungen im Aufsichtsrat**

Frau Brigitte Zypries hat im Zusammenhang mit ihrer Ernennung zur Bundesministerin für Wirtschaft und Energie ihr Mandat im Aufsichtsrat der DBAG mit Wirkung zum 26. Januar 2017 niedergelegt. Als ihr Nachfolger wurde mit Wirkung

vom 3. März 2017 Herr Parlamentarischer Staatssekretär Uwe Beckmeyer (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; BMWi) in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt.

Herr Fred Nowka hat mit Wirkung zum 30. April 2017 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 12. Mai 2017 Herr Falk Sobek vom Amtsgericht Charlottenburg zum Mitglied des Aufsichtsrats der DBAG bestellt.

> **Umsetzung Kapitalerhöhung**

Der Haushaltsausschuss hat Ende Juni 2017 die zweite Hälfte der vorgesehenen Erhöhung des Eigenkapitals der DBAG um 1 Mrd. € freigegeben. Die Entsperrung war an die Bedingung gebunden, dass die anteiligen Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II für 2016 in vollem Umfang gemäß den Vertragsbedingungen eingesetzt wurden.

> Umsetzung Strategie DB2020+

Die mit der Strategie **DB2020+** verbundene Ausrichtung des DB-Konzerns setzt die richtigen Schwerpunkte, um den Konzern zukunftsfähig aufzustellen. Dies spiegelt sich nicht zuletzt in den wirtschaftlichen Ergebnissen wider. Wir arbeiten an den Themen, die uns helfen, sowohl unser Kerngeschäft zu optimieren als auch internationale Wachstumschancen wahrzunehmen.

Mit **ZUKUNFT BAHN** haben wir für die Eisenbahn in Deutschland zentrale Ärgernisse für unsere Kunden beseitigt und die Qualität unserer Leistungen deutlich verbessert. Das betrifft unter anderem die Pünktlichkeit, die Reisendeninformation und die Sauberkeit an Bahnhöfen. Im Fokus steht nun die Verstetigung durch die Schaffung geeigneter struktureller Rahmenbedingungen.

Auch bei der Digitalisierung sind wir deutlich vorangekommen. Mit der Besetzung eines Chief Digital Officers, der Gründung der DB Digital Ventures GmbH sowie dem Aufbau des konzernweiten **ACCELERATORS BEYOND1435** [WWW.BEYOND1435.COM] mit unserem Partner **PLUG AND PLAY** [WWW.AXELSPRINGERPLUGANDPLAY.COM] haben wir unser digitales Ökosystem schlagkräftig aufgestellt. Im Rahmen unserer Digitalisierungsstrategie haben wir auf Basis von Technologietrends Handlungsfelder für unsere digitalen Aktivitäten abgeleitet und Roadmaps für deren Umsetzung entwickelt.

Nachdem wir einige Konzernprogramme erfolgreich zur Umsetzung geführt haben, arbeiten wir mit neuen und weiterentwickelten Konzernprogrammen an Themen, mit denen wir einen weiteren Schritt Richtung Zukunft gehen wollen.

- ▶ Mit dem Konzernprogramm Automatisierung Bahnbetrieb (ABB) werden wir die Zuverlässigkeit, Flexibilität sowie die Transportkapazität der Schiene deutlich steigern.
- ▶ Mit dem Konzernprogramm Smart Cities wollen wir neue, intelligente Mobilitäts-, Logistik- und Bahnhofskonzepte für den urbanen Raum entwickeln.
- ▶ Mit dem Konzernprogramm Non European Operations (NEO) wollen wir Geschäftsoportunitäten im außer-europäischen Bahnbetrieb – insbesondere im Nahen und Mittleren Osten sowie in der Asien-Pazifik-Region – nutzen und hier unser DB-Netzwerk und unsere Expertise im Eisenbahngeschäft einbringen.

Im Fokus steht jetzt die Umsetzung der Themen. Bei der Eisenbahn in Deutschland müssen wir insbesondere in unseren drei strategischen Handlungsfeldern Qualität, digitale Kompetenz und Leistungsfähigkeit mehr Schlagkraft entfalten.

Wir wollen am Ende Produkte und Leistungen anbieten, die unsere Kunden überzeugen: zuverlässig, von hoher Qualität und sicher – immer und überall. Die Grundlage dafür ist operative Exzellenz in all unseren Prozessen.

Wir wollen Begeisterung schaffen durch digitale Services, höchstes Leistungsniveau im automatisierten Bahnbetrieb sowie durch ein für den Kunden maßgeschneidertes Angebotsportfolio – auf Basis von Mobilitäts- und Logistikplattformen.

Um diese Ziele erreichen zu können, brauchen wir ein leistungsfähiges Fundament. Dafür arbeiten wir an einer Kultur und Führung, die unsere Mitarbeiter zu Höchstleistungen motiviert, und schaffen gleichzeitig einen Kompetenzaufbau in der Organisation vor allem in Richtung Digitalisierung und Prozessexzellenz.

Für mehr Schlagkraft werden wir auch die Steuerungslogik des DB-Konzerns schärfen. Neben der Eisenbahn in Deutschland wollen wir uns auch stärker auf Wachstumschancen in unserem internationalen Geschäft konzentrieren.

> Zukunft Bahn in der Umsetzung

»Ärgernisse beseitigen« hatten wir uns mit **ZUKUNFT BAHN** 2016 zum Ziel gesetzt – das ist uns in den meisten Bereichen gelungen. 2017 liegt der Fokus darauf, die positiven Entwicklungen zu verstetigen.

> Verbesserung Pünktlichkeit

Wir haben unser Ziel für 2017 von 81% pünktlichen Fernverkehrszügen weiterhin im Blick und liegen auf Kurs. Dies erreichen wir beispielsweise durch **PLANSTART** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 14 F.]. Dadurch sorgen wir für eine pünktlichere Abfahrt unserer Fernverkehrszüge. Ab 2018 sollen an den betrachteten Bahnhöfen 90% der Züge im Fernverkehr gegenüber 76% im Jahr 2016 planmäßig beginnen. Darüber hinaus wird der Fokus von PlanStart systematisch erweitert, beispielsweise durch Betrachtung weiterer Bahnhöfe sowie haltender Züge.

Mithilfe eines systematischen Vegetationsschnitts werden die Auswirkungen sturmbedingt umgefallener Bäume auf das Schienennetz und damit verbundene Verspätungen weiter reduziert.

> Verbesserung Verfügbarkeit Aufzüge und Fahrtreppen

Die **AUFZÜGE UND FAHRTREPPEN AN DEN BAHNHÖFEN** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 18 F.] melden seit 2016 Störungen automatisiert. Alle 3.100 fördertechnischen Anlagen sind mit einem Modul zur Fernüberwachung ausgestattet, der Störungen digital und in Echtzeit an die Betriebszentralen übermittelt. So können wir Reparaturen schneller beauftragen und durchführen.

> Verbesserung Reisendeninformation

- ▶ Die Wagenorientierung wird nahezu bei 100% aller ICE-Züge korrekt angezeigt. Im zweiten Halbjahr 2017 stehen die IC-Züge im Fokus.
- ▶ Informationen zu Gleiswechseln werden in den Top-10 Bahnhöfen zu 90% korrekt angezeigt, damit liegen wir noch unter dem Zielwert (97%). Maßnahmen zur Verbesserung sind eingeleitet. Bei den Top-50-Bahnhöfen haben wir unseren Zielwert (85%) mit 87% übertroffen.
- ▶ Die sogenannte statische Verspätungsprognose im Fernverkehr erreicht eine stabile Prognosegüte von rund 85%. Um das Ergebnis weiter zu verbessern, arbeiten wir mit T-Systems an einer dynamischen Prognose auf Basis eines Big-Data-Ansatzes.
- ▶ Weiterentwicklung der Reisendeninformation-(RI)-Plattform. Diese bündelt alle relevanten Inputdaten der Reisendeninformation seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und der Infrastruktur.

> Neue Competence Center eingerichtet

Um das Qualitätsversprechen dauerhaft erfüllen zu können, haben wir drei Competence Center (CC) eingerichtet.

Competence Center Operational Excellence

Das CC Operational Excellence (OPEX) adressiert Qualitäts- und Effizienzsteigerungen in der Eisenbahn in Deutschland und verfolgt darüber ein Null-Fehler-Prinzip. Es zielt auf Qualitätssteigerung, strikte Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit in den Produktionsabläufen ab.

- ▶ Ein wichtiger Schritt, um das Ziel »Null Fehler« im System Schiene zu erreichen, ist die Etablierung eines neuen Instruments zur Pünktlichkeitssteigerung – der sogenannten Lost Units. Vorteil gegenüber der bisherigen Steuerung über Verspätungsminuten ist, dass Lost Units alle pünktlichkeitsrelevanten Fehler in den Fokus rücken und nicht mehr so sehr auf die Dauer der Verspätung abzielen.
- ▶ In der Instandhaltung wird 2017 in zwei Wellen ein OPEX-Programm ausgerollt, weitere folgen. Die erste, »16 Leuchtturmstandorte«, ist im Februar gestartet. Anfang August startet die zweite mit 23 weiteren Standorten.
- ▶ Im Mai 2017 startete bei DB Netze Fahrweg das OPEX-Kernmodul Bauen im Verbund (BiV). Zielstellung ist es hier, Bauaktivitäten in verbessertem Ausmaß geschäftsfeldübergreifend zu koordinieren, um Auswirkungen auf die Pünktlichkeit weiter zu minimieren. Externe EVU werden über den »Runden Tisch Baustellenmanagement« eingebunden.

Competence Center Digitalisierung

Neben der Entwicklung der Digitalisierungsstrategie beschäftigt sich das CC mit der Entwicklung digitaler Produkte.

- ▶ Die Start-up-Förderung in der **DB MINDBOX** [WWW.DBMINDBOX.COM] wurde ausgebaut: So mit dem neuen Programm **BEYOND1435** [WWW.BEYOND1435.COM], einer der weltweit führenden Innovationsplattformen.
- ▶ **WHAT3WORDS** [WWW.WHAT3WORDS.COM], ein globaler Adress- und Ortungsservice, ist eine neue Start-up-Beteiligung unter dem Dach der DB Digital Ventures.
- ▶ Für unsere Mitarbeiter wurde ein konzernweites Intrapreneurship-Programm entwickelt, das Mitarbeitern notwendige Freiheit verschafft und umfassende Unterstützung gibt, um sich als Start-up unter dem Dach der DB Digital Ventures auszugründen und neue Produkte rund um Mobilität und Logistik zu realisieren.

Competence Center Transformation

Das CC unterstützt seit Anfang des Jahres die Qualitäts- und Digitalisierungsbemühungen des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder durch die Etablierung von Konzepten zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung der Leistungsbereitschaft der Belegschaft.

Die Kernaufgabe des CC besteht im Ermöglichen/Anstreben der digitalen und konventionellen Transformation der gesamten Organisation im Interesse unserer Kunden.

> Zukunft-Bahn-Konferenz fortgesetzt

Die 2016 durchgeführte Zukunft-Bahn-Konferenz, in der 1.000 Mitarbeiter zu Zukunft-Bahn-Multiplikatoren ausgebildet wurden, wird 2017 in einem neuen Format fortgesetzt. In fünf regionalen Zukunft-Bahn-Aktionswerkstätten tauschen sich die Multiplikatoren aus und begeistern weitere Kollegen für **ZUKUNFT BAHN** Zukunft
»»» Bahn.

> Dialogforen zu Zukunft Bahn durchgeführt

Im Mai 2016 fand das erste Dialogforum Zukunft Bahn mit einigen Wettbewerbsbahnen statt. Danach gab es aus der Branche die Kritik, das Programm **ZUKUNFT BAHN** Zukunft
»»» Bahn sei hauptsächlich auf den DB-Konzern zugeschnitten und schließe die Wettbewerber eher aus. Dem tragen wir Rechnung, indem wir künftig zweimal pro Jahr das Dialogforum Qualität und Pünktlichkeit ausrichten. Das erste fand im Juni 2017 statt. Dabei wurden die Hinweise aufgegriffen und deutlich gemacht, dass zahlreiche Zukunft-Bahn-Maßnahmen auf eine bessere Qualität und höhere Pünktlichkeit einzahlen, die nachweislich der gesamten Branche zugutekommen. Zudem wurde vereinbart, Anregungen der Teilnehmer in die weitere Umsetzung einfließen zu lassen. Die Teilnehmer der Veranstaltung begrüßten diese Art des direkten Austauschs außerordentlich.

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

▶ **Konjunkturelles Umfeld hat sich verbessert**

▶ **Stärkung des Welthandels durch wachsende Investitionen**

▶ **Belastungen aus dem regulatorischen Umfeld**

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen basieren teilweise auf vorläufigen Daten beziehungsweise Daten mit unterschiedlichem Zeithorizont, da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keine vollständigen Erkenntnisse über die Entwicklung im ersten Halbjahr 2017 vorlagen.

> **Wirtschaftliches Umfeld**

> **Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand**

- ▶ Kräftigeres Handelswachstum stärkt die weltweite Transportnachfrage, vor allem auf den innerasiatischen sowie den Routen von und nach Asien.
- ▶ Konjunkturelles Umfeld, das vor allem für die Logistikaktivitäten des DB-Konzerns wichtig ist, hat sich insbesondere in Deutschland und Europa verbessert.
- ▶ Durch die Energiewende forciertes Strukturwandel der deutschen Wirtschaft wirkt sich auf die Verkehrsträger unterschiedlich aus.
- ▶ Arbeitsmarkterholung und steigende Einkommen in Europa stützen die Nachfrage nach Mobilität in unseren Märkten.
- ▶ Entscheidenden Einfluss auf Wettbewerb und Marktentwicklung in den stärker regulierten Personenverkehrsmärkten hat die jeweilige staatliche Rahmensetzung, die in Europa noch immer sehr unterschiedlich ist.

> **Anziehende globale Investitionen stärken Welthandel**

Die Weltwirtschaft hat zum Jahreswechsel wieder an Schwung gewonnen. Wesentliche Ursache hierfür sind die stärker wachsenden Investitionen. Neben staatlichen Investitionen in China trägt auch die Erholung der globalen Rohstoffpreise zum Wachstum der Investitionsgüternachfrage in rohstoffexportierenden Ländern bei.

Stärkere weltweite Investitionen sind auch wesentliche Ursache für das anziehende Wachstum des Handels und der Produktion in Europa. Getragen von der verbesserten globalen Nachfrage und einer stabilen Binnenkonjunktur hat sich das gesamtwirtschaftliche Wachstum im Euro-Raum zu Jahresbeginn etwas beschleunigt. Die privaten Haushalte profitieren dabei von der fortschreitenden Erholung am Arbeitsmarkt.

In Deutschland ist der dämpfende Effekt der wieder anziehenden Inflation auf die privaten Konsumausgaben etwas stärker als in anderen Ländern des Euro-Raums. Bezogen auf das gesamte Wirtschaftswachstum wird dies aber durch steigende Unternehmensinvestitionen kompensiert. In Großbritannien hat sich das Wachstum dagegen zu Jahresbeginn weiter verlangsamt. Die nach der Brexit-Entscheidung deutlich gestiegene Inflation dämpft die Konsumausgaben der privaten Haushalte fühlbar. Entsprechend unseren Erwartungen konnte die britische Wirtschaft ein Abrutschen in die Rezession jedoch vermeiden.

> **Energiemärkte in Bewegung**

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

Abbau des Öl-Überangebots verzögert sich

Brent in USD/bbl	1. Halbjahr 2017	2016	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	52,7	45,1	+7,6	+16,9
Höchstpreis	58,4	57,9	-	-
Tiefstpreis	44,4	27,1	-	-
Jahresendpreis	47,9	56,8	-8,9	-15,7

Quelle: Thomson Reuters

Der Ölpreis schwankte in einer relativ engen Bandbreite mit leicht sinkendem Trend im ersten Halbjahr 2017. Der Durchschnittspreis lag aber rund 17% über dem Vorjahresniveau. Trotz gegenläufiger Bemühungen der OPEC und steigender Nachfrage in Indien und China verbleiben Produktion und Lagerbestände auf hohem Niveau und begrenzen die Preisanstiegstendenzen aus dem Vorjahr, da die Reduktion der OPEC-Förderung durch andere Länder (insbesondere USA) aufgefangen wurde.

Strommarkt korreliert eng mit Kohlemarkt

Entwicklung Energiepreise	1. Halb-jahr 2017	2016	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	30,0	26,6	+3,4	+12,8
Höchstpreis	31,5	35,8	-	-
Tiefstpreis	28,0	20,7	-	-
Jahresendpreis	30,8	31,4	-0,6	-1,9
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO₂				
Durchschnittspreis	5,0	5,4	-0,4	-7,4
Höchstpreis	6,5	8,3	-	-
Tiefstpreis	4,3	3,9	-	-
Jahresendpreis	5,0	6,6	-1,6	-24,2

Quelle: Thomson Reuters

Während der Stromspotmarkt weiterhin zunehmenden Schwankungen unterliegt, war der für den DB-Konzern wichtigere Stromterminmarkt für Grundlaststrom deutlich stabiler als 2016. Allerdings lag der Durchschnittspreis im ersten Halbjahr 2017 über dem Niveau des ersten Halbjahres 2016. Der deutsche Stromterminmarkt wies einen starken Gleichlauf mit dem Kohlemarkt auf, der steigende Preistendenzen aufwies.

Der Emissionshandel hängt stark von den für die vierte Handelsperiode diskutierten Reformen ab. Die Vorschläge des EU-Umweltausschusses für eine stärkere Reduzierung der Emissionszertifikate werden vom EU-Parlament abgelehnt.

> Euro holt Verluste teilweise auf

Im ersten Halbjahr 2017 nahm der Wert des Euros gegenüber den meisten Währungen zu, nachdem die Gemeinschaftswährung in der zweiten Jahreshälfte 2016 an Wert verloren hatte. Neben spezifischen Effekten auf einzelne Wechselkurse war auch eine gestiegene politische Unsicherheit in Europa hierfür ursächlich.

Die **UMSATZENTWICKLUNG** [SEITE 13 F.] des DB-Konzerns wurde auch durch Währungskurseffekte beeinflusst. Diese resultierten vor allem aus der Entwicklung des britischen Pfunds, da infolge der Unsicherheit über den Brexit die Nachfrage kräftig zurückging. Trotz einer deutlichen Abwertung des US-Dollars im ersten Halbjahr 2017 ist der Kurs verglichen mit dem ersten Halbjahr 2016 leicht erhöht, weil er am Ende des Vorjahres stark angestiegen war.

Insgesamt wirkten Währungskurseffekte reduzierend auf die Verschuldung des DB-Konzerns. Sie wurden insbesondere durch die Entwicklung des britischen Pfunds und des Schweizer Frankens getrieben.

> Entwicklung der Rentenmärkte

Rendite in %	1. Halb-jahr 2017	2016	Veränderung in Prozentpunkten
BUNDESANLEIHE (ZEHNJÄHRIGE)			
Durchschnittsrendite	0,33	0,13	0,20
Höchstrendite	0,51	0,58	-0,07
Tiefstrendite	0,15	-0,20	-0,05
Halbjahresendrendite	0,47	0,20	0,27

Quelle: Thomson Reuters

Im ersten Halbjahr 2017 lag die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihe insgesamt gesehen leicht über dem Vorjahresniveau. Während die US-Notenbank (Fed) 2017 in zwei Zinserhöhungen den Leitzins von 0,50% auf 1,00% angehoben hatte, behielt die Europäische Zentralbank (EZB) ihre lockere Geldpolitik bei. Andeutungen der EZB zum Ende des ersten Halbjahres, die Geldmarktpolitik in geringem Umfang zu straffen, führten aber unmittelbar zu steigenden Renditen. Ebenfalls zum Renditeanstieg beigetragen haben Umschichtungen von niedrigverzinslichen Anleihen in höher rentierliche Aktien.

> Entwicklungen auf den relevanten Märkten unterschiedlich

> Personenverkehr

Deutscher Markt mit weiterem Zuwachs

Gesamtmarkt zu Jahresbeginn 2017 mit moderatem Verkehrsleistungszuwachs unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2016. Wesentliche Einflüsse waren:

- ▶ Fortgesetzt positive, aber weniger dynamische Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Einkommen bei steigender Inflation.
- ▶ Solides Leistungswachstum des motorisierten Individualverkehrs (MIV) trotz anziehender, aber im mehrjährigen Vergleich weiterhin niedriger Kraftstoffpreise.
- ▶ Trotz Streikausfällen verhaltener Leistungsanstieg im innerdeutschen Luftverkehr (LV) durch Angebotsausweitungen vor allem von Eurowings.
- ▶ Erstmals seit Marktliberalisierung 2013 schrumpfende Leistung des Buslinienfernverkehrs nach Konsolidierungswelle zum Jahreswechsel.
- ▶ Steigendes Preisniveau des MIV und Buslinienfernverkehrs bei gleichzeitig vergleichsweise moderat wachsenden Bahnpreisen und nach mehrjährigem Rückgang stabilisierten Flugpreisen.
- ▶ Fehlender Verkehrstag durch Schaltjahreseffekt.

Schienerpersonenverkehr

- ▶ Deutliche Zunahme der Verkehrsleistung im ersten Quartal 2017 (+2,4%) im Schienenpersonenverkehr (SPV) gegenüber Vorjahresquartal, gestützt auf fortgesetzt gute Einkommens- und Beschäftigungsentwicklung sowie anziehende Kraftstoffpreise.
- ▶ Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit kräftigen Zuwächsen im ersten Quartal 2017 (+2,7%), weiterhin hohe Wettbewerbsintensität, DB Regio mit spürbarem Leistungsplus durch starke Nachfrage bei S-Bahnen und gewonnene Ausschreibung in Schleswig-Holstein.
- ▶ Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit soliden Zugewinnen im ersten Quartal (+1,8%), getragen von DB Fernverkehr.

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- ▶ Stagnierende Verkehrsleistung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) bei gegenläufiger Segmententwicklung; wachsender Busliniennahverkehr und schrumpfender Buslinienfernverkehr.
- ▶ Nach Betriebseinstellungen von blb und Postbus schrumpft der Fernbusmarkt deutlich. Mit Insolvenz der Deutsche Touring und der Übernahme der ÖBB-Fernbusmarke Hellö durch FlixBus konsolidiert sich die Anbieterlandschaft weiter. Marktführer FlixBus erweitert sein Angebot saisonal bedingt und steigert seinen Marktanteil auf rund 90%. IC Bus erreicht als derzeit drittgrößter Anbieter einen Marktanteil von etwa 2%. Das Preisniveau stieg nach der Konsolidierungswelle merklich um rund 20%.
- ▶ Busliniennahverkehr mit moderatem Leistungszuwachs im ersten Quartal (+1,1%) dank steigender Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen vor allem in Ballungsräumen. DB-Busverkehre mit Rückgängen durch nachlassende Nachfrage im ländlichen Liniennahverkehr und Bereinigung des Angebotsportfolios.

Europaweite Zugewinne für Bahnen und Busse

Die Entwicklung des europäischen Gesamtmarktes zu Jahresbeginn 2017 in zahlreichen europäischen Staaten wurde gestützt durch positive, aber an Dynamik verlierende Umfeldeinflüsse mit moderat wachsender Beschäftigung und verfügbaren Realeinkommen. Gegenüber dem Schaltjahr 2016 dämpft ein fehlender Verkehrstag die Nachfrage. Die Elektromobilität zeigt europaweit wachsende Relevanz bei Ausschreibungen und Flottenerneuerungen im Busverkehr, unterstützt durch potenzielle Dieselfahrverbote in zahlreichen Städten.

Impulse für mehr Wettbewerb, Wachstum und Innovation waren unter anderem in folgenden Ländern zu verzeichnen:

- ▶ Schweiz mit Neuvergabe von Fernverkehrskonzessionen und entstehendem Wettbewerb zwischen Regionalbahnen BLS, SOB und der SBB. Liberalisierung des Fernbusmarktes in Diskussion.
- ▶ Italien mit Gründung eines Joint Ventures durch die italienische Staatsbahn (FS) und britische FirstGroup zur Bewerbung um Franchises in Großbritannien – in Italien dagegen weiterhin keine wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen.

Der europäische SPV zeigte einen deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung. Zugewinne gab es außer in Deutschland auch in

- ▶ Polen durch stark nachgefragte Hochgeschwindigkeitsverkehre mit neuen Pendolino-Zügen der PKP,
- ▶ Spanien durch forcierten Vertrieb von Billigtickets für Hochgeschwindigkeitsverkehre sowie Qualitätsverbesserungen der RENFE,
- ▶ Belgien und Frankreich durch wiedergewonnenes Vertrauen in Sicherheitslage nach Attentaten im Vorjahr,
- ▶ der Schweiz durch Erholung von Verkehren nach Frankreich sowie Spartickets der SBB im Wettbewerb zu Fernbusangeboten.

Europäischer Buslinienfernverkehr trotz Konsolidierung der Anbieterlandschaft mit weiterem Angebotsausbau. Die Entwicklung vor allem getrieben durch Marktführer FlixBus, der seine europaweite Fahrgastzahl 2017 um rund ein Drittel auf 40 Millionen steigern will:

- ▶ FlixBus gründet Tochtergesellschaft in Kopenhagen für weitere Expansion in Skandinavien und eröffnet im April 2017 dänisches Inlandsnetz.
- ▶ FlixBus übernimmt ab Juli 2017 Hellö, die Fernbusmarke der ÖBB, und kündigt weiteren Netzausbau in Österreich an.
- ▶ Italienische FS kündigt im April 2017 in Kooperation mit Busunternehmen Simet eigene Fernbusmarke Busitalia Fast an, die zunächst 90 Städte in Italien verbinden und analog zu FlixBus europaweit ausgebaut werden soll.

> Güterverkehr und Logistik

Deutscher Güterverkehr

Das nach eigenen Berechnungen kräftige Gesamtmarktwachstum im Auftaktquartal 2017 gegenüber dem ersten Quartal 2016 ist vor allem durch einen Arbeitstageeffekt von drei zusätzlichen Werktagen überzeichnet. Getragen wurde der Leistungsanstieg auch weiterhin vor allem vom Straßengüterverkehr:

- ▶ Robuste Konjunkturimpulse aus Handel und Binnen- nachfrage.
- ▶ Nicht konjunkturbedingte Sondereffekte wie Unwetter, Niedrigwasser, Schließung beziehungsweise Umstellung von Kohlekraftwerken und Qualitätseinbußen dämpfen Entwicklung vor allem von Schiene und Binnenschiff.
- ▶ Preis- und Wettbewerbsdruck bleibt inter- und intra- modal weiter hoch.
- ▶ In der Binnenschifffahrt hat sich im ersten Quartal 2017 die schwache Entwicklung des Vorjahres fortgesetzt. Niedrigwasserstände im Bereich der bisherigen Rekorde, die einen Leistungsrückgang bis Februar um fast ein Viertel verursachten, sowie die Einstellung der Schifffahrt im März auf der Donau, dem Main und dem Main-Donau-Kanal aufgrund umfangreicher Wartungs-, Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten an Schleusen ließen die Verkehrsleistung um fast 13% einbrechen.

Schiene

- ▶ Im ersten Quartal 2017 stieg die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr um knapp 3%. Unter Berücksichtigung des positiven Arbeitstageffekts durch die Lage der Osterfeiertage ist das Plus jedoch zu relativieren und dürfte sich bereits im April merklich abgeschwächt haben.
- ▶ Gebremst wird die Entwicklung auch durch spürbar negativ wirkende Sondereffekte. So kam es in Verbindung mit dem regen Baugeschehen und Unwetterschäden zu bundesweiten Behinderungen im Betriebsablauf.
- ▶ Während die Leistungsentwicklung von DB Cargo einerseits vor allem von starken Impulsen aus der Stahlindustrie profitierte, wirkten sich andererseits die Portfolioanpassungen der Energieerzeuger durch die Schließung von Kohlekraftwerken beziehungsweise die Umstellung von Kohle auf Gas negativ aus. Darüber hinaus führten gravierende Qualitätseinbußen zu spürbaren intra- und intermodalen Verkehrsverlagerungen.
- ▶ Nach einem bereits starken Wachstum im Auftaktquartal 2016 von gut 15% fiel der Anstieg bei den Wettbewerberbahnen bis März 2017 etwas schwächer aus. Gebremst wurde die Entwicklung vor allem durch Verkehrsverluste an den DB-Konzern im Papierbereich, ein unterdurchschnittliches Partizipieren an der positiven Stahlkonjunktur sowie Rückgänge in den Bereichen Chemie, Kohle und Konsumgüter.

Straße

- ▶ Verkehrsleistungsanstieg bis Mai 2017 nach eigenen Berechnungen um etwa 4,5%.
- ▶ Gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr stand in der Fahrleistungsentwicklung einem Zuwachs bei den in Deutschland zugelassenen Lkw von 2% ein Anstieg der Lkw aus dem Ausland von über 8% gegenüber. Überdurchschnittlich entwickeln sich dabei weiter die Lkw aus Polen, Rumänien, Bulgarien, Litauen und Slowenien. Auch Fahrzeuge aus dem Nicht-EU-Ausland verzeichneten ein starkes Plus.
- ▶ Anhaltend kräftige Impulse aus der Baubranche, dem Außenhandel und positiver Konsumstimmung.
- ▶ Trotz in den ersten Monaten 2017 gestiegener Dieselpreise profitiert die Straße weiterhin von einem im Vergleich zu früheren Jahren noch immer niedrigen Dieselpreisniveau. Auf dem Spotmarkt waren die Transportpreise im Auftaktquartal spürbar gesunken.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt mit Wachstum

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) stieg im ersten Quartal 2017 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um rund 5%, wobei sich vor allem das Wachstum in Deutschland, Polen, Großbritannien, Österreich und Schweden positiv auswirkte. Gestützt wird der Leistungsanstieg von der Belebung der Produktion und des Außenhandels. Positive Impulse kommen hier vor allem aus den Verkehren über die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam). Der Kombinierte Verkehr ist Wachstumsträger des Schienengüterverkehrs.

Nach zweistelligen Rückgängen in den letzten beiden Jahren ist die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Großbritannien erstmals wieder angestiegen. Gestützt auf die sehr positive Entwicklung bei Metall-, Baustoff- und Intermodalverkehren war im ersten Quartal 2017 mit fast 5% gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein kräftiges Plus zu verzeichnen. Der Rückgang der Kohleverkehre hielt an, hat sich jedoch deutlich verlangsamt. DB Cargo UK verzeichnete im ersten Halbjahr 2017 ein leichtes Wachstum. Die führende Marktposition konnte behauptet werden.

Nach einer Stagnation im Jahr 2016 stieg die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Polen im ersten Quartal 2017 um 6%. Die positive Entwicklung wurde gestützt durch eine Zunahme der Stahl- und Erztransporte. Der Intermodalverkehr stieg um knapp 32% an. DB Cargo Polska entwickelte sich im ersten Halbjahr 2017 mit dem Markt. Positiv entwickelten sich vor allem die Automotive- und Intermodalverkehre.

Nach dem Rückgang des Schienengüterverkehrs in Frankreich im Vorjahr um rund 5% hat sich die Verkehrsleistungsentwicklung zum Jahresauftakt 2017 wieder stabilisiert. Gestützt wird die Nachfrage von der positiven Entwicklung in der Metall- und Konsumgüterindustrie. Die Euro Cargo Rail (ECR) entwickelte sich schwächer als der Markt.

Wachstum im europäischen Landverkehr

Nach verhaltenem Start hat der europäische Landverkehrsmarkt ab März 2017 eine deutliche positive Volumenentwicklung erlebt. Bis Mai 2017 hat sich der Gesamtmarkt positiv entwickelt.

Die Preisentwicklung konnte von der gestiegenen Nachfrage bisher noch nicht signifikant profitieren. So war das Preisniveau in den ersten Monaten des Jahres – auch durch den weiterhin niedrigen Dieselpreis beeinflusst – auf niedrigem Niveau. Für das zweite Quartal 2017 lassen Indikatoren auf eine leichte Erholung des Preisniveaus schließen.

Die Marktsituation spiegelt sich auch bei DB Schenker wider. Sendungsvolumen und Umsatz stiegen im ersten Halbjahr 2017 im Kerngeschäft (Ladungsverkehre und Stückgut) deutlich an.

Luftfracht mit starker Entwicklung

Der globale Luftfrachtmarkt entwickelte sich bis Mai 2017 mit 6% weit über dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Getrieben wird diese Entwicklung maßgeblich durch einen Kapazitätsengpass bei der Seefracht, wodurch Verlagerung vermehrt den Verkehrsträger gewechselt haben.

Besonders betroffen waren die Handelsrouten zwischen Asien und den USA sowie Europa nach Asien.

Entsprechend des verknüpften Frachtraums bewegen sich die Luftfrachtraten seit Anfang 2017 auf einem konstant hohen Niveau rund 6% über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums.

DB Schenker verzeichnete im ersten Halbjahr 2017 ein Volumenwachstum von 11,4%.

Seefracht wächst weiter

Mit einem Wachstum bis April 2017 von rund 3% verzeichnete die globale Seefracht im ersten Halbjahr 2017 eine positive Entwicklung. Getrieben wird diese positive Entwicklung insbesondere von der Handelsroute Intra-Asia sowie von den Handelsrouten aus Asien in andere Regionen.

Aktuell sind verbesserte Kapazitätsauslastungen zu erkennen mit dem Effekt einer Ratenerholung. Die Konsolidierung von Reedereien zu großen Allianzen im Seefrachtmarkt hält an.

DB Schenker verzeichnete im ersten Halbjahr 2017 einen Volumenzuwachs von 8,9%.

Kontraktlogistik anhaltend dynamisch

Im Kontraktlogistikmarkt setzte sich der Wachstumstrend im ersten Halbjahr 2017 fort. Die hohe Wachstumsdynamik, insbesondere in den asiatischen Märkten, blieb weiterhin bestehen. Die Nachfrage nach dedizierten Lösungen im Bereich Industrial und Automotive hat sich leicht verbessert.

DB Schenker erzielte im ersten Halbjahr 2017 ein währungskursbereinigtes Umsatzwachstum in Höhe von 5,7%.

> Schieneninfrastruktur mit Nachfragezuwachs

Die Trassennachfrage entwickelte sich im ersten Halbjahr 2017 infolge einer höheren Nachfrage im Personennah- sowie Güterverkehr positiv. Das Wachstum im SPNV ist hauptsächlich durch die Erhöhung der Regionalisierungsmittel getrieben. Das erhöhte Absatzniveau im Güterverkehr basiert vor allem auf dem positiven Verlauf im kombinierten Verkehr. Im SPNV blieb die Infrastrukturnachfrage nahezu stabil.

Im ersten Halbjahr 2017 lag die Zahl der Stationshalte im SPNV um 0,7% über dem Niveau des ersten Halbjahres 2016. Durch Ausschreibungsgewinne im Regionalverkehr stieg der Anteil von konzernexternen Bahnen weiter an.

> Entwicklungen im politischen Umfeld

> Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Deutschland

Stationspreissystemüberprüfung dauert an

Seit April 2017 laufen zwei Verfahren zur Genehmigung der von der DB Station&Service AG vorgelegten Stationspreisliste 2018 sowie zur Vorabprüfung der zugehörigen Entgeltgrundsätze. Im Fokus der beiden Verfahren stehen die Änderungen der Preissystematik, die aufgrund der neuen Entgeltvorschriften des im September 2016 in Kraft getretenen Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) erforderlich waren. Dies betrifft insbesondere die Regelung nach §37 ERegG, die enge Vorgaben zur Ermittlung der Stationspreise im SPNV enthält. Das Vorabprüfungsverfahren zu den Entgeltgrundsätzen hat die BNetzA im Mai 2017 abgeschlossen und diesen nicht widersprochen. Die Behörde hat zugleich eine nachträgliche Überprüfung einzelner Entgeltgrundsätze eingeleitet. Das Verfahren dauert derzeit noch an. Mit einer Beendigung dieses sowie des Entgeltgenehmigungsverfahrens ist im Oktober 2017 zu rechnen.

Das im Februar 2016 eröffnete Verfahren zur Überprüfung der Kostenbasis der Stationspreisliste 2014 hat die BNetzA im Mai 2017 ohne wesentliche Beanstandungen beendet.

Beschluss zum Trassenpreissystem 2018

Mit Beschluss vom 6. Februar 2017 genehmigte die BNetzA die Entgelte und Entgeltgrundsätze des neuen Trassenpreissystems der DB Netz AG für das Fahrplanjahr 2017/2018. Durch den Beschluss wurden einige der beantragten Entgelte modifiziert. Die DB Netz AG einerseits, die DB Regio AG und die DB Fernverkehr AG andererseits erhoben dagegen Klage und beantragten einstweiligen Rechtsschutz. Gegen die Zurückweisung der Anträge auf einstweiligen Rechtsschutz durch das zuständige Verwaltungsgericht (VG) Köln vom Mai 2017 legten alle drei Gesellschaften im Juni 2017 Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster ein.

Prüfverfahren nach neuer Anreizregulierung

Unter dem neuen Anreizregulierungsregime nach dem ERegG muss die BNetzA für die erste Regulierungsperiode 2019 bis 2023 erstmals eine Preisobergrenze für die Trassenentgelte festlegen. In einem ersten Verfahrensschritt ist dafür zunächst die sogenannte Ausgangsbasis der Gesamtkosten zu genehmigen. Diese hatte die DB Netz AG auf Grundlage der Basisjahre 2014 bis 2016 ermittelt, bis zum Startjahr der Regulierungsperiode fortgeschrieben und der Behörde im April 2017 zur Genehmigung vorgelegt. Mit Beschluss vom 28. Juni 2017 legte die BNetzA das Ausgangsniveau der Gesamtkosten fest, das unter dem beantragten Wert liegt. Die Absenkung ist insbesondere auf Kürzungen bei den Kapitalkosten und Sekundärkosten sowie die Kürzungen bei den Fortschreibungen zurückzuführen. Die DB Netz AG prüft den Beschluss und wird gegebenenfalls Rechtsmittel einlegen.

Entscheidung zum Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission

Der Europäische Gerichtshof (EUGH) hat am 28. Juni 2017 sein Urteil im Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen Deutschland zur Feststellung möglicher Verstöße gegen europäisches Eisenbahnrecht verkündet. Die Kommission hatte Ende 2014 Klage gegen Deutschland eingereicht und vier Vorwürfe erhoben, in denen es um die Gewinnabführung im DB-Konzern, die Rechnungsführung der Infrastrukturbetreiber, die Verwendung der Zugangsentgelte der DB Netz sowie die getrennte Ausweisung von öffentlichen Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen bei DB Regio ging. Der EUGH weist das Vorbringen der Kommission in weiten Teilen zurück. Lediglich mit Blick auf die externe Publizität der Rechnungsführung stellt der EUGH eine Vertragsver-

letzung fest: Die Bundesrepublik Deutschland habe zum Zeitpunkt der Klage nicht alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen, damit durch die Art der Rechnungsführung die Einhaltung des Verbots, öffentliche Gelder für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur auf Verkehrsleistungen zu übertragen, kontrolliert werden könne. Für die Umsetzung des Urteils ist zu berücksichtigen, dass sich der bisherige Rechtsrahmen unter anderem durch das ERegG erheblich weiterentwickelt hat.

> Regulatorische und verkehrspolitische Themen in Europa

EU fördert deutsche Verkehrsprojekte

Im Rahmen der Fazilität Connecting Europe hat die Kommission am 23. Juni 2017 eine Fördersumme von insgesamt 2,7 Mrd. € für 152 zentrale europäische Verkehrsprojekte vorgeschlagen. Zu den ausgewählten Maßnahmen in Deutschland gehören geräuscharme Bremssysteme, speziell für Güterzüge, oder der Einsatz des Eisenbahnverkehrssystems ERTMS (European Rail Traffic Management System) auf wichtigen europäischen Güterverkehrskorridoren. Auch ein Projekt zum Aufbau eines Schnellladenetzes für Elektrofahrzeuge in Deutschland und anderen EU-Ländern wurde ausgewählt. Anträge von DB Cargo wurden in Höhe von rund 10 Mio. € berücksichtigt. Dazu gehören die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Sohlen, die ERTMS-Umrüstung von Lokomotiven sowie die Hybridisierung der Baureihe (BR) 294. Der Vorschlag muss noch formal genehmigt und Ende Juli 2017 offiziell durch die Kommission angenommen werden.

Regulatorische Änderungen in Italien

Es gab eine Reihe von wichtigen regulatorischen Änderungen in Italien, die unter anderem den Wettbewerb fördern und einen stabilen Finanzrahmen sicherstellen sollen. Zudem wurden Investitionen in die Infrastruktur und die Nahverkehrsflotte angekündigt. Die Bestimmungen für die Marktöffnung und eine bessere öffentliche Finanzierung sind für DB Arriva Italien wichtig.

> Weiterentwicklung des verkehrs- und ordnungspolitischen Rechtsrahmens

Höhere EEG-Umlage

Nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) 2017 beträgt der von den Schienenbahnen im Rahmen der Besonderen Ausgleichsregelung zu entrichtende EEG-Satz für den Fahrstrom 20% der vollen EEG-Umlage. Für 2017 hat sich die EEG-Umlage gegenüber dem Vorjahr um 0,526 ct/kWh auf 6,88 ct/kWh erhöht. Dies führte zu einem Anstieg des EEG-Satzes für den Fahrstrom auf 1,376 ct/kWh.

Neues Gesetz für Busverkehre in Großbritannien in Kraft

Das neue Gesetz zur Regelung von Busverkehren in Großbritannien (Bus Services Act) ist im April 2017 verabschiedet worden. Dies könnte einigen britischen Städten erlauben, Busverkehre als Franchising einzuführen, wie es bereits in Groß-London (Greater London) der Fall ist. Es könnte potenzielle Chancen geben, die das Kundenwachstum unterstützen könnten, indem sie eine enge Zusammenarbeit mit lokalen Behörden ermöglichen.

Anschlussregelung zu Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen

Mit den Ausgleichszahlungen des Bundes für höhengleiche Kreuzungen wird die Hälfte der Belastungen ausgeglichen, die bei Betrieb und Erhalt der vom Straßen- und Schienenverkehr genutzten Kreuzungen entstehen. Die Zahlungen erfolgen bis Ende 2017 auf Basis der seit 1969 bestehenden europäischen Verordnung (EWG) Nummer 1192/69. Aufgrund einer Rechtsbereinigung der EU im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets ist ab 2018 eine entsprechende Anschlussregelung auf Bundesebene erforderlich.

Verbot des Betriebs lauter Güterwagen beschlossen

Das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen sieht ein grundsätzliches Einsatzverbot lauter Güterwagen ab dem Netzfahrplan 2020/2021 vor. Darüber hinaus sieht das Gesetz bestimmte Ausnahmen und Befreiungen vor, beispielsweise den Einsatz von lauten Wagen nach einer Einzelfallprüfung durch den Infrastrukturbetreiber. Hierfür ist notwendig, dass durch die Vorgabe einer Geschwindigkeitsreduzierung die Schallemission des Zuges mit lauten Güterwagen nicht die Schallemission eines Zuges übersteigt, der vollständig mit umgerüsteten Wagen verkehrt. Die Ausnahme ist auf den Gelegenheitsverkehr beschränkt.

Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt

Am 23. Juni 2017 wurde der im Rahmen einer branchenübergreifenden Initiative erarbeitete »Masterplan Schienengüterverkehr« von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgestellt. Der Masterplan schlägt konkrete Maßnahmen zur dauerhaften Stärkung des Schienengüterverkehrs bis 2030 vor. Bestandteil sind zehn Maßnahmen, die sowohl unternehmerische als auch politische Aufgabenstellungen

zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des SGV enthalten. Hervorzuheben ist die geplante Trassenpreissenkung. Die Verhandlungen zwischen Bund und DB Netz zur Umsetzung dieses Vorhabens sollen bis Ende 2017 abgeschlossen werden. Darüber hinaus sind im Masterplan unter anderem die Einrichtung eines Testfelds in München zur Automatisierung der Zugbildung sowie ein Investitionsprogramm zur Modernisierung des Schienengüterverkehrs vorgesehen.

Netzentgeltmodernisierungsgesetz beschlossen

Das neue Netzentgeltmodernisierungsgesetz sieht unter anderem eine Neuregelung der sogenannten vermiedenen Netzentgelte vor. Für die Ermittlung der vermiedenen Netzentgelte für dezentral steuerbare Anlagen, somit auch für die Bahnstromkraftwerke, wird die Berechnungsgrundlage auf das Niveau des Jahres 2016 eingefroren. Darüber hinaus werden bestimmte Kostenbestandteile, beispielsweise die Offshore-Anbindungskosten, herausgerechnet. Die Änderungen werden 2018 wirksam.

Regelungen zum automatisierten Fahren

Am 30. März 2017 hat der Bundestag Regelungen zum Fahren von Autos mit hoch und voll automatisierter Fahrfunktion verabschiedet. Das Gesetz stellt klar, dass der Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels hoch und voll automatisierter Fahrfunktion »im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung« zulässig ist. Wenn etwa die automatisierte Fahrfunktion nur für den Einsatz auf Autobahnen konstruiert ist, darf das Auto nicht zum Verkehr auf anderen Straßen eingesetzt werden. Geregelt sind in dem Gesetz auch Haftungsfragen.

Neuregelungen zum Straßenverkehr geplant

Am 31. Mai 2017 hat die Kommission Gesetzesvorschläge der Strategie »Europa in Bewegung« vorgelegt. Damit sollen der Marktzugang und die Sozialbedingungen im Straßen-güterverkehr weiter geregelt werden. Die Anwendung der Mindestlohngesetze auf Kraftfahrer, verschärfte Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten sowie vereinfachte Kabotagevorschriften sollen für mehr Verkehrssicherheit sorgen, illegale Beschäftigung bekämpfen und angemessene Bedingungen für Arbeitnehmer gewährleisten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf Vorschlägen für eine gerechtere, umweltfreundlichere und einheitliche Mauterhebung in der EU. Weitere Vorschläge, unter anderem zum Marktzugang für Fernbusse und zu Emissionsstandards für Pkw sowie erstmals für schwere Nutzfahrzeuge, sollen in den kommenden zwölf Monaten ergänzt werden.

Profitabler Qualitätsführer


▶ **Pünktlichkeit insgesamt auf stabilem Niveau**

▶ **Umsatz steigt an – deutliche Ergebnisverbesserungen erzielt**


▶ **Finanz- und Vermögenslage stabil**

> Pünktlichkeit im Fernverkehr deutlich angestiegen

- ▶ **Pünktlichkeit Schiene insgesamt auf stabilem Niveau.**
- ▶ **Erhöhung der Pünktlichkeit durch PlanStart im Rahmen von Zukunft Bahn.**

	1. Halbjahr 2017	2016	1. Halbjahr 2016
 Pünktlichkeit in %			
Schiene in Deutschland ¹⁾	94,2	93,9	94,2
Schiene DB-Konzern in Deutschland	94,5	94,3	94,6
DB-Schienepersonenverkehr in Deutschland	94,6	94,4	94,8
DB Fernverkehr	81,0	78,9	78,4

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Pünktlichkeit der konzernexternen und -internen EVU in Deutschland lag im ersten Halbjahr 2017 auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2016 und etwas oberhalb des Niveaus im Gesamtjahr 2016. Dabei sank die Pünktlichkeit der EVU des DB-Konzerns insbesondere getrieben durch die Entwicklung bei den S-Bahnen und beim Güterverkehr geringfügig, lag aber oberhalb des Gesamtjahreswerts 2016. Die Pünktlichkeit im DB-Schienepersonenverkehr in Deutschland sank ebenfalls leicht. Die **PÜNKTlichkeit IM FERNVERKEHR** [SEITE 27] konnte aufgrund der konsequenten Fortführung und Weiterentwicklung von **ZUKUNFT BAHN**  spürbar gesteigert werden.

> Verbesserung von Kundenzufriedenheit und Qualität

- ▶ **Zahlreiche Maßnahmen umgesetzt und initiiert.**
- ▶ **Qualität und Angebot für unsere Kunden weiter verbessert.**

> Digitalisierung und Innovation

- ▶ DB Digital Ventures investiert in Connected Signals Inc, die sich mit der vernetzten Ampelsteuerung beschäftigt und so Potenziale für Smart Cities und autonomes Fahren bietet.
- ▶ Über »Mein Bahnhof« und »Meine Strecke« schnellerer Abruf von Reiseverbindungen über Amazon Echo.

- ▶ DB Streckenagent ist für Kunden im Nahverkehr verfügbar und informiert via Push-Nachricht über Störungen und Alternativen.
- ▶ Fahrplanauskunft des DB Navigators und der App DB Bahnhof live zeigt am Reisetag die Reihenfolge der ICE-Wagen in Echtzeit an.
- ▶ Arriva Trains Wales eröffnet virtuellen Trainingsimulator. Mitarbeiter lernen in verschiedenen Szenarien, Unfälle im Bahnhofsbereich zu verhindern.
- ▶ **DRIVE4SCHENKER** [SEITE 37] im europäischen Landverkehr ist erfolgreich gestartet.
- ▶ **box2rail** ist eine neue, auf die Bedürfnisse von kleinen und mittelständischen Unternehmen zugeschnittene Online-Buchungsplattform für Containertransporte.

> Kunden-/Transportinformation

- ▶ Mit dem Projekt Preisbildung und internationale Angebotsgestaltung (PIA) sind Tickets für viele Strecken in Europa einfach und flexibel buchbar. Im zweiten Halbjahr 2017 sollen alle europäischen Bahnen in das System integriert werden.
- ▶ Mit dem neuen Anrufportal erreichen Kunden schneller und einfacher den Kundenservice.
- ▶ Die App Wohin Du Willst ist deutschlandweit und in 26 Landkreisen mit neuen Features verfügbar. Reisende, insbesondere in ländlichen Räumen, werden via Push-Nachrichten über aktuelle Störungen oder Änderungen im ÖPNV-Angebot informiert und können bereits vereinzelt Bedarfsverkehre auf Knopfdruck buchen.

> Kundenzufriedenheit

- ▶ Kostenfreies **WLAN** [SEITE 27] für Kunden in der 1. und 2. Klasse im ICE seit Jahresanfang in verbesserter Qualität.
- ▶ Angebot zur Kinderbetreuung in den ICE-Zügen mit deutschem Fahrgastpreis von PRO BAHN ausgezeichnet.
- ▶ Neue Angebote wie eine monatlich kündbare BahnCard (»Aktions-BahnCard Flex«), das Sommerticket für junge Reisende und zusätzliche Sparpreis-Kontingente. Verbesserte Preisdarstellung auf bahn.de zeigt zudem Preisvorteile auf einen Blick.
- ▶ Regio-Kunden können seit April auf ausgewählten Strecken Echtzeitfeedback abgeben. Mit dem bereits beim ICE bewährten System Railmate wird die Kundenzufriedenheit dauerhaft und zugscharf erfasst.

> Produktqualität

- ▶ **DAS ICE PORTAL** [SEITE 27] bietet seit Ende März ein um Filme und Serien erweitertes Unterhaltungs- und Informationsangebot an.
- ▶ DB Regio erprobt in einigen Regionen gemeinsam mit den Aufgabenträgern kostenloses WLAN. Ziel ist es, in enger Kooperation mit den Aufgabenträgern bis 2020 einen Großteil der Flotte mit WLAN auszustatten.
- ▶ Sitzplatzreservierung auf ausgewählten Strecken im Regionalverkehr seit Anfang 2017 auch für Einzelfahrten im Automatenverkauf und für Verbundtickets möglich. Kontinuierliche Ausweitung des Service auf weitere Strecken und Vertriebskanäle geplant.
- ▶ Konzept der DB Lounge wurde überarbeitet. Im Juli 2017 wird der Pilot in Nürnberg vorgestellt.
- ▶ Neuer Aufenthaltspavillon für Bahnsteige im Hauptbahnhof Wolfsburg. Armlehnen der Sitzbänke mit USB-Anschlüssen. Digitale Vitrine zur Reisendeninformation wird pilotiert.
- ▶ Pilotprojekt für Meldung von Verschmutzungen in Berlin, Hannover und Hamburg per WhatsApp-Nachricht. Nach Testphase Ausweitung auf über 80 große Bahnhöfe bundesweit.

> Pünktlichkeit

- ▶ Ausweitung von **PLANSTART** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 14 F. UND 101] auf weitere Bahnhöfe.
- ▶ Pünktlichkeitsteams zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Regionalverkehr. Bislang über 500 Einzelmaßnahmen erarbeitet, eine Vielzahl davon befindet sich bereits in Umsetzung.
- ▶ Lagezentrum zur Optimierung der Baustellenplanung eingerichtet, um Auswirkungen auf den laufenden Betrieb so gering wie möglich zu halten.
- ▶ Ausweitung präventive Instandhaltung von Weichen durch Rollout **DIGITALES FERNDIAGNOSESYSTEM (DIAGNOSEPLATTFORM DIANA)** [SEITE 40].
- ▶ Pünktlichkeitssteigerung durch die Nutzung der Chancen der Digitalisierung:
 - > Optimierte vorausschauende Instandhaltung durch **WAYSIDE-MONITORING** [SEITE 40].
 - > TechLOK erfasst, verarbeitet und visualisiert die Sensordaten der Triebfahrzeugflotte von DB Cargo und liefert Hinweise auf mögliche Schadensausfälle, bevor diese auftreten.
 - > Nutzung von 3D-Druck zur Ersatzteilherstellung an störungsanfälligen Stellen. Minimierung von Störungen bereits im Vorfeld und Erhöhung der Verfügbarkeit von Zügen.

> Vernetzte Mobilität

- ▶ DB Mitfahrer-App auf fünf weitere Bundesländer ausgeweitet.
- ▶ Mit Lidl bieten wir in Berlin seit März ein stationsungebundenes System zum Ausleihen von 3.500 Fahrrädern an, das in das Call-a-Bike-System integriert ist.

> Sicherheit

- ▶ Bis Ende 2017 werden rund 7.000 Videokameras auf rund 1.000 Bahnhöfen betrieben. Rund 28.000 Kameras sind in Zügen des Regional- und S-Bahn-Verkehrs installiert. Mit dem Bund investieren wir 85 Mio. € in Ausbau und Erweiterung der Videotechnik. 2017 wurde das Programm um 10 Mio. € aufgestockt.
- ▶ Zukünftig verstärkter Einsatz von Diensthunden. Bis 2019 sollen mindestens 30 Diensthundeführer in Brennpunktbahnhöfen im Einsatz sein, aktuell sind es zehn.
- ▶ Bodycams zum Schutz der Mitarbeiter vor Angriffen in Berlin und Köln in 8.800 Einsatzstunden getestet. Positive Testbilanz bestärkt uns, Sicherheitskräfte an Schwerpunkten mit Bodycams auszustatten.

> Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage positiv

> Ertragslage verbessert

- ▶ **Umsatzentwicklung deutlich positiv.**
- ▶ **Operatives Ergebnis mit starken Zuwächsen.**
- ▶ **Netto-Finanzschulden gestiegen.**
- ▶ **Wertmanagementkennzahlen verbessert.**

Keine wesentlichen Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2016

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung im ersten Halbjahr 2017 wurde nicht wesentlich durch **VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS** [SEITE 58 F.] beeinflusst.

Umsatz deutlich gestiegen

Der Umsatz entwickelte sich im ersten Halbjahr 2017 deutlich positiv, auf vergleichbarer Basis noch besser. Die positive operative Entwicklung wurde insbesondere durch DB Schenker, DB Arriva, DB Fernverkehr und DB Netze Fahrweg getragen. Negative Währungskurseffekte vor allem aus der **ENTWICKLUNG DES BRITISCHEN PFUNDS** [SEITE 6] wirkten abschwächend.

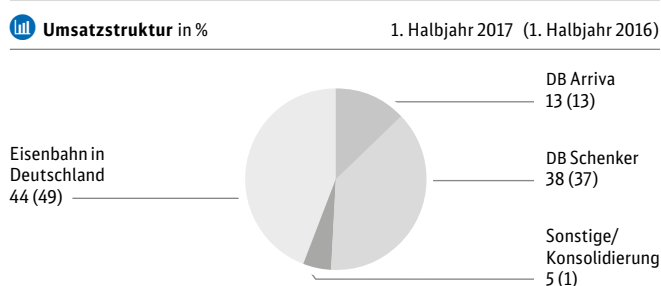
- ▶ Die Sondereffekte im ersten Halbjahr 2017 resultierten aus Erlösschmälerungen für Vorjahre.
- ▶ Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen DB Schenker (13 Mio. €) und DB Arriva (16 Mio. €).

- ▶ Effekte aus **WÄHRUNGSKURSÄNDERUNGEN** [SEITE 6] entfielen auf DB Arriva (–175 Mio. €), DB Schenker (+10 Mio. €) und DB Cargo (–14 Mio. €).
- ▶ Die **UMSATZENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER** [SEITE 25 FF.] war im ersten Halbjahr 2017 ganz überwiegend positiv.
- ▶ Auf vergleichbarer Basis (bereinigt um Sondereffekte sowie Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen) ist der Umsatz noch etwas stärker gestiegen.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Umsatz bereinigt in Mio. €				
DB-Konzern	21.066	20.033	+1.033	+5,2
⊕ Sondereffekte	4	-	+4	-
DB-Konzern bereinigt	21.070	20.033	+1.037	+5,2
⊕ Konsolidierungskreisänderungen	-29	-12	-17	+142
⊕ Währungskursänderungen	179	-	+179	-
DB-Konzern - vergleichbar	21.220	20.021	+1.199	+6,0

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Außenumsatz nach Geschäftsfeldern in Mio. €				
DB Fernverkehr	2.028	1.932	+96	+5,0
DB Regio	4.254	4.223	+31	+0,7
DB Arriva	2.659	2.526	+133	+5,3
DB Cargo	2.150	2.154	-4	-0,2
DB Schenker	8.072	7.400	+672	+9,1
DB Netze Fahrweg	746	694	+52	+7,5
DB Netze Personenbahnhöfe	273	267	+6	+2,2
DB Netze Energie	654	591	+63	+10,7
Sonstige	234	246	-12	-4,9
DB-Konzern bereinigt	21.070	20.033	+1.037	+5,2

Umsatzstruktur annähernd unverändert

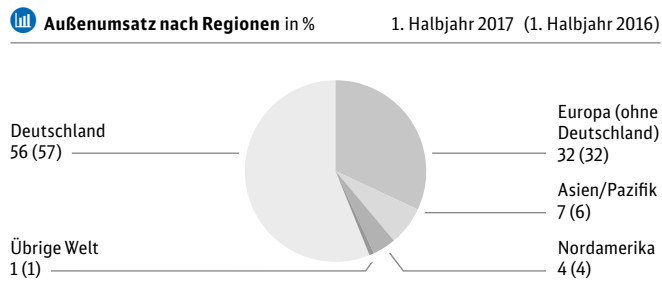


Auf der Ebene der Geschäftsfelder gab es in der Umsatzstruktur keine wesentlichen Änderungen.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Außenumsatz nach Regionen in Mio. €				
Deutschland	11.850	11.484	+366	+3,2
Europa (ohne Deutschland)	6.669	6.360	+309	+4,9
Asien/Pazifik	1.404	1.230	+174	+14,1
Nordamerika	878	734	+144	+19,6
Übrige Welt	269	225	+44	+19,6
DB-Konzern bereinigt	21.070	20.033	+1.037	+5,2

Der Umsatzanstieg in den Regionen wurde vor allem getrieben durch die positive Geschäfts- und Volumenentwicklung.

- ▶ In Deutschland stieg der Umsatz insbesondere infolge von Zuwächsen in den Geschäftsfeldern der Infrastruktur sowie bei DB Fernverkehr.
- ▶ Die Umsatzentwicklung in Europa (ohne Deutschland) war positiv und wurde getrieben durch Neuverkehre bei DB Arriva und die Geschäftsentwicklung bei DB Schenker. Negative Währungskurseffekte aus der Entwicklung des britischen Pfunds wirkten dämpfend.
- ▶ In der Region Asien/Pazifik stieg der Umsatz infolge der Geschäftsentwicklung bei DB Schenker. Positive Währungskurseffekte wirkten unterstützend.
- ▶ Die Entwicklung in Nordamerika wurde durch eine starke operative Entwicklung bei DB Schenker sowie positive Währungskurseffekte beeinflusst.



Ergebnisentwicklung weiter positiv

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten. Das Vorgehen bei den **UMGLIEDERUNGEN UND BEREINIGUNGEN** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 106] ist unverändert. Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die entsprechend bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Halbjahr 2017 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2016. Die Auswirkungen der Veränderungen im Konsolidierungskreis und aus Währungskurseffekten sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt und im Folgenden nicht mehr erläutert.

Im ersten Halbjahr 2017 wirkten Veränderungen im Konsolidierungskreis insgesamt ertrags- und aufwandserhöhend, während Währungskurseffekte insgesamt ertrags- und aufwandsmindernd wirkten.

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	1. Halbjahr					Veränderung					
	2017	Umgliederung			Bereinigung Sonder- effekte	2017 berei- nigt	2016 bereinigt	davon		%	
		Auf-/Ab- zinsung	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- amorti- sation				absolut	Konsoli- dierungs- kreis- effekte		davon Wäh- rungs- kurs- effekte
Umsatz	21.066	-	-	-	4	21.070	20.033	+1.037	+17	-179	+5,2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.376	-	-	-	-	1.376	1.254	+122	+1	-1	+9,7
Sonstige betriebliche Erträge	1.239	-	-	-	-7	1.232	1.107	+125	0	-9	+11,3
Materialaufwand	-10.411	-	-	-	15	-10.396	-9.560	-836	-13	+65	+8,7
Personalaufwand	-8.227	-	-	-	79	-8.148	-7.788	-360	-3	+76	+4,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.562	-	-	-	2	-2.560	-2.631	+71	-2	+36	-2,7
EBITDA bereinigt	2.481	-	-	-	93	2.574	2.415	+159	0	-12	+6,6
Abschreibungen	-1.405	-	-	38	-28	-1.395	-1.408	+13	-1	+7	-0,9
EBIT bereinigt	1.076	-	-	38	65	1.179	1.007	+172	-1	-5	+17,1
Operativer Zinssaldo	-343	9	-	-	2	-332	-373	+41	0	+2	-11,0
Operatives Ergebnis nach Zinsen	733	9	-	38	67	847	634	+213	-1	-3	+33,6
Beteiligungsergebnis	14	-	0	-	-	14	17	-3	-	0	-17,6
Übriges Finanzergebnis	-14	-9	0	-	-	-23	-33	+10	0	-1	-30,3
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-38	-	-38	-49	+11	-	+1	-22,4
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-67	-67	-6	-61	-	0	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	733	-	-	-	-	733	563	+170	-1	-3	+30,2

Operative Ergebnisgrößen entwickelten sich deutlich positiv

Die **UMSATZENTWICKLUNG** [SEITE 13 F.] war im ersten Halbjahr 2017 deutlich positiv.

- Die sonstigen betrieblichen Erträge legten unter anderem infolge der Neuverkehre und Akquisitionen bei DB Arriva, der Rückzahlung der Brennelementesteuer sowie höherer Schadenersatzzahlungen bei DB Cargo deutlich zu.
- Der Materialaufwand stieg operativ deutlich an. Hierbei wirkten sich im Wesentlichen höhere eingekaufte Leistungen bei DB Schenker infolge von Nachfragezuwächsen und gestiegenen Frachtraten aus.
- Der Personalaufwand legte ebenfalls deutlich zu. Neben Tarifeffekten wirkte sich auch eine höhere Mitarbeiterzahl aus, insbesondere bei DB Schenker sowie infolge der Betriebsaufnahmen und Akquisitionen bei DB Arriva.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen insbesondere aufgrund geringerer Franchisezahlungen infolge einer Systemumstellung in der Sparte UK Trains bei DB Arriva zurück.
- Die Abschreibungen blieben annähernd unverändert. Die Entwicklung wurde unter anderem durch die Erreichung des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer von Fahrzeugen im Vorjahr bei gleichzeitig teilweise verspätetem Zulauf neuer Fahrzeuge beeinflusst. Gegenläufig wirkte der Zugang neuer Fahrzeuge.

Im Saldo stiegen die Erträge deutlicher als die Aufwendungen. In der Folge verbesserten sich das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT deutlich. Die Entwicklung der bereinigten **ERGEBNISGRÖSSEN DER GESCHÄFTSFELDER** [SEITE 25 FF.]

war differenziert. Das Geschäftsfeld DB Fernverkehr entwickelte sich sehr positiv. Das operative Ergebnis von DB Cargo hat sich verbessert, ist aber weiterhin negativ. Auch der Bereich Sonstige verzeichnete einen Anstieg. Dämpfend wirkte die Entwicklung der Infrastrukturgeschäftsfelder und von DB Regio.

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
DB Fernverkehr	216	54	+162	-
DB Regio	314	334	-20	-6,0
DB Arriva	110	106	+4	+3,8
DB Cargo	-28	-53	+25	-47,2
DB Schenker	208	200	+8	+4,0
DB Netze Fahrweg	389	398	-9	-2,3
DB Netze Personenbahnhöfe	150	159	-9	-5,7
DB Netze Energie	44	63	-19	-30,2
Sonstige/Konsolidierung	-224	-254	+30	-11,8
DB-Konzern	1.179	1.007	+172	+17,1

Auch die Entwicklung des operativen Ergebnisses nach Zinsen war deutlich positiv. Der operative Zinssaldo verbesserte sich im Wesentlichen aufgrund der derzeit niedrigen Zinsen bei Refinanzierungen.

Das rückläufige Beteiligungsergebnis wurde maßgeblich durch London Overground getrieben.

Die Entwicklung im übrigen Finanzergebnis ergab sich im Wesentlichen aus der Aufzinsung von Rückstellungen. Gegenläufig wirkten Effekte aus Sicherungsgeschäften.

Die rückläufige Entwicklung des außerordentlichen Ergebnisses überstieg diesen Effekt, sodass das Ergebnis vor Ertragsteuern etwas schwächer anstieg.

Außerordentliche Belastungen steigen leicht

Außerordentliches Ergebnis in Mio. €	1. Halbjahr			
	2017	davon EBIT-wirksam		davon EBIT-wirksam
		2016	2017	
DB Fernverkehr	-	-	-	-
DB Regio	28	28	-	-
DB Arriva	0	0	-3	-3
DB Cargo	-1	-1	0	0
DB Schenker	-1	-1	-	-
DB Netze Fahrweg	-3	-3	-3	-3
DB Netze Personenbahnhöfe	-3	-3	-1	-1
DB Netze Energie	-15	-15	-	-
Sonstige/Konsolidierung ¹⁾	-72	-72	1	2
DB-Konzern	-67	-67	-6	-5

Das außerordentliche Ergebnis hat sich im ersten Halbjahr 2017 schwächer entwickelt und setzt sich unter anderem aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- ▶ Effekten aus Fahrzeugzuschreibungen bei DB Regio,
- ▶ Effekten im Zusammenhang mit der Finanzierung des Kernenergieausstiegs bei DB Netze Energie und
- ▶ Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen aus personalvertraglichen Verpflichtungen im Bereich Sonstige.

Das außerordentliche Ergebnis im ersten Halbjahr 2016 setzte sich unter anderem aus folgenden Sondereffekten zusammen:

- ▶ Aufwendungen für Rückstellungsbildungen für Zivilverfahren im Zusammenhang mit Infrastrukturentgelten bei DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe und
- ▶ Aufwendungen im Zusammenhang mit der Auflösung von Sicherungsgeschäften bei DB Arriva.

Ergebnis nach Steuern stark verbessert

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	733	563	+170	+30,2
Ertragsteuern	46	40	+6	+15,0
tatsächliche Ertragsteuern	-82	-88	+6	-6,8
latenter Steueraufwand	128	128	-	-
Ergebnis nach Ertragsteuern	779	603	+176	+29,2
Aktionäre der DB AG	766	591	+175	+29,6
andere Gesellschafter	13	12	+1	+8,3

Die deutliche Verbesserung des Ergebnisses vor Ertragsteuern zeigte sich auch im Ergebnis nach Ertragsteuern. Der Einfluss der auf niedrigem Niveau gestiegenen positiven Ertragsteuerposition war hier nicht wesentlich.

Das Ergebnis nach Ertragsteuern für die Aktionäre der DB AG sowie das den anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis entwickelte sich im ersten Halbjahr 2017 positiv.

> Finanzlage stabil

- ▶ Finanzmanagement unverändert.
- ▶ Rating-Einstufungen stabil.
- ▶ Drei Anleihen emittiert.

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur. Die dafür verwendeten Kennzahlen Tilgungsdeckung, Gearing und Netto-Finanzschulden/EBITDA werden im Abschnitt WERTMANAGEMENT [SEITE 17 F.] erläutert.

Im FINANZMANAGEMENTSYSTEM [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 110] des DB-Konzerns hat es im ersten Halbjahr 2017 keine Änderungen gegeben. Der begonnene Prozess zur Sitzverlagerung der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, nach Deutschland soll im zweiten Halbjahr 2017 abgeschlossen werden.

Für die langfristige Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm über 25 Mrd. € zur Verfügung. Über die DB Finance wurden im ersten Halbjahr 2017 insgesamt **DREI ANLEIHEN EMITTIERT** [SEITE 17], wobei die Mittel der zuletzt begebenen GBP-Anleihe erst im Juli 2017 zugeflossen sind. Zudem wurde eine Anleihe über 500 Mio. € getilgt. Die absolute Inanspruchnahme des European-Debt-Issuance-Programms hat sich per 30. Juni 2017 leicht um 0,1 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahresende erhöht. Der Auslastungsgrad per 30. Juni 2017 beträgt 79 % (per 31. Dezember 2016: 78 %).

Im ersten Halbjahr 2017 haben wir zusätzlich ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) über 5 Mrd. AUD aufgelegt, um auf Investorennachfrage in der Region Asien/Pazifik reagieren zu können. Dieses Programm wurde noch nicht in Anspruch genommen.

Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm mit einem Volumen von 2 Mrd. € zur Verfügung, das per 30. Juni 2017 wie auch schon am Vorjahresende nicht in Anspruch genommen wurde.

Zudem verfügten wir per 30. Juni 2017 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € (per 31. Dezember 2016: 2,0 Mrd. €) mit einer Restlaufzeit von 1,0 bis 2,0 Jahren sowie über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität in Höhe von 0,1 Mrd. € (per 31. Dezember 2016: 0,1 Mrd. €).

Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2017 auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,2 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2016: 2,2 Mrd. €). Diese

Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im ersten Halbjahr 2017 wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

Rating-Einstufungen stabil

Rating-Einstufungen DBAG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
S & P Global Ratings	16.05.2000	15.07.2016	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05.2000	28.09.2015	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. Beide Agenturen haben im ersten Halbjahr 2017 Updates zu den Einschätzungen der DBAG veröffentlicht und die Rating-Einstufungen und den Ausblick unverändert gelassen.

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

Drei Anleihen emittiert

ISIN	Emitent	Währung	Volumen in Mio.	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS1566135098	DB Finance	NOK	700	2,490	Februar 2032	15
XS1626600040	DB Finance	EUR	500	1,500	Dezember 2032	15,5
XS1640854144 ¹⁾	DB Finance	GBP	300	1,375	Juli 2025	8

¹⁾ Mittelzufluss im Juli 2017.

Über die DB Finance haben wir im ersten Halbjahr 2017 drei Anleihen im Gegenwert von insgesamt 0,9 Mrd. € emittiert. Der Mittelzufluss der zuletzt begebenen GBP-Anleihe erfolgte dabei erst im Juli 2017. Die Mittelaufnahme dient der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten sowie Investitionen.

- ▶ Eine Privatplatzierung bei institutionellen Investoren in Norwegen über 700 Mio. NOK (79 Mio. €). Der Erlös wurde in Euro geswappt.
- ▶ Eine öffentliche Anleihe über 500 Mio. €, die mit 15,5 Jahren unsere bisher längste in Euro begebene Anleihe darstellt. Die Nachfrage kam vornehmlich aus Deutschland, Frankreich und Großbritannien.
- ▶ Eine weitere öffentliche Anleihe über 300 Mio. GBP (341 Mio. €). Der Erlös wurde in Euro geswappt. Die Nachfrage kam insbesondere aus Großbritannien.

Wertmanagementkennzahlen verbessert

- ▶ Operative Ergebnisentwicklung befördert ROCE und Tilgungsdeckung.
- ▶ Eigenkapital und EBITDA treiben Verbesserung von Gearing beziehungsweise Netto-Finanzschulden/EBITDA.

ROCE gestiegen

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
ROCE in Mio. €				
EBIT bereinigt ¹⁾	1.179	1.007	+172	+17,1
Capital Employed per 30.06.	34.581	33.462	+1.119	+3,3
ROCE in %	6,8	6,0	-	-
Zielwert in %	≥ 9,0	≥ 9,0	-	-

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

Der ROCE verbesserte sich im ersten Halbjahr 2017. Dies resultierte aus einer deutlichen Verbesserung des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen unterproportionalem Anstieg des Capital Employed. Die Zunahme des Capital Employed ging überwiegend auf einen Anstieg der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte zurück.

Verschuldungskennzahlen verbessert Tilgungsdeckung verbessert

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Tilgungsdeckung¹⁾ in Mio. €				
EBITDA bereinigt ²⁾	2.574	2.415	+159	+6,6
Operativer Zinssaldo ²⁾	-332	-373	+41	-11,0
Abschreibungsanteil Leaserate ²⁾	522	497	+25	+5,0
Originärer Steueraufwand ²⁾	-82	-88	+6	-6,8
Operativer Cashflow nach Steuern	2.682	2.450	+232	+9,5
Netto-Finanzschulden per 30.06.	19.030	18.159	+871	+4,8
Barwert Operate Leases per 30.06.	4.798	4.874	-76	-1,6
Adjustierte Netto-Finanzschulden per 30.06.	23.828	23.033	+795	+3,5
Pensionsverpflichtungen per 30.06.	3.947	4.895	-948	-19,4
Adjustierte Netto-Schulden per 30.06.	27.775	27.928	-153	-0,5
Tilgungsdeckung in %	19,3	17,5	-	-
Zielwert in %	≥ 25,0	≥ 25,0	-	-

¹⁾ Methodenänderung zum Jahresende 2016 [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 84 F.] mit rückwirkender Anpassung.

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

Die Tilgungsdeckung verbesserte sich per 30. Juni 2017 getrieben durch einen deutlichen Anstieg des operativen Cashflows nach Steuern. Der leichte Rückgang der adjustierten Netto-Schulden wirkte zusätzlich unterstützend. Hier machten sich die zinsbedingt gesunkenen PENSIONSVERPFLICHTUNGEN [SEITE 20] bemerkbar.

Gearing leicht verbessert

	2017	2016	Veränderung	
			absolut	%
Gearing per 30.06., in Mio. €				
Netto-Finanzschulden	19.030	18.159	+ 871	+ 4,8
Eigenkapital	13.446	12.060	+ 1.386	+ 11,5
Gearing in %	142	151	-	-
Zielwert in %	100	100	-	-

Das Gearing hat sich per 30. Juni 2017 leicht verbessert, liegt aber weiterhin über dem Zielwert von 100%. Treiber war der deutliche Anstieg des **EIGENKAPITALS** [SEITE 20].

Netto-Finanzschulden/EBITDA etwas besser

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Netto-Finanzschulden/EBITDA in Mio. €				
Netto-Finanzschulden per 30.06.	19.030	18.159	+ 871	+ 4,8
EBITDA bereinigt ¹⁾	2.574	2.415	+ 159	+ 6,6
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	3,7	3,8	-	-
Zielwert in %	≤ 2,5	≤ 2,5	-	-

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

Die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA hat sich im ersten Halbjahr 2017 leicht verbessert. Der Anstieg der Netto-Finanzschulden wurde durch die Verbesserung des bereinigten EBITDA überkompensiert.

> Flüssige Mittel deutlich niedriger

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Kurzfassung Kapitalflussrechnung in Mio. €				
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	762	1.523	- 761	- 50,0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 1.496	- 1.310	- 186	+ 14,2
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 773	- 999	+ 226	- 22,6
Veränderung des Finanzmittelbestands	- 1.544	- 832	- 712	+ 85,6
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	2.906	4.450	- 1.544	- 34,7

- ▶ Maßgeblich für den deutlichen Rückgang des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit waren negative Working-Capital-Effekte. Hier wirkte sich unter anderem die Zahlung infolge des **ENTSORGUNGSPFONDSESETZES** [SEITE 45] aus. Die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Steuern, Abschreibungen und Zinsen (+ 64 Mio. €) wirkte leicht kompensierend.
- ▶ Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg an. Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Auszahlungen für Netto-Investitionen (+150 Mio. €). Darüber hinaus stiegen die Auszahlungen für die Rückzahlung von Investitionszuschüssen (+29 Mio. €).

- ▶ Getrieben durch die niedrigere Dividendenzahlung (-250 Mio. €), ging der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit zurück. Unterstützend wirkten ein höherer Mittelzufluss aus der **BEGEBUNG VON ANLEIHEN** [SEITE 17] (+82 Mio. €) sowie ein niedrigerer Mittelabfluss für Rückzahlungen von Finanzierungsleasingverbindlichkeiten (-34 Mio. €).

Gegenläufig ging vor allem der Mittelzufluss aus der Aufnahme von Finanzkrediten (-143 Mio. €) zurück.

- ▶ Per 30. Juni 2017 verfügte der DB-Konzern planmäßig über einen im Vergleich zum Vorjahresende deutlich geringeren Bestand an flüssigen Mitteln.

> Vermögenslage stabil

- ▶ **Netto-Finanzschulden angestiegen.**
- ▶ **Investitionen deutlich höher.**
- ▶ **Verbesserung der Eigenkapitalquote.**

Netto-Finanzschulden höher

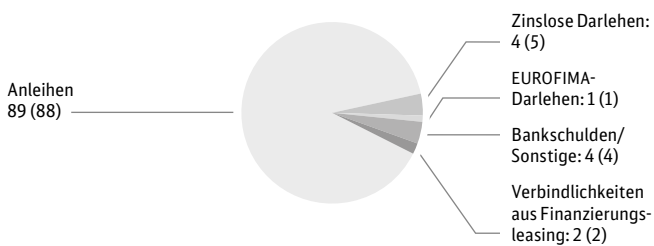
	30.06. 2017		31.12. 2016		Veränderung	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Netto-Finanzschulden in Mio. €						
Zinslose Darlehen	992		1.172		-180	-15,4
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	520		533		-13	-2,4
Sonstige Finanzschulden	20.715		20.776		-62	-0,3
davon Anleihen	19.674		19.740		-66	-0,3
Finanzschulden	22.227		22.481		-254	-1,1
Flüssige Mittel und Finanzforderungen	- 3.045		- 4.584		+ 1.539	- 33,6
Effekte aus Währungssicherungen	- 152		- 273		+ 121	- 44,3
Netto-Finanzschulden	19.030		17.624		+ 1.406	+ 8,0

- ▶ Innerhalb der Finanzschulden gingen die Zinslosen Darlehen sowie die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing infolge kontinuierlicher Tilgungen zurück.
- ▶ Die sonstigen Finanzschulden werden im Wesentlichen durch die Entwicklung des Anleihebestands geprägt. Im bisherigen Jahresverlauf wurden **ANLEIHEN** [SEITE 17] mit einem Mittelzufluss im ersten Halbjahr 2017 von 0,6 Mrd. € neu emittiert und eine Anleihe mit einem Gegenwert von 0,5 Mrd. € getilgt. Zudem wirkten per 30. Juni 2016 Währungskurseffekte reduzierend auf den Anleihebestand (-0,2 Mrd. €). Verschuldungssenkende Effekte resultierten insbesondere aus der Entwicklung des **BRITISCHEN PFUNDS** [SEITE 6] und des Schweizer Frankens.
- ▶ Unsere Fremdwährungsanleihen werden überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungsschwankungen abgesichert, sodass die Währungskurseffekte teilweise durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden. Die Effekte aus Währungskursicherungen, die auf den

jeweils abgesicherten Wechselkurs zum Emissionszeitpunkt abstellen, gingen im Vergleich zum 31. Dezember 2016 zurück.

- ▶ Die Finanzschulden gingen infolge von Tilgungen von Zinslosen Darlehen und eines leichten Rückgangs des Anleihebestands durch Währungskurseffekte etwas zurück.
- ▶ Die flüssigen Mittel wurden deutlich zurückgefahren. In der Folge stiegen dann die Netto-Finanzschulden an. Die Zusammensetzung der Finanzschulden ist per 30. Juni 2017 nahezu unverändert.

Zusammensetzung Finanzschulden in % per 30.06.2017 (per 31.12.2016)



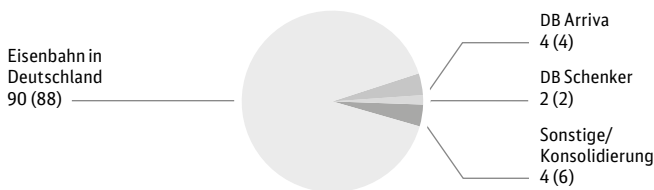
Investitionen gestiegen

Investitionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Brutto-Investitionen	4.108	3.472	+ 636	+ 18,3
Investitionszuschüsse	2.618	2.126	+ 492	+ 23,1
Netto-Investitionen	1.490	1.346	+ 144	+ 10,7

Der Anstieg der Brutto-Investitionen resultierte vor allem aus deutlich höheren Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Auch die Investitionszuschüsse stiegen deutlich an. Investitionszuschüsse machten im ersten Halbjahr 2017 rund 64% (im ersten Halbjahr 2016: rund 61%) der Brutto-Investitionen aus.

Die Netto-Investitionen stiegen vor allem wegen höherer Fahrzeuginvestitionen.

Struktur der Brutto-Investitionen in % 1. Halbjahr 2017 (1. Halbjahr 2016)



Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt in den Geschäftsfeldern der Eisenbahn in Deutschland, insbesondere in Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur und der Fahrzeuge. Die Struktur der Brutto-Investitionen ist nahezu unverändert. Im ersten Halbjahr 2017 wirkten Investitionen in die Infrastruktur sowie in Fahrzeuge erhöhend.

Gleichzeitig stiegen auch die Brutto-Investitionen von DB Arriva getrieben unter anderem durch Fahrzeugbeschaffungen für Busverkehre in London an.

Investitionsschwerpunkte unverändert

Brutto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Deutschland	3.832	3.229	+ 603	+ 18,7
Europa (ohne Deutschland)	247	197	+ 50	+ 25,4
Asien/Pazifik	11	7	+ 4	+ 57,1
Nordamerika	4	4	-	-
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	12	33	- 21	- 63,6
DB-Konzern	4.108	3.472	+ 636	+ 18,3

Netto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
Deutschland	1.214	1.104	+ 110	+ 10,0
Europa (ohne Deutschland)	247	196	+ 51	+ 26,0
Asien/Pazifik	11	7	+ 4	+ 57,1
Nordamerika	4	4	-	-
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	12	33	- 21	- 63,6
DB-Konzern	1.490	1.346	+ 144	+ 10,7

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Hier ist der Anstieg insbesondere auf höhere Infrastrukturinvestitionen bei DB Netze Fahrweg (+412 Mio. €) und DB Netze Personenbahnhöfe (+71 Mio. €) zurückzuführen. Zudem wirkten unter anderem Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fernverkehr und DB Cargo investitionserhöhend.

Infolge von Fahrzeugbeschaffungen insbesondere für neue Busverkehre in London bei DB Arriva stiegen die Investitionen in der Region Europa (ohne Deutschland). Gegenläufig wirkte der Abschluss von Fahrzeugbeschaffungsprojekten im Vorjahr bei DB Cargo vor allem in Großbritannien, Frankreich und Osteuropa.

Investitionszuschüsse gestiegen

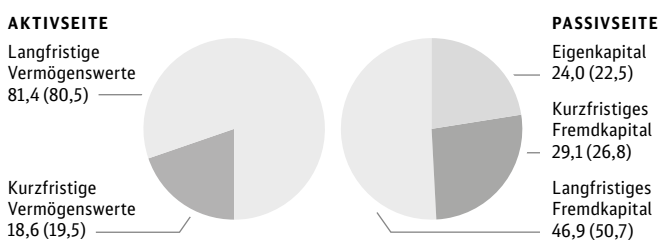
Die erhaltenen Investitionszuschüsse stiegen im ersten Halbjahr 2017 um 492 Mio. € beziehungsweise 23,1% auf 2.618 Mio. €. Empfänger waren wie im ersten Halbjahr 2016

fast ausschließlich unsere Infrastrukturgesellschaften. Details zu den verschiedenen **ZUSCHUSSFORMEN** [WWW.DB.DE/INVESTITIONEN] sind auf unserer Internetseite verfügbar.

Bilanzsumme etwas niedriger

Bilanz in Mio. €	30.06.2017	31.12.2016	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	56.102	56.623	-521	-0,9
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	45.653	45.589	+64	+0,1
Kurzfristige Vermögenswerte	10.449	11.034	-585	-5,3
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	13.446	12.744	+702	+5,5
Langfristiges Fremdkapital	26.340	28.709	-2.369	-8,3
Kurzfristiges Fremdkapital	16.316	15.170	+1.146	+7,6

Bilanzstruktur in % per 30.06.2017 (per 31.12.2016)



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

- ▶ Die Bilanzsumme war leicht rückläufig.
- ▶ Die langfristigen Vermögenswerte blieben annähernd unverändert. Der Forderungsanstieg bei den aktiven latenten Steuern (+136 Mio. €) infolge veränderter Gewinnerwartungen des DB-Konzerns sowie ein höheres Sachanlagevermögen (+57 Mio. €) aufgrund gestiegener Netto-Investitionen wurde unter anderem durch einen Rückgang der immateriellen Vermögenswerte (-115 Mio. €) insbesondere bei DB Arriva und DB Schenker kompensiert. Auch die derivativen Finanzinstrumente (-84 Mio. €) gingen im Wesentlichen infolge von Währungskurseffekten auf Sicherungsgeschäfte für Anleihen zurück.

- ▶ Der Rückgang der kurzfristigen Vermögenswerte wurde maßgeblich durch den Rückgang der flüssigen Mittel (-1.544 Mio. €) getrieben. Die Zunahme der kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+479 Mio. €) sowie der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+392 Mio. €) vorwiegend aufgrund von Stichtageffekten wirkte gegenläufig.

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

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital deutlich. Maßgeblich waren hier das positive erwirtschaftete Ergebnis des ersten Halbjahres 2017 (+779 Mio. €) sowie der zinsbedingte Anstieg der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (+653 Mio. €). Gegenläufig wirkten die Dividendenzahlung an den Bund (-600 Mio. €), die in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit Volatilitäten von Währungen (-93 Mio. €) sowie in den Rücklagen erfasste Änderungen im Zusammenhang mit Volatilitäten von Sicherungsgeschäften (-23 Mio. €) insbesondere zur Absicherung von Energiepreisen.

Ein höheres Eigenkapital führte bei leicht rückläufiger Bilanzsumme zu einer Verbesserung der Eigenkapitalquote.

- ▶ Das langfristige Fremdkapital ging zurück. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung durch einen Rückgang der **LANGFRISTIGEN FINANZSCHULDEN** [SEITE 18 F.] (-1.644 Mio. €) infolge der Umgliederung in kurzfristig fällig werdende Finanzschulden geprägt. Auch die Pensionsverpflichtungen (-563 Mio. €) reduzierten sich infolge von Neubewertungen, insbesondere in Deutschland. Der Rückgang unter anderem der langfristigen sonstigen Rückstellungen (-95 Mio. €) unterstützte die Entwicklung.
 - ▶ Das kurzfristige Fremdkapital stieg im Wesentlichen wegen höherer kurzfristiger Finanzschulden(+1.390 Mio. €) vor allem infolge der Umgliederung von kurzfristig fällig werdenden Anleihen. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+104 Mio. €) stiegen im Wesentlichen aufgrund von Stichtageffekten. Gegenläufig wirkte unter anderem der Rückgang der kurzfristigen sonstigen Rückstellungen (-300 Mio. €) vor allem infolge der Inanspruchnahme kurzfristiger Stilllegungsverpflichtungen.
- In der Struktur der Passivseite ist der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme gestiegen.

Top-Arbeitgeber

Zahl der Mitarbeiter insgesamt gestiegen

Neue Karrieresystematik für Führungskräfte eingeführt

Zukunft-Bahn-Aktionswerkstätten mit über 300 Teilnehmern

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern	Vollzeitpersonen (VZP)					Natürliche Personen (NP)				
	30.06. 2017	31.12. 2016	Veränderung		30.06. 2016	30.06. 2017	31.12. 2016	Veränderung		30.06. 2016
			absolut	%				absolut	%	
DB Fernverkehr	16.301	16.326	-25	-0,2	16.443	17.388	17.400	-12	-0,1	17.538
DB Regio	35.631	36.008	-377	-1,0	35.957	37.480	37.853	-373	-1,0	37.672
DB Arriva	54.145	54.150	-5	-	51.618	56.617	56.564	+53	+0,1	53.986
DB Cargo	28.964	29.671	-707	-2,4	30.155	29.411	30.084	-673	-2,2	30.525
DB Schenker	69.370	68.388	+982	+1,4	66.822	71.761	70.805	+956	+1,4	69.151
DB Netze Fahrweg	44.717	43.974	+743	+1,7	43.948	45.767	44.957	+810	+1,8	44.876
DB Netze Personenbahnhöfe	5.404	5.093	+311	+6,1	5.007	5.707	5.396	+311	+5,8	5.281
DB Netze Energie	1.742	1.736	+6	+0,3	1.756	1.786	1.777	+9	+0,5	1.800
Sonstige	51.291	51.022	+269	+0,5	50.986	53.788	53.496	+292	+0,5	53.411
DB-Konzern	307.565	306.368	+1.197	+0,4	302.692	319.705	318.332	+1.373	+0,4	314.240
* Konsolidierungskreisänderungen	-509	-	-509	-	-339	-520	-	-520	-	-348
DB-Konzern - vergleichbar	307.057	306.368	+689	+0,2	302.353	319.185	318.332	+853	+0,3	313.892

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

Die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern ist per 30. Juni 2017 im Vergleich zum Vorjahresende angestiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Wachstum in der Kontraktlogistik bei DB Schenker sowie einem Zusatzbedarf im Instandhaltungs- und Bauprojektbereich bei DB Netze Fahrweg. Gegenläufig wirkten Anpassungsmaßnahmen bei DB Cargo.

In Deutschland ergab sich der Anstieg insbesondere aus dem Zuwachs bei DB Netze Fahrweg. DB Schenker verzeichnete außer in Europa besonders in Asien/Pazifik und Nordamerika einen Mitarbeiteraufbau. In Europa (ohne Deutschland) wurde der Anstieg weitgehend durch Rückgänge bei DB Cargo kompensiert. Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands betrug per 30. Juni 2017 unverändert rund 38%.

Mitarbeiter nach Regionen in VZP	30.06. 2017	31.12. 2016	Veränderung		30.06. 2016
			absolut	%	
Deutschland	188.132	187.395	+737	+0,4	187.476
Europa (ohne Deutschland)	92.703	92.694	+9	-	89.952
Asien/Pazifik	15.180	15.016	+164	+1,1	14.371
Nordamerika	8.662	8.556	+106	+1,2	8.277
Übrige Welt	2.888	2.707	+181	+6,7	2.616
DB-Konzern	307.565	306.368	+1.197	+0,4	302.692

> Strategische Personalplanung weiterentwickelt

Die Weiterentwicklung der Strategischen Personalplanung wurde im ersten Halbjahr 2017 fortgeführt: Ein neuer Konzeptansatz hin zu strategischem Workforce-Management berücksichtigt zukünftig auch kompetenzbedingte Veränderungen in Berufsbildern und unterstützt mit IT.

Mitarbeiter nach Regionen in NP	30.06. 2017	31.12. 2016	Veränderung		30.06. 2016
			absolut	%	
Deutschland	196.527	195.692	+835	+0,4	195.537
Europa (ohne Deutschland)	96.218	96.119	+99	+0,1	93.260
Asien/Pazifik	15.250	15.084	+166	+1,1	14.435
Nordamerika	8.822	8.730	+92	+1,1	8.392
Übrige Welt	2.888	2.707	+181	+6,7	2.616
DB-Konzern	319.705	318.332	+1.373	+0,4	314.240

> Personalgewinnung mit neuer Arbeitgeberkampagne

Ende April 2017 haben wir die neue Arbeitgeberkampagne »Willkommen, Du passt zu uns.« eingeführt. Protagonisten sind erneut DB-Mitarbeiter. Das DB-Karriere-Team ist zudem auf Snapchat als wichtiger Kanal für die Zielgruppe Schüler präsent. Im Mai 2017 wurden wir mit dem Employer Branding Award des europäischen Forschungsinstituts

trendence in der Kategorie »Bestes Employer Branding Schüler« ausgezeichnet. Unser Einsatz von Virtual Reality im Recruiting wurden mit dem internationalen »European Excellence Award in HR 2017« in der Kategorie »Digitalisation« ausgezeichnet. Die ersten Zielgruppenergebnisse der Arbeitgeberrankings zeigen, dass wir auf einem guten Weg sind, unser diesjähriges Top-Arbeitgeber-Ziel zu erreichen. In der Zielgruppe der Studenten erreichten wir bei Ingenieurstudenten Platz 15, bei IT-Studenten Platz 28 und bei Studenten der Wirtschaftswissenschaften Platz 38 und verbesserten uns damit bei allen genannten Zielgruppen.

Mit sogenannten Recruiting Days und Bewerbercastings haben wir Recruitingveranstaltungen erfolgreich etabliert und ausgebaut. Ende 2017 führen wir auch in Deutschland eine neue Recruitingsoftware ein, die weltweit bei allen Geschäftsfeldern zum Einsatz kommen wird.

> Personalentwicklung vorangetrieben

Im ersten Halbjahr 2017 wurde die Karrieresystematik für die oberste Führungsebene eingeführt. Dadurch werden die Erfahrungsbreite der Führungskräfte sowie mehr Bewegung innerhalb der Führungsriege gefördert.

Das DB-Leadership-Rollenmodell bildet nach erfolgreicher Pilotierung die Grundlage für Besetzungs- und Diagnostikverfahren. Die Praxistauglichkeit wurde seitens Fachbereich sowie der Führungskräftebetreuung bestätigt.

Auf Mitarbeiterebene wurde die Weiterentwicklung und Konsolidierung des Kompetenzmodells für tarifliche Mitarbeiter und tarifliche Führungskräfte angestoßen. Die in geschäftsfeldübergreifenden Workshops erarbeitete Kompetenzlandkarte wurde bereits im Konzernausschuss Personalentwicklung validiert.

Die Vorbereitung des Tablet-Rollouts 2017 für Auszubildende des ersten Lehrjahres bei Eisenbahnern im Betriebsdienst und Kaufmännern für Verkehrsservice sowie eine praktische Erprobung in der gewerblich-technischen Berufsausbildung wurden angestoßen.

> Stärkung der Unternehmenskultur

Im ersten Halbjahr 2017 fanden zwei regionale **ZUKUNFT-BAHN-AKTIONSWERKSTÄTTEN** [SEITE 4] statt. Über 300 Teilnehmer arbeiteten an Lösungen für die Umsetzung von Zukunft Bahn vor Ort.

Unter dem Motto »Women. Leading. Transformation.« trafen sich im Februar 2017 rund 180 weibliche Führungskräfte zur 2. Internationalen DB-Managerinnen-Konferenz.

Ein Ziel der Konferenz war, die Vernetzung von Frauen im Konzern untereinander zu fördern und Frauen mit Potenzial für Führungsaufgaben sichtbar zu machen.

Der DB-Konzern hat sich am 5. Deutschen Diversity-Tag gemeinsam mit Unternehmen aus dem Forum »Diversity in der Wirtschaft« beteiligt. Unter dem Motto »Vielfalt – jetzt gemeinsam hinsehen!« wurden in Berlin, Frankfurt am Main und Hamburg Diversity-Filmnächte angeboten.

Im Mai lag ein besonderer Schwerpunkt auf dem Mentoringprogramm »Karriere mit Kindern«. Das 2015 gestartete Programm mit 17 Tandems endete, für 18 neue Mentoringtandems begann die dritte Runde. »Karriere mit Kindern« unterstützt Mitarbeiter bei der erfolgreichen Karriereentwicklung vor, während und nach der Elternzeit und trägt so zur Stärkung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie im DB-Konzern bei.

> Beschäftigungsbedingungen optimiert

Die mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) vereinbarte Erhöhung der Tabellenentgelte um 2,5% zum 1. April 2017 wurde umgesetzt, ebenso die vereinbarten Verbesserungen für Nachwuchskräfte, wie zum Beispiel die Erhöhung der Ausbildungsvergütung, Mietkostenzuschuss, betriebliche Altersvorsorge.

Darüber hinaus wurde mit den Gewerkschaften ein individuelles Wahlrecht vereinbart. Arbeitnehmer konnten bis 30. Juni 2017 zwischen drei Modellen wählen: einer Entgelt-erhöhung um 2,62%, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2018. 56% der Arbeitnehmer entschieden sich für den Zusatzurlaub, 41% für die Entgelt-erhöhung und 3% für die Arbeitszeitreduzierung. Die aktive Rücklaufquote lag bei 70%.

Mit der EVG wurde ein neuer Tarifvertrag Arbeit 4.0 EVG 2016 abgeschlossen. Wesentliche Inhalte sind die Förderung individueller Bedürfnisse nach einem selbstbestimmtem Arbeitsort, Regelungen zur Rufbereitschaft mit der Einführung eines Leistungsentgelts, der Umgang mit der Veränderung von Berufsbildern sowie die Teilhabe an Produktivitätsfortschritten.

Mit der GDL wurden die Verbesserung der persönlichen Planungssicherheit, wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung, sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung vereinbart. Darüber hinaus wurde die Entgeltstruktur für Lokomotivführer neu tarifiert und für Zugbegleiter und Bordgastronomen zum April 2018 weiterentwickelt.

Umwelt-Vorreiter

▶ **DB-Konzern tritt internationaler Science-Based-Targets-Initiative bei**

▶ **36.500 Güterwagen von DB Cargo Deutschland auf Flüsterbremsen umgerüstet**

▶ **DB Regio betreibt 1.500 Busse mit Abgasnorm Euro VI**

> Verantwortung im Klimaschutz

Der DB-Konzern nimmt seine Verantwortung im Klimaschutz ernst und setzt sich anspruchsvolle Ziele, um seine Treibhausgasemissionen immer weiter zu reduzieren. Bis 2020 werden wir 30% der spezifischen Treibhausgasemissionen unserer weltweiten Verkehre im Vergleich zu 2006 senken.

> Beitritt zur Science-Based-Targets-Initiative

Der DB-Konzern ist im März als erstes Mobilitätsunternehmen in Deutschland der internationalen Science-Based-Targets-Initiative (SBT) der Rating-Agentur CDP, des UN Global Compact, des World Resources Institute und des World Wildlife Fund (WWF) beigetreten. In der Initiative haben sich weltweit Unternehmen zusammengeschlossen, um ihre Klimaschutzziele auf wissenschaftlicher Grundlage in Anlehnung an das international anvisierte 2-Grad-Ziel zu berechnen.

> Nachweis für Klimaschutzbeitrag bei Dienstreisen

Im ersten Halbjahr 2017 haben Geschäftskunden des DB-Konzerns ihre jährliche »bahn.business-Umweltbescheinigung« erhalten. Darin wird der Beitrag der Unternehmen zum Klimaschutz durch die Nutzung des DB-Fernverkehrs nachgewiesen und für die eigene Klimabilanz genutzt. Den bahn.business-Kunden wurden für das Jahr 2016 insgesamt rund 4,4 Mrd. Pkm im Fernverkehr bescheinigt, die emissionsfrei zurückgelegt wurden – das ist eine Steigerung um rund 300 Mio. Pkm gegenüber 2015.

> Energiesparmaßnahmen bei DB Regio

Bei DB Regio Schiene wurden im Jahr 2016 Maßnahmen ausgerollt, die den Triebfahrzeugführer bei einer energie-sparenden Fahrweise unterstützen sollen. Im ersten Halbjahr 2017 wurden darüber hinaus technische Maßnahmen an den Fahrzeugen identifiziert, die den Energieverbrauch verbessern. Zum Beispiel die Erhöhung der elektrodynamischen Bremskraft zur Erhöhung der Rückspeisung, eine verbesserte Steuerung der Klimaanlage und die optimierte Abstellung. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt sukzessive ab Mitte 2017.

> Platooning und autonomes Fahren

Im Mai unterzeichnete DB Schenker einen **KOOPERATIONS-VERTRAG MIT MAN** [SEITE 37] zur Pilotierung von elektronisch gekoppelten und in geringen Abständen fahrenden Lkw-Kolonnen. Mit dem sogenannten Platooning kann eine Kraftstoffverbrauchsreduzierung von bis zu 10% und damit die Reduktion von CO₂-Emissionen erreicht werden. Mit autonom fahrenden Bussen wird DB Regio zukünftig einen Beitrag zu durchgängig umweltfreundlichen Mobilitätsketten leisten. Ende 2017 soll in Bad Birnbach der erste Pilotbetrieb im öffentlichen Straßenraum mit einem autonom fahrenden Bus starten. Der Bus fährt zudem rein elektrisch und verursacht somit weniger Schadstoffemissionen.

> Maßnahmen zur Lärmreduktion

Der DB-Konzern will auch bei der Lärmreduzierung eine Vorreiterrolle einnehmen. Um die Anwohner von Bahnstrecken spürbar zu entlasten, werden wir den Schienenverkehrslärm – ausgehend vom Jahr 2000 – bis 2020 halbieren. Die Überarbeitung des Gesamtkonzepts des Lärmsanierungsprogramms auf den nun gesenkten Grenzwert von 57 dB(A) ist im Plan und wird voraussichtlich im Frühjahr 2018 abgeschlossen sein.

> Gute Fortschritte der Güterwagenumrüstung

Ende Juni rollten rund 36.500 der insgesamt rund 64.000 aktive Wagen umfassenden Flotte von DB Cargo Deutschland auf leisen Sohlen. Bis Ende 2017 soll die Zahl auf rund 40.000 anwachsen. Bis Ende 2020 soll der Wagenpark komplett leise sein.

> Finanzierungsvereinbarung für Lärmschutz im Mittelrheintal

Nach der Unterzeichnung von separaten Finanzierungsvereinbarungen im März 2017 zwischen dem Bund, den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen und dem DB-Konzern ist nun auch formal der Weg frei, um den Lärmschutz im Mittelrheintal zu verbessern. Insgesamt fließen bis 2021 und darüber hinaus auf beiden Rheinseiten knapp 73 Mio. € in zusätzliche lärm-mindernde Projekte. Zum Einsatz kommen unter anderem Schienenstegdämpfer und Lärmschutzwände. Rund 50 Lärmschutzmaßnahmen werden den

Schienenverkehrslärm im Mittelrheintal weiter reduzieren. Die Umsetzung erster Maßnahmen erfolgt noch in diesem Jahr.

> Recyclingquote auf hohem Niveau

Um natürliche Ressourcen zu schonen, haben wir uns das Ziel gesetzt, bis 2020 eine Recyclingquote von 95% zu realisieren, die wir bereits übertroffen haben. Daneben setzen wir verstärkt Recyclingmaterialien ein und erhöhen die Lebensdauer unserer Fahrzeuge, zum Beispiel durch das **REDESIGN DES ICE 3** [SEITE 27].

> Papier sparen durch Handy-Tickets

Im ersten Halbjahr 2017 wurden 6,6 Millionen Handy-Tickets gebucht. Das entspricht durchschnittlich rund 36.000 Buchungen täglich und einem Wachstum von 60%. Durch den Verzicht auf Papiausdrucke sparten unsere Kunden in diesem Zeitraum 32,3 t Papier ein.

> Luftreinhaltung

Den Ausstoß von Schadstoffen möglichst gering zu halten ist uns wichtig, da diese gesundheitsschädlich sein können und den Menschen belasten. Seit Jahren reduzieren wir daher die Schadstoffemissionen durch den Einsatz moderner Fahrzeuge.

> Einsatz von Bussen mit Euro VI

Die Anforderungen an unsere Busse sind hoch. DB Regio Bus betreibt 1.500 Busse mit dem modernsten Abgasstandard Euro VI, das entspricht 17% der eigenen Busflotte. Damit verfügen wir über die größte Flotte in Deutschland, die dieser strengsten Abgasnorm entspricht. Um auf die Umweltfreundlichkeit hinzuweisen, ist bei Südwestbus ein grün lackierter Bus getauft worden, der seit Mai als »Grüner Frosch« als Umweltbotschafter in der Region unterwegs ist.

> Naturschutz

Viele geschützte Tiere und Pflanzen siedeln sich an Bahnstrecken oder ungenutzten Gebäuden an, da sie hier ideale Biotopstrukturen finden. Diese zu schützen ist unser Ziel sowohl beim Betrieb und bei der Planung als auch beim Bau und bei der Instandhaltung von Bahnanlagen.

> Engagement für bedrohte Tierarten

»Bienen bei der Bahn« heißt das Projekt, in dem wir aus unserem Immobilienportfolio potenzielle Stellflächen für Bienenvölker identifiziert haben. Seit Oktober 2016 bieten wir diese Flächen privaten Imkern an. Mehr als 1.600 Imker

haben sich bislang beworben. Insgesamt konnten ihnen bereits 500 Flächen angeboten werden. Anlässlich des »Internationalen Tages zur Erhaltung der Artenvielfalt« wurde am 22. Mai eine der ersten Flächen in Berlin-Schöneberg der Öffentlichkeit vorgestellt. Zudem engagieren wir uns für Zauneidechsen, Schlingnattern, Fledermäuse, Kraniche, Turmfalken, Großstrappen und Wildpferde.

> Weitere Themen

> Fairtrade-zertifizierter Kaffee und Spendenaktion in ICE- und IC-Zügen

Seit April servieren wir in unseren ICE- und IC-Zügen nur noch Fairtrade-zertifizierte Heißgetränke. Zudem gibt es im Bordbistro 20 Cent Preisnachlass auf jedes Heißgetränk, das sich Gäste in einen mitgebrachten Mehrwegbecher füllen lassen – die ökologische Alternative zum Pappbecher.

Im Rahmen der neuen Jahresaktion in den Bordrestaurants, bei der Food-Blogger im zweimonatigen Wechsel die Rezepturen der Aktionsgerichte entwickeln, wird auch die Spendenaktion von 10 Cent je Gericht an das Bergwaldprojekt e. V. fortgeführt. Der Verein setzt sich für den Schutz und den Erhalt deutscher Waldregionen ein. Bei der letzten Aktion von Januar 2016 bis März 2017 ist ein Spendenbetrag in Höhe von rund 32.600 € zusammengekommen.

> 21. Umwelt-Forum durchgeführt

DB Umwelt lädt jährlich die Verbandsvertreter zum offenen Dialog ein. Bereits zum 21. Mal fand das Umwelt-Forum (vormals »Workshop Fahrgast, Umwelt und Verkehr«) in Berlin statt. In Workshops und Podiumsdiskussionen stellten sich unter anderem die DB-Vorstände Ronald Pofalla und Berthold Huber sowie Sylvia Lier, Vorsitzende der Geschäftsführung DB Connect, und Dr. Jürgen Wilder, Vorstandsvorsitzender von DB Cargo, den Fragen der Verbandsvertreter. Die umweltpolitischen Sprecher der Fraktionen im Deutschen Bundestag und Vertreter aus der Logistikbranche diskutierten ebenfalls in der Bremer Landesvertretung.

> Partnerschaft mit Essen als Grüner Hauptstadt Europas 2017

Wir sind mit unserem Anspruch des Umwelt-Vorreiters offizieller Mobilitäts- und Logistikdienstleister der »Grünen Hauptstadt Europas – Essen 2017«. Gemeinsam mit DB Schenker unterstützen wir als Premium-Sponsor die Grüne Hauptstadt Europas. So wurden zwei City Trees im Essener Hauptbahnhof aufgestellt. Die beiden mit speziellen Mooskulturen bepflanzten Wände filtern so viel Feinstaub und Stickoxiden aus der Luft wie 550 Stadtbäume.

Entwicklung der Geschäftsfelder

Positive Entwicklung bei DB Fernverkehr

Belastungen aus Faktorkostensteigerungen in Deutschland

Internationales Geschäft treibt die Umsatzentwicklung

GESCHÄFTSFELDER IM ÜBERBLICK

Umsatz bereinigt in Mio. €	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%	2017	2016	absolut	%
DB Fernverkehr	2.107	2.006	+101	+5,0	2.028	1.932	+96	+5,0
DB Regio	4.304	4.280	+24	+0,6	4.254	4.223	+31	+0,7
DB Arriva	2.662	2.529	+133	+5,3	2.659	2.526	+133	+5,3
DB Cargo	2.306	2.312	-6	-0,3	2.150	2.154	-4	-0,2
DB Schenker	8.103	7.431	+672	+9,0	8.072	7.400	+672	+9,1
DB Netze Fahrweg	2.652	2.601	+51	+2,0	746	694	+52	+7,5
DB Netze Personenbahnhöfe	635	623	+12	+1,9	273	267	+6	+2,2
DB Netze Energie	1.416	1.391	+25	+1,8	654	591	+63	+10,7
Sonstige	2.154	2.058	+96	+4,7	234	246	-12	-4,9
Konsolidierung	-5.269	-5.198	-71	+1,4	-	-	-	-
DB-Konzern	21.070	20.033	+1.037	+5,2	21.070	20.033	+1.037	+5,2

Operative Ergebnisgrößen in Mio. €	EBIT bereinigt				EBITDA bereinigt			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%	2017	2016	absolut	%
DB Fernverkehr	216	54	+162	-	328	184	+144	+78,3
DB Regio	314	334	-20	-6,0	634	651	-17	-2,6
DB Arriva	110	106	+4	+3,8	238	232	+6	+2,6
DB Cargo	-28	-53	+25	-47,2	82	39	+43	+110
DB Schenker	208	200	+8	+4,0	305	294	+11	+3,7
DB Netze Fahrweg	389	398	-9	-2,3	815	838	-23	-2,7
DB Netze Personenbahnhöfe	150	159	-9	-5,7	217	227	-10	-4,4
DB Netze Energie	44	63	-19	-30,2	79	98	-19	-19,4
Sonstige/Konsolidierung	-224	-254	+30	-11,8	-124	-148	+24	-16,2
DB-Konzern	1.179	1.007	+172	+17,1	2.574	2.415	+159	+6,6
Marge in %	5,6	5,0	-	-	12,2	12,1	-	-

Investitionen in Mio. €	Brutto-Investitionen				Netto-Investitionen			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%	2017	2016	absolut	%
DB Fernverkehr	215	156	+59	+37,8	215	156	+59	+37,8
DB Regio	164	137	+27	+19,7	134	135	-1	-0,7
DB Arriva	184	127	+57	+44,9	184	127	+57	+44,9
DB Cargo	110	52	+58	+112	108	50	+58	+116
DB Schenker	76	72	+4	+5,6	76	72	+4	+5,6
DB Netze Fahrweg	2.907	2.495	+412	+16,5	525	515	+10	+1,9
DB Netze Personenbahnhöfe	253	182	+71	+39,0	80	69	+11	+15,9
DB Netze Energie	48	49	-1	-2,0	17	20	-3	-15,0
Sonstige/Konsolidierung	151	202	-51	-25,2	151	202	-51	-25,2
DB-Konzern	4.108	3.472	+636	+18,3	1.490	1.346	+144	+10,7
davon Investitionszuschüsse	2.618	2.126	+492	+23,1	-	-	-	-

> Übergreifende Themen

> Auftragsentwicklung positiv

Auftragsvolumen Personenverkehr in Mrd. €	30.06. 2017	31.12. 2016	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio	71,0	68,2	+2,8	+4,1
gesichert	51,9	49,1	+2,8	+5,7
ungesichert	19,1	19,1	-	-
DB Arriva	23,1	23,9	-0,8	-3,3
gesichert	10,6	10,5	+0,1	+1,0
ungesichert	12,5	13,4	-0,9	-6,7
Insgesamt	94,1	92,1	+2,0	+2,2
gesichert	62,5	59,5	+3,0	+5,0
ungesichert	31,6	32,6	-1,0	-3,1

Im ersten Halbjahr 2017 ist das Auftragsvolumen insgesamt gestiegen. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 8,4 Mrd. € stehen dabei Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 6,1 Mrd. € und Prämissenänderungen von rund 0,4 Mrd. €, die im Wesentlichen auf Währungskurseffekte zurückzuführen sind, gegenüber.

> Entwicklung im Projekt Stuttgart–Ulm

Die 2016 vorgenommene Kostenbewertung und -prognose sowie die Einhaltung des Finanzierungsrahmens in Höhe von 6,526 Mrd. € werden auch weiterhin bestätigt. Erste terminliche und wirtschaftliche Gegensteuerungsmaßnahmen greifen, weitere Maßnahmen befinden sich in Prüfung.

Für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof laufen in einigen Bauabschnitten die Betonierungsarbeiten an Bodenplatten und Wänden. Die Betonierung des ersten Kelchfußes ist im Juni 2017 erfolgt. Am 28. März 2017 wurde der Durchschlag im Tunnel Ober-/Untertürkheim feierlich begangen. Im Flughafenbereich wurde die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses wieder hergestellt, sodass erste Rodungsmaßnahmen erfolgen konnten. Bereits mehr als die Hälfte des erforderlichen Tunnelumfangs für Stuttgart 21 ist vorangetrieben und ausgehoben.

Auch auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist mit über 35 km bereits mehr als die Hälfte der Tunnelkilometer vorgetrieben und ausgehoben. Im April 2017 ist der Anschlag der Weströhre für den Boßlertunnel im Alaufstieg erfolgt. Für den Vortrieb des Alvorlandtunnels erfolgt derzeit die Montage von zwei neuen Tunnelvortriebsmaschinen, die ab Oktober 2017 die Schildfahrten aufnehmen. Im Mai 2017 ist zudem der Baubeginn für den Bahnhof Merklingen erfolgt, der als gesondertes Projekt außerhalb der Neubaustrecke realisiert wird.

> Zukunftsinvestitionsprogramm im zweiten Jahr

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes zusätzliche Bundesmittel in Höhe von bis zu 830 Mio. € für 2016 bis 2018 zugesagt. Schwerpunkte sind die Schaffung von Planungsvorrat, Lärmschutz Schiene, Digitalisierung und Ausbau neuer Steuerungssysteme. Die Umsetzung des Programms wurde im ersten Halbjahr 2017 fortgesetzt.

> Qualität des Bestandsnetzes weiter verbessert

Für den jährlich zu erbringenden Nachweis der Infrastrukturqualität im Rahmen der LuFV II wurden insgesamt acht sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen sowie weitere Beurteilungsparameter etabliert, mit denen der Zustand und die Entwicklung der bestehenden Schieneninfrastruktur umfassend beschrieben und bewertet werden. Die Entwicklung der Qualitätskennzahlen zeigt die positive Wirkung, die das umfassende Modernisierungsprogramm auf das Schienennetz hat.

> Geschäftsfeld DB Fernverkehr

> Ereignisse im ersten Halbjahr 2017 Fahrzeugverfügbarkeit verbessert

Die Verfügbarkeit der ICE-Flotte hat sich gegenüber dem ersten Halbjahr 2016 positiv entwickelt:

- ▶ Kontinuierliche Reduktion von Fahrzeugstörungen für eine höhere Betriebsqualität.
- ▶ Verbesserung der operativen Entstörung durch das Führen von Qualitätsdialogen.
- ▶ Durchführung einer Vielzahl stabilisierender Maßnahmen wie der Erhöhung von Entstörkapazitäten sowie der Optimierung der Entstörvorbereitung.
- ▶ Zulassung aller 17 neuen ICE-3-Triebzüge der BR 407 für den Frankreichverkehr.

Die Umrüstung der ICE-3-Flotte mit neuen Treibradsätzen wird voraussichtlich noch bis 2018 andauern. Für die neuen Radsätze der ICE-T-Flotte ist die Inbetriebnahmegenehmigung im Oktober 2016 erteilt worden. Die Umrüstung wird voraussichtlich bis 2019 dauern und ist Voraussetzung für die Wiederaufnahme des bogenschnellen Betriebs (Neigetechnik) der ICE-T-Flotte.

Der Betrieb der IC-2-Flotte läuft inzwischen stabil. Zur weiteren Stabilisierung werden zwei Rollkuren durchgeführt, wovon die erste zur Behebung von »Kinderkrankheiten« und Umsetzung konstruktiver Verbesserungen Ende

Juni 2017 abgeschlossen wurde. Bis zum Jahresende werden in einer zweiten Rollkur Hard- und Softwareaktualisierungen sowie Gewährleistungsarbeiten vorgenommen.

Fahrzeugprojekte im Fernverkehr

- ▶ Nach dem Abschluss von **RESET 2016** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 20 F.] ist zum Jahreswechsel nahtlos das Programm RESET 2017 mit der Transformationsphase zum Übertrag des Reset-Anspruchs in die Regelabläufe gestartet.
- ▶ Das Redesign des ICE 3 wurde fortgesetzt. Im ersten Halbjahr 2017 wurden sieben Fahrzeuge überholt und ausgeliefert. Die Modernisierung führt zu einer deutlichen Reduktion von Material- und Energieverbrauch gegenüber einer Neubeschaffung (rund 80%).
- ▶ Im seit Spätherbst 2016 laufenden Probetrieb des ICE 4 wurde mit zunehmender Laufleistung der beiden Testzüge ein hochfrequentes Vibrieren festgestellt. Dies stellte keine Sicherheitsbeeinträchtigung dar. Eine kurzfristige Lösung für diese Komforteinschränkung konnte bereits gefunden werden. Parallel arbeiten wir mit dem Hersteller Siemens daran, die bereits gefundene Lösung weiter zu optimieren.

Erheblich verbesserter Internetzugang über WLAN im ICE


Seit Anfang 2017 profitieren Fahrgäste der 1. und 2. Klasse im ICE von einem Internetzugang über WLAN in deutlich verbesserter Qualität. Die eingebaute Systemtechnologie verwendet nun alle deutschen Mobilfunknetze und erhöht die Stabilität und Leistungsfähigkeit der Internetanbindung so deutlich, dass die Kundenzufriedenheit stark gestiegen ist. Darüber hinaus verbessern neue Mobilfunksignalverstärker (Repeater) die Empfangsbedingungen und sorgen für stabilere Sprachtelefonie und schnelle Datenübertragung über die SIM-Karte der Endgeräte der Fahrgäste. Aktuell sind bereits 80% der insgesamt knapp 1.600 ICE-Handybereiche mit den neuen Repeatern ausgerüstet.


Neues Unterhaltungsangebot im ICE Portal

Das Unterhaltungs- und Informationsangebot im ICE Portal wurde um Filme und Serien erweitert. Seit März haben Reisende im ICE bei Maxdome Onboard die Wahl zwischen 50 kostenfreien, teilweise monatlich wechselnden Filmen, Serien, Dokumentationen und TV-Shows und bis zu 1.000 kostenpflichtigen Inhalten.

➤ Entwicklung im ersten Halbjahr 2017

- ▶ **Positive Effekte aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld.**
- ▶ **Qualitätsverbesserungen – insbesondere Pünktlichkeitssteigerung und Einsatz neuer Fahrzeuge.**
- ▶ **Positive Wirkung durch Einführung von kostenlosem WLAN in der 2. Klasse.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 DB Fernverkehr				
Pünktlichkeit Schiene in %	81,0	78,4	-	-
Anschlussgrad Fernverkehr/Fernverkehr in %	86,2	86,4	-	-
Reisende Schiene in Mio.	68,3	66,7	+1,6	+2,4
Reisende Fernbus in Mio.	0,3	0,4	-0,1	-25,0
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	19.452	18.835	+617	+3,3
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	79,3	102,7	-23,4	-22,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	69,8	71,6	-1,8	-2,5
Auslastung in %	53,3	50,5	-	-
Gesamtumsatz in Mio. €	2.107	2.006	+101	+5,0
Außenumsatz in Mio. €	2.028	1.932	+96	+5,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	328	184	+144	+78,3
EBIT bereinigt in Mio. €	216	54	+162	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	215	156	+59	+37,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	16.301	16.443	-142	-0,9

Die Pünktlichkeit im Fernverkehr konnte aufgrund der konsequenten Fortführung und Weiterentwicklung des Programms **ZUKUNFT BAHN**  [SEITE 3 F.] spürbar gesteigert werden. Der Anchlusserrreichungsgrad ging leicht zurück.

Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung erhöhten sich. Treiber der Entwicklung waren vor allem Angebotsmaßnahmen und die Einführung von kostenlosem WLAN in der 2. Klasse. Marktseitige Impulse wirkten ebenfalls positiv. Dämpfend wirkten unter anderem der Wegfall des schaltjahresbedingt zusätzlichen Verkehrstages im ersten Halbjahr 2016 sowie die Einstellung der Nacht- und Autozugverkehre im Vorjahr.

Der Rückgang der Betriebsleistung resultierte aus dem Wegfall von Leistungen (Thalys-, Auto- und Nachtreisezüge sowie Flüchtlingsverkehre). Auch eine gestiegene Bautätigkeit im Netz wirkte sich negativ aus.

Die Auslastung der Züge stieg infolge der höheren Reisendenzahl.

Angebotsanpassungen sowie deutliche Leistungseinbußen auf einzelnen Linien führten zu einem Rückgang der Reisendenzahl und der Verkehrsleistung im Busverkehr.

Der Umsatz entwickelte sich preis- und leistungsbedingt besser als im ersten Halbjahr 2016. Unterstützende Effekte resultierten unter anderem aus einem im Vergleich zum ersten Halbjahr 2016 weniger intensiven Wettbewerbsumfeld.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+14,0%) ist im Wesentlichen auf den Verkauf von Fahrzeugen, auf höhere EVU-Leistungen für Dritte und auf die Rückerstattung der Brennelementsteuer zurückzuführen. Gegenläufig wirkten geringere Schadenersatzleistungen.

Die Verringerung des Materialaufwands (-2,9%) wurde im Wesentlichen durch einen preisbedingten Rückgang der Aufwendungen für Energiebezug und Provisionen sowie einen geringeren Umfang der Bedarfsinstandhaltung getrieben.

Die Personalaufwendungen (+2,8%) stiegen tarifbedingt an.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-0,4%) sanken leicht, unter anderem infolge geringerer Aufwendungen für Werbung.

Der Rückgang der Abschreibungen (-13,8%) ist darauf zurückzuführen, dass unter anderem ICE-1- und ICE-3-Züge das Ende der bilanziellen Nutzungsdauer erreicht haben. Gegenläufig wirkten vor allem Fahrzeugbeschaffungen von ICE-3- und IC-2-Zügen.

Die bereinigten Ergebnisgrößen EBIT und EBITDA verbesserten sich insbesondere durch einen deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse bei einem gleichzeitigen Rückgang der Aufwendungen.

Die Brutto-Investitionen erhöhten sich infolge von Fahrzeugbeschaffungen (ICE3) sowie Investitionen in die Werkeinfrastruktur. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2016 geringere Beschaffungen von IC-2-Fahrzeugen dämpften diese Entwicklung.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2017 infolge der Einstellung des Nachtreiseverkehrs leicht gesunken.

> Geschäftsfeld DB Regio

> Verkehrsverträge in Deutschland

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 2017	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
S-Bahn Nürnberg	12/2018-12/2030	7,3	88,1
Netz 6b - S-Bahn Rhein-Neckar	12/2020-12/2034	6,0	82,5
Netz 4 Rheintal	06/2020-12/2032	4,1	51,2
E-Netz Saar RB Los 1	12/2019-12/2034	3,2	47,3
Netz 11 Hohenlohe-Franken-Untermain	12/2019-12/2031	3,4	40,8
Teilnetz Usedom	12/2017-12/2030	1,4	18,2
RB 27 (NRW)	12/2019-12/2026 ²⁾	2,4	16,8
Nürnberg - Coburg - Landesgrenze	12/2017-12/2023	0,7	4,4
Insgesamt¹⁾		28,6	349,2

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Option auf Verlängerung.

Im SPNV in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im ersten Halbjahr 2017 zwölf Vergabeverfahren abgeschlossen (im ersten Halbjahr 2016: neun). Insgesamt wurden rund 33 Mio. Zugkilometer (Zugkm) vergeben (im ersten Halbjahr 2016: 34 Mio. Zugkm). Von den im ersten Halbjahr 2017 vergebenen Zugkilometern wurden etwa 86% vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Wir konnten acht Verfahren (im ersten Halbjahr 2016: fünf Verfahren) beziehungsweise 85% (im ersten Halbjahr 2016: 45%) der vergebenen Zugkilometer gewinnen.

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2017	Laufzeit	Umfang in Mio. Nkm ¹⁾	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
HVV RZ 9 - Regionalverkehr Nordwest	12/2017-12/2027	1,5	15,1
VVS Ludwigsburg LB 8 Neckartal	01/2018-12/2026	1,5	12,2
WTV - Waldshut Ost	12/2017-12/2027	0,8	8,4
VRN Ladenburg-Schriesheim	12/2017-12/2027	0,8	8,4
KVV LB Südlicher Landkreis Rastatt II	12/2017-12/2025	0,8	6,1
VVS Böblingen LB 8	12/2017-12/2023	0,9	5,5
Bündel E4 Herford - Bünde/Kirchlengern	12/2018-06/2028	0,5	4,6
Verkehrsraum Tiefenbronn	12/2017-12/2025	0,5	4,0
LK Steinburg - Netz West (Wilstermarsch)	01/2018-12/2025	0,5	3,2
VVS Böblingen »Weil der Stadt« (Bündel 4)	12/2017-12/2025	0,2	1,5
RMV LOF West 2	12/2017-12/2021	0,3	1,2
Sonstige (fünf Verträge)	1-8 Jahre	0,2	0,9
Insgesamt¹⁾		8,5	71,1

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Busverkehr wurde in Deutschland im ersten Halbjahr 2017 ein Volumen von 48 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im ersten Halbjahr 2016: 62 Mio. Nkm) in 78 Verfahren (im ersten Halbjahr 2016: 85 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 36% (im ersten Halbjahr 2016: 43%) vorher von DB Regio Bus erbracht.

Im ersten Halbjahr 2017 haben wir an 56 Verfahren (im ersten Halbjahr 2016: 69 Verfahren) mit einem Volumen von 41 Mio. Nkm (im ersten Halbjahr 2016: 56 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 21% (im ersten Halbjahr 2016: 39%) erzielen.

> Ereignisse im ersten Halbjahr 2017

Fahrzeugmaßnahmen umgesetzt

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

- Für den Betrieb der S-Bahn Stuttgart wurden bis Mitte 2017 66 Fahrzeuge der BR 423 rundum erneuert.

- ▶ Für den Übergangsvertrag der Region Baden-Württemberg wurden 25 Fahrzeuge der BR 644 umgebaut. Dies umfasst unter anderem den Einbau von Hubliften für mobilitätseingeschränkte Reisende. Des Weiteren werden bis Ende 2017 insgesamt 23 Doppelstockwagen nachklimatisiert, 19 VT 641 erhalten ein Redesign.
- ▶ Für die S-Bahn Rhein-Neckar wurden 56 von insgesamt 91 elektrischen Triebzügen der BR 425 modernisiert. Die Maßnahme läuft noch bis Mitte 2018.

Verzögerungen bei Fahrzeugauslieferungen

Die Fahrzeugverfügbarkeit konnte erheblich gesteigert werden. Es kam aber auch zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge:

- ▶ Die im Dezember 2015 verspätet begonnenen Auslieferungen der Doppelstockwagen 2010 durch Bombardier werden 2017 mit der Lieferung der letzten Mittelwagen für die Verkehrsverträge Schleswig-Holstein Netz-Mitte (3), Nord-Süd in Brandenburg (3) sowie Main-Spessart-Express in Bayern (4) voraussichtlich abgeschlossen. Parallel dazu beginnt Ende 2017 die Auslieferung für den Verkehrsvertrag Main-Neckar-Ried (75 Mittel- und angetriebene Steuerwagen) sowie der angetriebenen Steuerwagen (78) für die übrigen Netze.
- ▶ Das letzte von zehn im Jahr 2014 zusätzlich bestellten Optionsfahrzeugen der BR 430 für die S-Bahn Stuttgart hat Bombardier im Januar 2017 geliefert. Die BR-430-Flotte in Stuttgart darf weiterhin nur ohne Schiebetrittfunktion eingesetzt werden. Seit Anfang 2016 findet mit sieben Fahrzeugen eine Erprobung der Schiebetrittfunktion im Betrieb statt. Daneben bestehen weitere Mängel, an deren Beseitigung gearbeitet wird.
- ▶ Im Juni 2017 erfolgte nach Abschluss des Probebetriebs die vertragliche Abnahme der 20 im Jahr 2013 bei Bombardier bestellten Lokomotiven der BR 147 unter Vorbehalt der Rechte wegen noch fehlender Leistungsteile. Die Fahrzeuge sollten im Jahr 2015 ausgeliefert werden.
- ▶ Für den Einsatz im Verkehrsvertrag Schleswig-Holstein Netz West mietete DB Regio im Dezember 2016 von Paribus insgesamt 15 Lokomotiven und drei Dieseltriebwagen an. Im laufenden Jahr können wegen weiterhin bestehender Fahrzeugmängel nur 50 der insgesamt 90 Reisezugwagen angemietet werden. Bis zur Behebung der Mängel kommen Bestandsfahrzeuge von DB Regio zum Einsatz.
- ▶ Die Auslieferung von acht Vorserienfahrzeugen der BR 490 für die S-Bahn Hamburg wird im Oktober 2017 erwartet. Die Lieferung der 52 bestellten Serienfahrzeuge hat Bombardier für den Zeitraum zwischen Mai und Dezember 2018 bestätigt.


- ▶ Bei der Auslieferung der Dieseltriebzüge Link von PESA der BR 632/633 für das Sauerlandnetz sowie für die Dreieichbahn erwarten wir Verzögerungen von über zwei Jahren, für das D-Netz Allgäu von durchschnittlich einem Jahr.
- ▶ Die Auslieferung der bestellten Fahrzeuge von Skoda für den Nürnberg-Ingolstadt-München-Express verzögert sich auf Mitte 2018.

Beteiligungen

- ▶ Zum 1. Januar 2017 wurde der Verkauf der 51%-Beteiligung an der Regionalverkehr Dresden GmbH (RVD) an den bisherigen Mitgesellschafter Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge vollzogen. Die Gesellschaft wird nicht mehr in den Konzernabschluss einbezogen.

➤ Entwicklung im ersten Halbjahr 2017

- ▶ In der Sparte Schiene übersteigen Leistungszuwächse aus gewonnenen Ausschreibungen Verluste aus verlorenen Verkehrsverträgen.
- ▶ Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.
- ▶ Positive Ergebniseffekte infolge der Einstellung des Fernbusgeschäfts Ende 2016.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 DB Regio				
Pünktlichkeit Schiene in %	95,0	95,2	-	-
Pünktlichkeit Bus in %	91,2	91,2	-	-
Reisende in Mio.	1.285	1.267	+18	+1,4
davon Fernbus	-	0,4	-0,4	-100
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	24.101	24.068	+33	+0,1
davon Fernbus	-	124,7	-124,7	-100
Gesamtumsatz in Mio. €	4.304	4.280	+24	+0,6
Außenumsatz in Mio. €	4.254	4.223	+31	+0,7
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	1.934	1.964	-30	-1,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	634	651	-17	-2,6
EBIT bereinigt in Mio. €	314	334	-20	-6,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	164	137	+27	+19,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	35.631	35.957	-326	-0,9

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr war annähernd unverändert. Der leichte Rückgang ist auf die niedrigeren Pünktlichkeitswerte bei den S-Bahnen zurückzuführen. Im Regionalverkehr blieb die Pünktlichkeit stabil.

Die Pünktlichkeit im Busverkehr war stabil.

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war durch einen leichten Anstieg der Zahl der Reisenden und der Verkehrsleistung geprägt. Die Betriebsleistung ging infolge von Leistungsverlusten leicht zurück.

Die Entwicklung im Busbereich war durch eine rückläufige Entwicklung der Verkehrs- und Betriebsleistung geprägt. Die Anzahl der beförderten Personen war nahezu unverändert. Die Fernbusaktivitäten wurden im Herbst 2016 eingestellt.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio ist insbesondere durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene (Umsatzanteil: 87%) geprägt. Der Umsatz legte leicht zu. Dies wurde vor allem durch einen preisbedingten Anstieg in der Sparte Schiene getrieben. Die Bestellerentgelte gingen dabei leicht zurück. Gegenläufig wirkte auch die leistungsbedingt rückläufige Entwicklung der Sparte Bus.

Einen deutlichen Zuwachs verzeichneten die sonstigen betrieblichen Erträge (+13,0%), unter anderem infolge der Rückerstattung der Brennelementsteuer. Gegenläufig wirkten geringere Schadenersatzleistungen im Zusammenhang mit Fahrzeugprojekten.

Der Anstieg des Materialaufwands (+1,6%) ist auf die Sparte Schiene zurückzuführen. Der Rückgang in der Sparte Bus (-8,2%) wirkte gegenläufig positiv.

Der Personalaufwand (+3,0%) stieg im Wesentlichen tarifbedingt an. Dämpfend wirkte eine niedrigere Mitarbeiterzahl in der Sparte Bus.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-3,3%) waren unter anderem infolge der Einstellung der Fernbusaktivitäten rückläufig.

Die Abschreibungen (+0,9%) stiegen leicht. Wesentlich hierfür war ein investitionsbedingter Anstieg der Abschreibungen in der Sparte Bus.


Das bereinigte EBIT wird zu 93% in der Sparte Schiene und zu 7% in der Sparte Bus generiert. Der überproportionale Anstieg der Aufwendungen führte insgesamt zu einem Rückgang der bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT. Die Einstellung der Fernbusaktivitäten wirkte gegenläufig positiv.

Die Brutto-Investitionen nahmen vor allem aufgrund der Beschaffung von Fahrzeugen zu.

76% der Mitarbeiter sind in der Sparte Schiene beschäftigt, 24% in der Sparte Bus. Die Zahl der Mitarbeiter verringerte sich unter anderem getrieben durch Portfolioanpassungen in der Sparte Bus leicht.

Sparte Schiene

- ▶ **Leistungszuwächse aus gewonnenen Ausschreibungen.**
- ▶ **Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Sparte Schiene				
Reisende in Mio.	984,9	967,1	+17,8	+1,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	20.856	20.524	+332	+1,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	228,6	229,9	-1,3	-0,6
Gesamtumsatz in Mio. €	3.823	3.790	+33	+0,9
Außenumsatz in Mio. €	3.683	3.621	+62	+1,7
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	1.934	1.964	-30	-1,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	588	592	-4	-0,7
EBIT bereinigt in Mio. €	292	298	-6	-2,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	126	112	+14	+12,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	27.084	27.133	-49	-0,2

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene war überwiegend positiv. Der Anstieg der Zahl der Reisenden sowie der Verkehrsleistung resultierte aus gewonnenen Ausschreibungen, insbesondere des Netzes Schleswig-Holstein West, die die Effekte aus verlorenen Verkehrsverträgen mehr als kompensierten. Die Betriebsleistung ging infolge von Leistungsverlusten leicht zurück.

Die Umsatzentwicklung war vor allem preisbedingt etwas besser. Die Bestellerentgelte gingen infolge von Zahlungen im Zusammenhang mit Abrechnungen mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg für Vorjahre sowie infolge von Pönalen und Zugausfällen leicht zurück.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (-2,8%) sanken, unter anderem infolge von geringeren Schadenersatzleistungen im Zusammenhang mit Fahrzeugprojekten. Gestiegene interne Verrechnungen wirkten dämpfend.

Der Materialaufwand (+0,3%) blieb annähernd stabil. Höhere Kosten für die Instandhaltung von Fahrzeugen im Wesentlichen bei der S-Bahn Berlin sowie preisbedingt höhere Kosten für die Nutzung der Infrastruktur wurden vor allem durch die Rückerstattung der Brennelementsteuer nahezu vollständig kompensiert.

Der Personalaufwand (+4,2) stieg tarifbedingt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-1,6%) gingen zurück.

Die Abschreibungen (+0,3%) blieben annähernd unverändert.


Insgesamt konnten die gestiegenen Erträge die Belastungen insbesondere aus höheren Instandhaltungs- und Personalaufwendungen nicht kompensieren, sodass die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT zurückgingen.

Die Brutto-Investitionen stiegen aufgrund von Fahrzeugbeschaffungen. Deutlich höhere Investitionszuschüsse für Fahrzeuge vor allem im Zusammenhang mit dem Verkehrsvertrag S-Bahn Stuttgart führten zu rückläufigen Netto-Investitionen.

Die Mitarbeiterzahl war nahezu unverändert.

Sparte Bus

- ▶ Portfolioanpassungen durchgeführt.
- ▶ Positive Ergebniseffekte infolge der Einstellung des Fernbusgeschäfts im Herbst 2016.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Sparte Bus				
Reisende in Mio.	299,7	299,6	+ 0,1	-
davon Fernbus	-	0,4	- 0,4	- 100
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.244	3.544	- 300	- 8,5
davon Fernbus	-	124,7	- 124,7	- 100
Betriebsleistung in Mio. Buskm	253,8	284,8	- 31,0	- 10,9
Gesamtumsatz in Mio. €	613	650	- 37	- 5,7
Außenumsatz in Mio. €	571	602	- 31	- 5,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	46	58	- 12	- 20,7
EBIT bereinigt in Mio. €	22	35	- 13	- 37,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	38	25	+ 13	+ 52,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	8.546	8.824	- 277	- 3,1

Die Entwicklung im Busbereich war durch eine rückläufige Entwicklung der Verkehrs- und Betriebsleistung infolge der Einstellung des Fernbusgeschäfts im Herbst 2016, von Portfolioanpassungen in der Region Ost sowie nicht verlängerten Verkehrsverträgen in Hessen geprägt. Die Anzahl der beförderten Personen lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2016. Die positive Entwicklung in der Region Mitte wirkte hier kompensierend.

Zudem belasteten unter anderem Portfolioanpassungen die Umsatzentwicklung, die insgesamt schwächer war.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+4,2%) stiegen, unter anderem wegen höherer Schadenersatzzahlungen.

Der Materialaufwand (-8,1%) ging im Wesentlichen infolge von Portfolioanpassungen, der Einstellung der Fernbusaktivitäten sowie geringerer eingekaufter Auftragnehmerleistungen infolge von Leistungsverlusten zurück.

Auch der Personalaufwand (-1,0%) ging infolge von Portfolioanpassungen zurück. Gegenläufige Effekte aus der Tarifentwicklung sowie gewonnenen Verkehren wirkten dämpfend.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+19,6%) stiegen infolge einer neuen Spartenumlage. Gegenläufig wirkte die Einstellung der Fernbusaktivitäten dämpfend.

Die höheren Abschreibungen (+4,3%) resultierten unter anderem aus einem investitionsbedingten Anstieg des Sachanlagevermögens.

Der Rückgang der Erträge konnte nur teilweise durch Entlastungen auf der Aufwandsseite kompensiert werden. Das bereinigte EBITDA und EBIT gingen dementsprechend zurück. Die Einstellung der Fernbusaktivitäten wirkte gegenläufig positiv.

Aufgrund umfangreicher Fahrzeugbeschaffungen für gewonnene Neuverkehre stiegen die Brutto-Investitionen deutlich.

Die Zahl der Mitarbeiter war infolge von Portfolioanpassungen rückläufig. Neueinstellungen für gewonnene Verkehre wirkten teilweise gegenläufig.

> Geschäftsfeld DB Arriva

> Ereignisse im ersten Halbjahr 2017 Gewinn von Verkehrsverträgen

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 2017	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
Schweden Pågatåg	12/2018-12/2026	12,1	96,8
Niederlande Achterhoek-Rivierenland ²⁾	12/2020-12/2025	3,7	18,5
Insgesamt¹⁾		15,8	115,3

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerung des bestehenden Vertrags.

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2017	Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
Großbritannien London (19 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	21,8	109,2
Tschechien Sumpersko, Zabrežsko, Mohelnicko (Olomoucky region (Central Moravia))	01/2018-01/2028	4,7	47,5
Niederlande Achterhoek-Rivierenland ²⁾	12/2020-12/2025	9,0	45,0
Tschechien Prostejovsko north west (Olomoucky region (Central Moravia))	01/2018-01/2028	2,4	24,4
Tschechien Olomoucko north east (Olomoucky region (Central Moravia))	01/2018-01/2028	1,8	18,2
Tschechien Litovelsko (Olomoucky region (Central Moravia))	01/2018-01/2028	1,7	17,1
Tschechien Prerovsko north (Olomoucky region (Central Moravia))	01/2018-01/2028	1,6	16,2
Tschechien Hranicko (Olomoucky region (Central Moravia))	01/2018-01/2028	1,5	15,2
Großbritannien London (5 Teilstrecken) ²⁾	jeweils 2 Jahre	5,5	11,1
Sonstige ³⁾	1-10 Jahre	17,9	41,2
Insgesamt¹⁾		67,9	345,1

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerung des bestehenden Vertrags.

³⁾ Inklusive Verlängerungen des bestehenden Vertrags.

Verkehrsvertrag in Südschweden gewonnen

DB Arriva fährt für weitere acht Jahre die Verkehre auf dem südschwedischen Schienennetz Pågatågen im Bereich der Städte Malmö, Helsingborg, Lund und Trelleborg. Nach einer offenen Ausschreibung hat DB Arriva einen Vertrag mit einem Umsatzvolumen in Höhe von 550 Mio. € für die Zeit von Dezember 2018 bis Dezember 2026 erhalten. DB Arriva weitet die Verbindungen deutlich aus und erweitert die Flotte von derzeit 69 auf 99 Züge. Ein neues digitales Mobilitätsportal wird die Fahrgastinformation verbessern, und eine neue Verkehrsleitzentrale wird die Abläufe im Betrieb optimieren.

Erweiterung der E-Bus-Flotte in Tschechien


In der osttschechischen Stadt Třinec hat DB Arriva Verkehre mit zehn Elektrobussen aufgenommen. Die Fahrzeuge vom Typ Škoda Perun haben eine Reichweite von 130 km. Insgesamt hat DB Arriva in der Tschechischen Republik 14 Elektrobusse im Einsatz.

Weitere Ereignisse

- ▶ DB Arriva hat in den Niederlanden eine Verkehrslösung entwickelt, die Barrieren senkt und es Menschen mit Behinderung ermöglicht, eigenständig öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Diese Lösung – Voor Elkaar Pas («Zusammen sind wir stark») – umfasst eine neue öffentliche Transportreisekarte, persönliche Betreuungsdienstleistungen sowie Freifahrten für Begleitpersonen.
- ▶ Mit der App ArrivaClick können Reisende im englischen Landkreis Kent seit März 2017 einen Minibus für eine Fahrt zwischen einem Abfahrts- und einem Zielort ihrer Wahl anfordern. ArrivaClick fügt automatische Fahrziele von Reisenden zusammen, deren Fahrziel in derselben Richtung liegt.
- ▶ Im Rahmen eines Investitionsprogramms investiert Arriva Rail North in die Modernisierung seiner Züge. Die Züge erhalten eine neue Lackierung und ein modernisiertes Interieur. Der 2016 gestartete Verkehrsvertrag enthält die stufenweise Einführung automatisierter Abfertigungsverfahren. Der Plan stößt auf Widerstand bei der Gewerkschaft RMT (National Union of Rail, Maritime and Transport Workers), die seit Jahresanfang 2017 immer wieder zu Streiks aufruft. Auch Wettbewerber sind betroffen. DB Arriva konzentriert sich auf die Beilegung des Streits.

> Entwicklung im ersten Halbjahr 2017

- ▶ Betriebsaufnahmen in der Sparte UK Trains und den Niederlanden treiben im Wesentlichen die Entwicklung.
- ▶ Positive Effekte auch aus Akquisitionen in der Sparte Mainland Europe im Vorjahr.
- ▶ Weiterhin herausforderndes Markt- und Wettbewerbsumfeld in der Sparte UK Bus.
- ▶ Negative Währungskurseffekte durch schwächeres Pfund.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 DB Arriva				
Pünktlichkeit Schiene in %	93,2	91,5	-	-
Reisende in Mio.	999,7	854,4	+145,3	+17,0
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	6.560	5.076	+1.484	+29,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	92,3	75,1	+17,2	+22,9
Betriebsleistung in Mio. Buskm	543,2	517,5	+25,7	+5,0
Gesamtumsatz in Mio. €	2.662	2.529	+133	+5,3
Außenumsatz in Mio. €	2.659	2.526	+133	+5,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	238	232	+6	+2,6
EBIT bereinigt in Mio. €	110	106	+4	+3,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	184	127	+57	+44,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	54.145	51.618	+2.527	+4,9

Die Pünktlichkeit im SPV (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) ist im ersten Halbjahr 2017 gestiegen. Dies ist vor allem auf die anhaltenden operativen Verbesserungen und die Inbetriebnahme der Arriva Rail-North- und Arriva Rail-London-Verkehre zurückzuführen.

Die Entwicklung der Reisendenzahl war spartenübergreifend positiv. Die Betriebs- und Verkehrsleistung im Schienenverkehr stieg getrieben durch Arriva Rail North an. Haupttreiber im Busgeschäft waren die Neuverkehre in den Niederlanden sowie im Vorjahr getätigte Akquisitionen.

Die Umsätze von DB Arriva werden zu 20% in der Sparte UK Bus, zu 41% in der Sparte UK Trains und zu 39% in der Sparte Mainland Europe generiert. Der Umsatzanstieg im ersten Halbjahr 2017 ist im Wesentlichen auf die erstmals vollständige Einbeziehung von Arriva Rail North und Arriva Rail London und den Neuverkehren in den Niederlanden zurückzuführen. Zusätzlich machten sich die im Vorjahr durchgeführten Akquisitionen positiv bemerkbar. Dämpfend wirkten dagegen Währungskurseffekte aus der Entwicklung des britischen Pfunds sowie Umsatzrückgänge in der Sparte UK Bus im Nicht-Kerngeschäft.

Die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge (+44,9%) wurde vor allem durch die Neuverkehre sowie die Akquisitionen im Vorjahr beeinflusst. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig dämpfend.

Der Material- (+14,3%) und der Personalaufwand (+12,8%) stiegen. Dies resultierte insbesondere aus den Leistungsausweitungen. Die Entwicklung des Personalaufwands wurde zudem durch den Wegfall eines im ersten Halbjahr 2016 aufwandsmindernden Einmaleffekts im Zusammenhang mit Pensionsanpassungen beeinflusst. Währungskurseffekte wirkten sowohl beim Material- als auch beim Personalaufwand teilweise gegenläufig aufwandsmindernd.

Die rückläufigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-13,3%) waren durch geringere Franchisezahlungen aufgrund von Franchiseänderungen bei UK Trains und Währungskurseffekte geprägt.


Insgesamt stiegen die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBIT und bereinigtes EBITDA leicht an. Hier wirkten die erstmalig vollständige Einbeziehung im Vorjahr aufgenommener Verkehre bei UK Trains und in den Niederlanden, die im Vorjahr durchgeführten Akquisitionen sowie die operative Entwicklung bei UK Trains und Mainland Europe positiv. Dämpfende Effekte resultierten aus dem Wegfall von Einmaleffekten aus dem ersten Halbjahr 2016 sowie Währungskurseffekten.

Die Brutto-Investitionen sind deutlich angestiegen. Dies resultierte hauptsächlich aus Fahrzeugbeschaffungen bei UK Bus im Zusammenhang mit im Vorjahr gewonnenen Verkehrsverträgen in London und für Qualitätsverbesserungen außerhalb Londons. Erhöhend wirkten zudem planmäßige Investitionen für bestehende Verkehrsverträge bei Mainland Europe. Reduzierende Effekte resultierten aus Währungskurseffekten.

30% der Mitarbeiter von DB Arriva sind in der Sparte UK Bus beschäftigt, 23% in der Sparte UK Trains und 46% in der Sparte Mainland Europe. Getrieben durch Betriebsaufnahmen und Akquisitionen ist die Mitarbeiterzahl angestiegen.

Sparte UK Bus

- ▶ Weiterhin herausforderndes Markt- und Wettbewerbsumfeld.
- ▶ Umfangreiche Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet.
- ▶ Negative Währungskurseffekte durch schwächeres Pfund.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Sparte UK Bus				
Reisende in Mio.	350,0	343,0	+7,0	+2,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	180,4	182,6	-2,2	-1,2
Gesamtumsatz in Mio. €	546	620	-74	-11,9
Außenumsatz in Mio. €	545	616	-71	-11,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	69	81	-12	-14,8
EBIT bereinigt in Mio. €	32	39	-7	-17,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	76	21	+55	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	16.349	16.789	-440	-2,6

Der Zuwachs der Reisendenzahl resultierte hauptsächlich aus Leistungsgewinnen in London. Die Betriebsleistung hingegen ging infolge einer Netzwerküberprüfung in den Regionen, die nur teilweise durch Zugewinne in London kompensiert wurden, zurück.

Negative Währungskurseffekte und niedrigere Umsätze im Nicht-Kerngeschäft inklusive der Beendigung von Patiententransporten wurden nur teilweise durch neu aufgenommene Verkehre in London kompensiert.

Die Entwicklung des Materialaufwands (-18,2%) wurde vor allem durch Währungskurseffekte sowie geringere Fahrzeugkäufe im Nicht-Kerngeschäft getrieben.

Der Personalaufwand (-8,1%) entwickelte sich währungskursbedingt rückläufig.


Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT verschlechterten sich insbesondere aufgrund negativer Währungskurseffekte und einer schwächeren Umsatzentwicklung.

Fahrzeugbeschaffungen im Zusammenhang mit im Vorjahr gewonnenen Verkehrsverträgen in London sowie Maßnahmen zur Serviceverbesserung in den Regionen außerhalb Londons führten zu einem deutlichen Anstieg der Investitionen.

Die Mitarbeiterzahl war vor allem infolge der Beendigung von Patiententransporten im Vorjahr rückläufig.

Sparte UK Trains

- ▶ Betriebsaufnahmen von neuen Verkehren im Vorjahr treiben die Entwicklung.
- ▶ Negative Währungskurseffekte durch schwächeres Pfund.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Sparte UK Trains				
Reisende in Mio.	206,3	92,3	+114,0	+124
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	5.375	3.931	+1.444	+36,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	64,5	45,7	+18,8	+41,1
Gesamtumsatz in Mio. €	1.103	985	+118	+12,0
Außenumsatz in Mio. €	1.086	969	+117	+12,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	31	35	-4	-11,4
EBIT bereinigt in Mio. €	16	20	-4	-20,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	21	25	-4	-16,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	12.509	11.172	+1.337	+12,0

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr in Großbritannien war im ersten Halbjahr 2017 deutlich positiv und resultierte maßgeblich aus den Betriebsaufnahmen von Arriva Rail North und Arriva Rail London im Vorjahr.

Die Umsatzentwicklung war dementsprechend positiv, wurde aber teilweise kompensiert durch negative Währungskurseffekte.


Auch die Entwicklung des Material- (+22,5%) und des Personalaufwands (+53,8%) wurde ganz wesentlich durch die Betriebsaufnahmen beeinflusst. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte hier dämpfend. Die Entwicklung des Personalaufwands wurde zudem durch den Wegfall eines im ersten Halbjahr 2016 aufwandsmindernden Einmaleffekts im Zusammenhang mit Pensionsanpassungen beeinflusst.

Das bereinigte EBITDA und EBIT gingen zurück. Zurückzuführen ist diese Entwicklung vor allem auf den Wegfall eines Einmaleffekts aus Pensionsanpassungen und negative Währungskurseffekte.

Die Zahl der Mitarbeiter hat sich infolge der Betriebsaufnahmen von Arriva Rail North and Arriva Rail London deutlich erhöht.

Sparte Mainland Europe

- ▶ Betriebsaufnahme von Verkehren in den Niederlanden treibt im Wesentlichen die Entwicklung.
- ▶ Positive Effekte auch aus Akquisitionen.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Sparte Mainland Europe				
Reisende Schiene in Mio.	58,2	51,9	+6,3	+12,1
Reisende Bus in Mio.	385,2	367,2	+18,0	+4,9
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.185	1.145	+40	+3,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm	27,8	29,4	-1,6	-5,4
Betriebsleistung in Mio. Buskm	362,8	334,8	+28,0	+8,4
Gesamtumsatz in Mio. €	1.071	978	+93	+9,5
Außenumsatz in Mio. €	1.028	940	+88	+9,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	146	137	+9	+6,6
EBIT bereinigt in Mio. €	71	66	+5	+7,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	76	69	+7	+10,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	24.946	23.412	+1.534	+6,6

In der Sparte Mainland Europe war die Leistungsentwicklung vor allem infolge der im Dezember 2016 aufgenommenen Verkehre in den Niederlanden (Limburg und ZOWAD) positiv. Im Busverkehr wirkten Akquisitionen aus dem Vorjahr in Italien, Spanien und Tschechien positiv.

Die Umsatzentwicklung war ebenfalls positiv, vor allem durch die Betriebsaufnahmen in den Niederlanden und die Akquisitionen im Vorjahr. Eine Portfolioveränderung in Dänemark wirkte sich dämpfend auf die Umsatzentwicklung aus.

Die Betriebsaufnahmen und Akquisitionen im Vorjahr trieben auch maßgeblich den Anstieg des Material- (+20,8%) und des Personalaufwands (+8,8%). Portfolioveränderungen in Dänemark hatten einen leicht positiven Effekt.

Das bereinigte EBITDA und das bereinigte EBIT stiegen infolge von Leistungszuwächsen in den Niederlanden und den Akquisitionen im Vorjahr deutlich.

Die Brutto-Investitionen sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2016 hauptsächlich infolge von planmäßigen Investitionen für bestehende Verkehrsverträge angestiegen.

Die Mitarbeiterzahl stieg hauptsächlich durch die Aufnahme von Verkehren in den Niederlanden sowie infolge der Akquisitionen im Vorjahr an. Gegenläufig wirkten die Portfolioveränderungen.

> Geschäftsfeld DB Cargo

> Ereignisse im ersten Halbjahr 2017

Partner der Lean-and-Green-Initiative


DB Cargo setzt sich für noch mehr Umweltschutz auf der Schiene ein. Alle teilnehmenden Unternehmen der Non-Profit-Initiative Lean and Green verpflichten sich, ihre Treibhausgasemissionen in Logistikprozessen in fünf Jahren um 20% zu reduzieren.

Weitere Ereignisse

- ▶ Seit Februar bietet DB Cargo mit dem DBantwerp-rhine-shuttle eine tägliche Verbindung zwischen der belgischen Industrieregion Antwerpen und dem Ruhrgebiet sowie der Region Rhein-Neckar an. Das Angebot verkürzt die Transitzeiten und erhöht die Transportkapazität und -flexibilität für die Kunden.
- ▶ In Zusammenarbeit mit mehreren Güterbahnen hat DB Cargo im Januar den ersten direkten Schienentransport von China nach Großbritannien erfolgreich durchgeführt. In 18 Tagen legte er 12.000 km in Asien und Europa zurück und war doppelt so schnell wie der Seetransport sowie kostengünstiger als das Flugzeug. Mittelfristig soll der Zug regelmäßig verkehren.
- ▶ DB Cargo und ScandFibre Logistics (SFL) haben ihren Transportvertrag bis 2019 auf jährlich 1,2 Mio. t von Schweden nach Kontinental- und Südosteuropa erhöht. Hinzu kommen etwa 12.000 Wagenladungen in die entgegengesetzte Richtung nach Schweden.

> Entwicklung im ersten Halbjahr 2017

- ▶ Positive Impulse aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld in Deutschland.
- ▶ Positive Entwicklung der Stahltransporte in Großbritannien und Deutschland.
- ▶ Restrukturierung in Frankreich und Großbritannien vorangetrieben.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 DB Cargo				
Pünktlichkeit in %	73,8	75,7	-	-
Beförderte Güter in Mio. t	139,2	140,2	-1,0	-0,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	47.756	47.830	-74	-0,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	89,1	90,4	-1,3	-1,4
Auslastung in t pro Zug	535,7	529,1	+6,6	+1,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.306	2.312	-6	-0,3
Außenumsatz in Mio. €	2.150	2.154	-4	-0,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	82	39	+43	+110
EBIT bereinigt in Mio. €	-28	-53	+25	-47,2
EBIT-Marge (bereinigt) in %	-1,2	-2,3	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	110	52	+58	+112
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	28.964	30.155	-1.191	-3,9

Die Pünktlichkeit ist maßgeblich durch die Entwicklung in Deutschland, infolge von Anlaufschwierigkeiten bei der Einführung eines neuen Produktionssystems sowie wegen Unwettern bei einem gleichzeitig steigenden Transportaufkommen gesunken.

Die Leistungsentwicklung war vor allem aufgrund der negativen Entwicklung in Western Europe rückläufig. Die Menge der beförderten Güter und die Verkehrsleistung gingen leicht zurück. Die Auslastung pro Zug konnte aufgrund von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung leicht gesteigert werden. Die positive Leistungsentwicklung in Central Europe wirkte dabei teilweise kompensierend.

Die Umsätze werden zu 82% in Central Europe, zu 13% in Western Europe und zu 5% in Eastern Europe generiert. Der Umsatz war annähernd unverändert. Leistungsbedingte Zuwächse vor allem in Central Europe (erhöhte Stahl- und Militärtransporte in Deutschland) wurden durch negative Währungskurseffekte sowie leistungsbedingte Umsatzrückgänge in Western Europe aufgezehrt.

Einen deutlichen Anstieg verzeichneten auch die sonstigen betrieblichen Erträge (+16,3%), unter anderem aufgrund von Schadenersatzzahlungen für verspätet ausgelieferte Fahrzeuge in Deutschland, Zuwächsen im Gleisanschlussgeschäft in Südosteuropa und von Subventionsleistungen des italienischen Staates für die DB Cargo Italia. In Western Europe wirkten unter anderem negative Währungskurseffekte sowie die operative Entwicklung in Frankreich dämpfend.

Der Materialaufwand (+1,3%) stieg leicht infolge höherer eingekaufter Transportleistungen in Central Europe und Eastern Europe sowie höherer Aufwendungen für die Lokinstandhaltung in Deutschland. Ferner waren die Infrastrukturnutzungskosten in Großbritannien höher. Die Rückerstattung der Brennelementesteuer in Deutschland und Währungskurseffekte wirkten kompensierend.

Der Personalaufwand (-1,4%) war im Wesentlichen währungskursbedingt und aufgrund einer geringeren Mitarbeiterzahl rückläufig. Gegenläufig wirkten Tarifierungsanpassungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-10,6%) sind im Wesentlichen infolge der Aktivierung von IT-Entwicklungskosten in Deutschland, Kostenreduzierungen bei der ECR sowie währungskursbedingt zurückgegangen.

Die Abschreibungen (+20,9%) stiegen insbesondere getrieben durch die Aktivierung von IT-Entwicklungskosten sowie den Erwerb eines Nutzungsrechts über Lokkapazitäten in Deutschland deutlich.


Insgesamt stiegen die Erträge etwas stärker als die Aufwendungen, sodass sich das bereinigte EBITDA und EBIT verbesserten. Auch die EBIT-Marge verbesserte sich. Getrieben wurde die Entwicklung durch Central Europe, dämpfend wirkte die Entwicklung in Western Europe.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge der Entwicklung in Central Europe. Gegenläufig sanken die Investitionen in Western Europe und Eastern Europe.

65% der Mitarbeiter sind in Central Europe beschäftigt, 16% in Western Europe und 14% in Eastern Europe. Der Rückgang ist auf die Entwicklung in Central Europe und Western Europe zurückzuführen.

> Central Europe

- ▶ **Positives Markt- und Wettbewerbsumfeld.**
- ▶ **Zusatzverkehre in Italien und Skandinavien.**
- ▶ **Einschränkungen in der Leistungsqualität in Deutschland.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Central Europe				
Beförderte Güter in Mio. t	126,5	124,9	+1,6	+1,3
Verkehrsleistung in Mio. tkm	38.721	38.579	+142	+0,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	71,3	72,0	-0,7	-1,0
Gesamtumsatz in Mio. €	2.465	2.429	+36	+1,5
Außenumsatz in Mio. €	1.764	1.741	+23	+1,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	111	61	+50	+82,0
EBIT bereinigt in Mio. €	34	3	+31	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	91	23	+68	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	18.757	19.682	-925	-4,7

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war positiv. Hier machten sich vor allem ein verbessertes Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie eine höhere Rohstahlproduktion in Deutschland bemerkbar. Gleichzeitig stiegen auch die Verkehre in Italien.

Der Anstieg der Umsätze wurde im Wesentlichen durch den Leistungszuwachs in Italien und Skandinavien, ein verbessertes Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie die gestiegene Rohstahlproduktion in Deutschland getrieben.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+4,4%) stiegen unter anderem infolge höherer Schadenersatzleistungen aus Fahrzeugprojekten und Subventionen in Italien.

Der Materialaufwand (+0,9%) erhöhte sich infolge gestiegener eingekaufter Transportleistungen sowie höherer Aufwendungen für die Lokinstandhaltung (zusätzliche Ultraschallprüfungen und Radsatztausch). Geringere Aufwendungen für Energie wirkten kompensierend.

Der Personalaufwand (+1,0%) stieg tarifbedingt leicht. Gegenläufig wirkte unter anderem die niedrigere Mitarbeiterzahl.


Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT verbesserten sich insbesondere getrieben durch den Anstieg der Umsatzerlöse.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge der Aktivierung von IT-Entwicklungskosten sowie höherer Investitionen in Lokomotiven und Güterwagen deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeiter war vor allem durch Restrukturierungsmaßnahmen sowie natürliche Fluktuation und konzerninterne Wechsel in Deutschland rückläufig.

> Western Europe

- ▶ **Restrukturierungsmaßnahmen in Großbritannien und Frankreich.**
- ▶ **Qualitätseinschränkungen bei der ECR.**
- ▶ **Positive Entwicklung der Stahltransporte in Großbritannien.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Western Europe				
Beförderte Güter in Mio. t	29,2	31,7	-2,5	-7,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	6.831	6.964	-133	-1,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	13,9	14,3	-0,4	-2,8
Gesamtumsatz in Mio. €	353	393	-40	-10,2
Außenumsatz in Mio. €	288	321	-33	-10,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	3	11	-8	-72,7
EBIT bereinigt in Mio. €	-24	-16	-8	+50,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	18	27	-9	-33,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.694	5.198	-504	-9,7

In Western Europe verzeichneten die Menge der beförderten Güter, die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung teils deutliche Rückgänge. Ein Anstieg bei den Stahlverkehren in Großbritannien wurde dabei durch deutliche Leistungsrückgänge in Frankreich infolge von Qualitätseinschränkungen mehr als aufgezehrt.

Infolge der Leistungsentwicklung sowie von Währungskurseffekten ging auch der Umsatz deutlich zurück.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (-26,0%) sanken infolge geringerer Verkehre in Frankreich sowie niedrigerer interner Mieterträge für Lokomotiven.

Der Materialaufwand (-9,6%) war aufgrund von Währungskurseffekten und deutlich geringeren eingekauften Leistungen rückläufig.

Die Anpassung der Mitarbeiterzahl an die Geschäftslage in Großbritannien und Frankreich war maßgeblich für die Reduzierung des Personalaufwands (-14,6%). Zudem wirkten sich Währungskurseffekte positiv aus.

Die Abschreibungen blieben unverändert.


Der Umsatzrückgang konnte nur teilweise durch niedrigere Aufwendungen kompensiert werden, sodass die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT zurückgingen.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich niedriger. Dies resultierte unter anderem aus verzögerten Wartungsarbeiten an Diesellokomotiven in Frankreich sowie aus noch nicht umgesetzten Investitionen in Großbritannien.

Die Mitarbeiterzahl ging aufgrund der Anpassung an die Geschäftslage in Großbritannien und Frankreich zurück.

> Eastern Europe

- ▶ **Operative Einschränkungen in Südosteuropa.**
- ▶ **Veränderungen im Kundenportfolio in Südosteuropa schwächen Rentabilität.**
- ▶ **Hoher Wettbewerb im Gleisanschlussgeschäft in Polen.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Eastern Europe				
Beförderte Güter in Mio. t	8,4	7,8	+0,6	+7,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.204	2.287	-83	-3,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	3,9	4,1	-0,2	-4,9
Gesamtumsatz in Mio. €	141	125	+16	+12,8
Außenumsatz in Mio. €	98	92	+6	+6,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	10	9	+1	+11,1
EBIT bereinigt in Mio. €	3	4	-1	-25,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	2	3	-1	-33,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.068	4.155	-87	-2,1

In Eastern Europe entwickelten sich die Verkehrs- und die Betriebsleistung vor allem infolge eines Rückgangs der internationalen Verkehre in Südosteuropa schwächer. Die Menge der beförderten Güter stieg unter anderem infolge von Zuwächsen in Polen.

Der Umsatz entwickelte sich leistungsbedingt positiv. Zudem wirkten positive Währungskurseffekte.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen währungskursbereinigt auf stabilem Niveau.

Der Materialaufwand (+22,1%) erhöhte sich vor allem infolge eines gestiegenen Instandhaltungsaufwands sowie höherer eingekaufter Transportleistungen in Polen.

Der Personalaufwand (+9,7%) stieg in Polen tarifbedingt und in Südosteuropa tarif- und mengenbedingt an. Gegenläufig wirkte unter anderem die geringere Anzahl von Mitarbeitern.

Insbesondere die positive Umsatzentwicklung führte zu einer gestiegenen Entwicklung des bereinigten EBITDA. Aufgrund der gestiegenen Abschreibungen (+40,0%) entwickelte sich das bereinigte EBIT negativ.

Die Brutto-Investitionen gingen deutlich zurück. Dies ist auf die hohen Investitionen in Lokomotiven in Polen im ersten Halbjahr 2016 zurückzuführen.

Die Mitarbeiterzahl war insbesondere aufgrund von Optimierungsmaßnahmen in Polen rückläufig. Gegenläufig wirkten Neueinstellungen in Tschechien.

> Geschäftsfeld DB Schenker

> Ereignisse im ersten Halbjahr 2017

Ausbau des weltweiten Netzwerks

Eröffnung neuer Logistikzentren

- ▶ Ein neues Logistikzentrum in Grenoble/Frankreich ist unter anderem auf die Bedürfnisse von nahe gelegenen Halbleiterherstellern spezialisiert und bietet höchste Standards bei der Lagerung von Computerchips.
- ▶ Die Vergrößerung der Logistikanlage in Strečno/Slowakei von 5.000 m² auf 8.000 m² verbessert das Angebot für Transport- und Lagerlogistik für Automobilkunden.
- ▶ Weitere Fläche von 10.500 m² im Logistikzentrum in Großbeeren angemietet. Die neue Immobilie dient als Lager für verschiedene Kunden aus den Bereichen Consumer Goods und Industriegüter.
- ▶ Neues Logistikzentrum in Graz/Österreich eröffnet und damit Verdopplung der Fläche in der Steiermark.
- ▶ Gemeinsam mit der Duisburger Hafen AG wurde ein Logistikzentrum im Hafen Duisburg errichtet. Ab 2018 wird DB Schenker die Auslandswerksversorgung für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans organisieren.

Kooperationsvertrag zur Entwicklung selbstfahrender Fahrzeuge

Mit der Unterzeichnung des Kooperationsvertrags zur Entwicklung von Hightech-Trucks festigt DB Schenker die Zusammenarbeit mit MAN. Die Partner vereinbarten die erstmalige Erprobung von Platooning im realen Logistikeinsatz. Dabei werden Lkw-Kolonnen im Regelbetrieb über mehrere Monate im realen Straßenverkehr mit Berufskraftfahrern getestet. In der im Frühjahr 2018 beginnenden Testphase werden Platoons auf dem »Digitalen Testfeld Autobahn« auf der A9 zwischen den DB Schenker-Niederlassungen München und Nürnberg zum Einsatz kommen.

Erfolgreicher Start von Drive4Schenker

Drive4Schenker, die Online-Frachtplattform im europäischen Landverkehr, ist erfolgreich gestartet. Seit Februar werden mehr als 1.000 Frachtladungen täglich aus 25 Niederlassungen in 15 Ländern digital gemanagt. Der Rollout wird schrittweise fortgesetzt. Bis Jahresende sollen täglich 5.000 Ladungen abwickelt werden und weitere Funktionalitäten die Plattform verbessern.

Beteiligungen

- ▶ Im Februar 2017 hat sich DB Schenker im Wege einer Finanzierungsrunde an uShip, Inc. beteiligt. Durch das 25-Mio.-USD-Investment (rund 24 Mio. €) sicherte sich DB Schenker einen Beisitzerposten im Board of Directors von uShip. Die Online-Plattform von uShip bietet eine digitale Ergänzung zum traditionellen Geschäftsmodell von DB Schenker.

Laufende rechtliche Verfahren

- ▶ DB-Konzern verfolgt Schadenersatzansprüche gegen die an dem sogenannten Luftfrachtkartell beteiligten Fluggesellschaften, die sich nach den Feststellungen verschiedener Kartellbehörden weltweit von 1999 bis mindestens 2006 zulasten von Spediteuren wie DB Schenker unter anderem über Kerosin- und Sicherheitszuschläge abgesprochen haben. Dazu sind bereits seit 2014 in Deutschland und den USA gegen mehrere Fluggesellschaften Schadenersatzklagen anhängig. Im ersten Halbjahr 2017 ist es gelungen, mit einer Fluggesellschaft den ersten außergerichtlichen globalen Vergleich abzuschließen. Insoweit wurde der in Deutschland anhängige Rechtsstreit teilweise beigelegt und zudem die Fluggesellschaft aus dem US-Verfahren entlassen. Mit weiteren beklagten Fluggesellschaften werden sowohl in Deutschland als auch im US-Verfahren weiterhin Vergleichsgespräche geführt.

> Entwicklung im ersten Halbjahr 2017

- ▶ **Markt- und Wettbewerbsumfeld mit positiven Impulsen.**
- ▶ **Übergreifend starke Volumenentwicklung.**
- ▶ **Steigende Frachtraten in der Luft- und Seefracht.**
- ▶ **Seefracht belastet die Ergebnisentwicklung – Europäischer Landverkehr und Luftfracht erzielen Verbesserungen.**
- ▶ **Kontraktlogistik bleibt dynamisch.**

Die Volumenentwicklung war in der Luft- und Seefracht positiv. Im Europäischen Landverkehr war sie stabil.

Die Umsätze werden zu 41% im Europäischen Landverkehr, zu 43% in der Luft- und Seefracht sowie zu 16% in der Kontraktlogistik generiert. Haupttreiber der positiven Umsatzentwicklung waren die Entwicklung in der Luft- und Seefracht sowie im Europäischen Landverkehr. In der Kontraktlogistik blieb die Entwicklung anhaltend dynamisch.

Auch der Rohertrag (+4,0%) legte zu, am deutlichsten in der Kontraktlogistik. Die Entwicklung des Rohertrags in der Seefracht war rückläufig, da die gestiegenen Frachtraten nur teilweise an die Kunden weitergereicht werden konnten.


Im Vergleich zum Umsatz stieg der Rohertrag insgesamt unterproportional, daher entwickelte sich die Rohertragsmarge rückläufig. Treiber war die Seefracht. Die anderen Sparten verzeichneten Zuwächse oder bewegten sich auf stabilem Niveau.

Der Personalaufwand (+5,0%) lag deutlich höher. Dies ist insbesondere auf eine leistungsbedingt gestiegene Mitarbeiterzahl in allen Sparten und Regionen zurückzuführen sowie auf Tarifsteigerungen. Bereinigt um Währungskurseffekte war der Anstieg etwas schwächer.

Das bereinigte EBIT wird zu 30% im Europäischen Landverkehr, zu 44% in der Luft- und Seefracht sowie zu 27% in der Kontraktlogistik generiert. Der im Vergleich zu den Aufwendungen deutlichere Anstieg der Erträge führte zu einem höheren bereinigten EBITDA und bereinigten EBIT. Die positive operative Ergebnisentwicklung wurde dabei durch die schwache Entwicklung in der Seefracht teilweise kompensiert. Währungskursbereinigt war die operative Ergebnisentwicklung nur leicht schwächer.



Die Brutto-Investitionen stiegen. Der Zuwachs resultierte überwiegend aus der Region Asien/Pazifik. Investitionsschwerpunkt war weiterhin die Region Europa.

28% der Mitarbeiter sind im Europäischen Landverkehr, 19% in der Luft- und Seefracht und 30% in der Kontraktlogistik tätig. Die Mitarbeiterzahl ist gestiegen. Treiber war vor allem die Geschäftsausweitung in der Kontraktlogistik.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 DB Schenker				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	50.751	50.712	+39	+0,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	613,1	550,6	+62,5	+11,4
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.063,4	976,3	+87,1	+8,9
Gesamtumsatz in Mio. €	8.103	7.431	+672	+9,0
Außenumsatz in Mio. €	8.072	7.400	+672	+9,1
Rohertragsmarge in %	34,7	36,4	-	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	305	294	+11	+3,7
EBIT bereinigt in Mio. €	208	200	+8	+4,0
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,6	2,7	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	76	72	+4	+5,6
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	69.370	66.822	+2.548	+3,8

➤ Sparte Europäischer Landverkehr

- ▶ **Im System- und Direktverkehr Fokussierung auf internationale Verkehre.**
- ▶ **Drive4Schenker Implementierung schreitet voran.**
- ▶ **Europaweite Kostensenkungsinitiativen gestartet.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
  Europäischer Landverkehr				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	50.751	50.712	+39	+0,1
Gesamtumsatz in Mio. €	3.326	3.226	+100	+3,1
Außenumsatz in Mio. €	3.299	3.197	+102	+3,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	96	91	+5	+5,5
EBIT bereinigt in Mio. €	62	58	+4	+6,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	19.661	19.437	+224	+1,2

In einem Marktumfeld, das durch eine steigende Nachfrage gekennzeichnet war, war die Volumenentwicklung im Europäischen Landverkehr stabil. Ein rückläufiges Paketgeschäft (-6,3%) wurde dabei durch gestiegene Volumina bei den Stückgut- (+2,7%) und insbesondere bei den Direktverkehren (+7,3%) vollständig kompensiert.

Trotz des stabilen Sendungsaufkommens entwickelte sich der Umsatz durch Zuwächse bei den Stückgut- und Direktverkehren besser.

Der Materialaufwand stieg an. Dies resultierte insbesondere aus den Stückgut- und Direktverkehren.



Der Personalaufwand stieg mengen- und preisbedingt an.

Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT entwickelten sich besser infolge der guten Geschäftsentwicklung.

Die Mitarbeiterzahl ist infolge der Geschäftsentwicklung gestiegen.

➤ Sparte Luft- und Seefracht

- ▶ **Spürbare Effekte durch Frachtratenentwicklung.**
- ▶ **In der Seefracht Fokus auf Auslastungs-, Kosten- und Einkaufsratenoptimierungen.**
- ▶ **In der Luftfracht Fokus auf Verbreiterung der Kundenbasis und Verbesserung des Cargo-Mix.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
  Luft- und Seefracht				
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	613,1	550,6	+62,5	+11,4
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.063,4	976,3	+87,1	+8,9
Gesamtumsatz in Mio. €	3.476	2.988	+488	+16,3
Außenumsatz in Mio. €	3.473	2.986	+487	+16,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	98	106	-8	-7,5
EBIT bereinigt in Mio. €	91	99	-8	-8,1
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	13.163	13.104	+59	+0,5

Die Leistungsentwicklung in der Luft- und Seefracht war sehr erfreulich:

- ▶ In der Luftfracht stiegen die Volumina deutlich an. Das größte relative Wachstum verzeichneten dabei die transpazifischen Verkehre und die Relationen von Asien nach Europa. Darüber hinaus entwickelten sich unter anderem auch die Volumina der transatlantischen und innerasiatischen Verkehre sowie die Relationen von und nach Lateinamerika deutlich positiv.
- ▶ Das Seefrachtvolumen stieg ebenfalls deutlich an. Hier wirkten insbesondere Zuwächse auf den transpazifischen und innerasiatischen Verkehren sowie auf den Relationen Asien-Europa. Auch die Verkehre von und nach Lateinamerika sowie auf den transatlantischen Relationen trugen zum Wachstum bei.

Die Umsatzentwicklung war sowohl in der Luft- als auch in der Seefracht positiv. Haupttreiber der Umsatzentwicklung waren die Frachtratenentwicklung und die positive Volumenentwicklung.

Entsprechend der Volumen- und Frachtratenentwicklung stieg auch der Materialaufwand.



Der Personalaufwand stieg mengen- und preisbedingt an.

Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT entwickelten sich rückläufig infolge der gestiegenen Seefrachtraten. Die Luftfracht verbesserte sich.

Die Mitarbeiterzahl stieg leicht an.

➤ Sparte Kontraktlogistik/SCM

- ▶ **Gute Entwicklung im Bestands- und Neukundengeschäft.**
- ▶ **Weiterer Ausbau der Kapazitäten.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
  Kontraktlogistik/SCM				
Gesamtumsatz in Mio. €	1.301	1.218	+83	+6,8
Außenumsatz in Mio. €	1.300	1.218	+82	+6,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	79	70	+9	+12,9
EBIT bereinigt in Mio. €	56	43	+13	+30,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	20.572	19.012	+1.560	+8,2

Die Umsatzentwicklung in der Sparte Kontraktlogistik/SCM war anhaltend deutlich positiv. Hier machte sich die gute Geschäftsentwicklung im Bestands- und Neukundengeschäft bemerkbar. Gesamt- und Außenumsatz entwickelten sich dementsprechend erfreulich.

Mit der Geschäftsausweitung stiegen auch der Materialaufwand sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl auch der Personalaufwand.

Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT entwickelten sich besser infolge der guten Geschäftsentwicklung.

Die dynamische Geschäftsentwicklung spiegelte sich auch in einem Anstieg der Zahl der Mitarbeiter wider.

> Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

> Ereignisse im ersten Halbjahr 2017

Digitale Bauplanung wird zur Realität

Nachdem uns das BMVI 2016 rund 20 Mio. € zur Verfügung gestellt hat, um Building Information Modeling (BIM) in 13 komplexen Infrastrukturprojekten zu testen, wird der Übergang von der konventionellen Planung auf BIM intensiv vorbereitet. Zu den Pilotprojekten gehören unter anderem Abschnitte der Rheintalbahn (Karlsruhe–Basel), der Ausbaustrecke (ABS) Emmerich–Oberhausen, des Rhein-RuhrExpress oder der Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung. Auch bei der Erneuerung von Eisenbahnbrücken wird BIM eingesetzt.

Fortschritte bei Standardisierung der Instandhaltung

Um die Qualität der Eisenbahninfrastruktur zu verbessern, nutzen wir bei der Instandhaltung des Schienennetzes die Möglichkeiten der Digitalisierung.

Im Rahmen der Standardisierung Produktionssystem Instandhaltung (SPI) wurden der Dispositions- und Rückmeldeprozess der operativen Instandhaltung flächendeckend standardisiert und digitalisiert. Der Rollout von Stufe 1 ist planmäßig abgeschlossen; damit arbeitet bundesweit die gesamte Instandhaltung digital. 2017 startete SPI Stufe 2. Im Fokus steht hierbei, Arbeitsabläufe und Prozesse insbesondere in der Arbeitsvorbereitung und -durchführung zu vereinheitlichen und zu verbessern. Pilotstandorte sind die Produktionsdurchführungen Frankfurt und Würzburg, der flächendeckende Rollout ist für Oktober vorgesehen.

Digitalisierung Leit- und Sicherungstechnik vorangetrieben

Im Rahmen von insgesamt vier Vorserienprojekten treiben wir die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik (LTS) weiter voran und schaffen damit die technischen Voraussetzungen zur flächendeckenden Ausrüstung mit European Train Control System (ETCS) Level 2 sowie zur Umsetzung der Betriebssteuerungsstrategie. Als technische Plattform dient dabei ein durch DB Netze Fahrweg spezifiziertes modulares Stellwerk mit standardisierten Schnittstellen (Digitales Stellwerk; DSTW) und einem integrierten Bedienplatz. Die Kommunikation erfolgt über ein für die bahnspezifischen Anforderungen entwickeltes IP-Netzwerk und unter Berücksichtigung der für die Eisenbahninfrastruktur geltenden Sicherheitsanforderungen.

Für uns stellt die standardisierte LST-Plattform die Grundlage für einen späteren Flächenrollout dar, die langfristig das fragmentierte Produktionssystem unterschiedlichster Technikgenerationen ablösen soll.

Wayside-Monitoring-Systeme im Betrieb

Wayside-Monitoring nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung im Sinne einer vorausschauenden Instandhaltung. Ziel ist es, die Qualität im System Bahn zu verbessern und die Kosten für die Instandhaltung zu senken, indem sich anbahnende Unregelmäßigkeiten frühzeitig erkannt und Störungen so vermieden werden. Hierzu wird beim Wayside-Monitoring der Zustand von Schienenfahrzeugen im laufenden Betrieb, quasi im Vorbeifahren, überprüft. Bei der akustischen Diagnose nehmen Mikrofone an den Gleisen Zugeräusche auf. Weicht das Ergebnis vom Normalwert ab, wird die Fahrzeugwartung aktiv, und das, lange bevor am Zug überhaupt ein Defekt entsteht. 2017 ist der Probebetrieb für die videobasierte Diagnose gestartet.

Rollout Weichenantriebsdiagnose im Plan

Um die Verfügbarkeit von Weichen zu optimieren, wird ein digitales Ferndiagnosesystem eingesetzt, mit dem potenzielle Störungen vor Eintritt erkannt werden können. Über die Diagnoseplattform DIANA erhält die Instandhaltung ein Indiz für eine mögliche Störung und kann diese präventiv beheben. Antriebsbedingte Störungen an Weichen sollen damit perspektivisch um bis zu 50% reduziert werden. Bis Mitte 2017 wurden mehr als 9.000 Weichen mit den Stellkraftdiagnosesystemen ausgerüstet. Die prädiktive Instandhaltung über die Diagnoseplattform DIANA wird sukzessive auf weitere Bauteile ausgeweitet.

Neue Notfalltechnik im Einsatz

DB Netze Fahrweg modernisiert in großem Umfang seinen Maschinen- und Fahrzeugpark (zum Beispiel Notfalltechnik, Messtechnik, Gleisarbeitsfahrzeuge). Im Zeitraum 2015 bis 2024 werden dafür rund 650 Mio. € investiert. Ein wichtiger Bestandteil dieser Investitionsoffensive sind dabei die Notfallkräne und Rettungszüge. Bis 2019 werden für rund 150 Mio. € alle Altfahrzeuge der Notfalltechnik ersetzt. 2017 wurde beispielsweise ein neuer Rettungszug am Standort Würzburg in den Einsatz genommen.

Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung final verhandelt

Bei der Beschleunigung der Realisierung von Großprojekten sind wir mit dem BMVI einen wichtigen Schritt vorangekommen. Bei der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), die zum 1. Januar 2018 in Kraft treten soll, handelt es sich um ein neues Modell zur Finanzierung von Neu- und Ausbauprojekten für Schieneninfrastruktur durch den Bund. Künftig werden neue Vorhaben und die Ergebnisse aus der frühen Bürgerbeteiligung einmal jährlich dem Bundestag vorgelegt, um die Einbindung der Politik zu verbessern. Die heutige Planungskostenpauschale wird abgeschafft. Stattdessen för-

dert der Bund künftig die Projektgesamtkosten, der DB-Konzern beteiligt sich in Höhe der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Projektportfolios. Die Planungsbegleitung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wird intensiviert und die Nichteinhaltung von Inbetriebnahmeterminen pönalisiert.

Fortschritte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen Vollständige Eröffnung VDE 8 im Plan

Am 10. Dezember 2017 erfolgt die kommerzielle Betriebsaufnahme im VDE 8 auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt. Damit verkürzt sich die Fahrzeit München–Berlin im Personenverkehr auf unter vier Stunden. Bis zur Inbetriebnahme werden auch Teile der ABS Ebensfeld–Nürnberg viergleisig ausgebaut sein. Auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt sowie auf der 2015 in Betrieb gegangenen Neubaustrecke Erfurt–Halle/Leipzig wird die neueste Version des europäischen Zugsicherungssystems ETCS in Betrieb genommen. Im Knoten Halle werden auf rund 12 km Länge Brücken, Gleise, Verkehrsstation, Zugbildungsanlage und Stellwerkstechnik gebaut. Auch im Knoten Leipzig sowie auf Zulaufstrecken finden umfangreiche Bauarbeiten statt.

Fortschritte bei Schienenanbindung feste Fehmarnbeltquerung

Das Projekt befindet sich in der Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Ab Herbst 2017 ist die abschnittsweise Einreichung der Genehmigungsunterlagen beim EBA vorgesehen. Für den von der dänischen Projektgesellschaft geplanten Belttunnel finden derzeit im Planfeststellungsverfahren (PFV) die Anhörungen der Betroffenen statt. Aktuell ist mit einer Inbetriebnahme des Fehmarnbelttunnels nicht vor 2028 zu rechnen. Im Zusammenhang mit der Beltquerung und der Schienenanbindung steht auch die Erneuerung der Fehmarnsundquerung. Derzeit werden die Grundlagen für Variantenbetrachtungen erarbeitet.

Baubeginn 2. S-Bahn-Stammstrecke München

Am 5. April 2017 erfolgte der symbolische Baubeginn für das Projekt. Derzeit laufen erste bauvorbereitende Arbeiten am Hauptbahnhof und am Marienhof. Planrecht für alle Abschnitte liegt vor, allerdings sind noch einige Klagen für den östlichen Abschnitt anhängig. Auf Basis der ersten Ausschreibungen wurde im Rahmen einer sachgerechten Kostenermittlung die Kostenplanung überarbeitet. Im Ergebnis wurden Gesamtkosten von 3,84 Mrd. € inklusive eines Risikopuffers ermittelt. Eine seitens des Freistaates Bayern eingesetzte Expertengruppe hat die sachgerechte Kostenermittlung überprüft, validiert und ihr Ergebnis bestätigt. Seitens des Bundes wurde die Empfehlung zur Aufnahme in die Kategorie A des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-(GVFG-) Programms ausgesprochen.

Ausbau S-Bahn Köln im Plan

Kernelemente zur Auflösung des Engpasses im stark frequentierten Kölner Eisenbahngroßknoten sind der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke (Köln Messe/Deutz–Hauptbahnhof–Köln Hansaring) und der Einsatz einer modernisierten, leistungsfähigeren Leit- und Sicherungstechnik. Der Ausbau beider S-Bahnen ist Teil des Gesamtkonzepts aus 15 Infrastrukturmaßnahmen, die den Bahnknoten Köln wirkungsvoll entlasten sollen. Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanungsphase, erste Trassierungsentwürfe werden erstellt und frühzeitig mit den betroffenen Stakeholdern abgestimmt. Für die S13, den Ausbau von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel, laufen die Arbeiten planmäßig.

Beginn Arbeiten an ABS Emmerich–Oberhausen

Am 20. Januar 2017 begannen die Arbeiten an der ABS Emmerich–Oberhausen. Der erste Planfeststellungsbeschluss liegt seit Oktober 2015 vor. Alle zwölf PFV sind offengelegt, zehn Erörterungstermine haben bislang stattgefunden. Die Planfeststellungsbeschlüsse werden nun sukzessive für die einzelnen Abschnitte erwartet. Im März 2017 konnte eine gemeinsame Lösung zum ganzheitlichen Rettungskonzept zwischen den sieben Anrainerkommunen, Land NRW, Bund und DB-Konzern erreicht werden. Im nächsten Schritt wird das Rettungskonzept in die laufenden Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Offizieller Baubeginn Rhein-Ruhr-Express

Der offizielle Baubeginn im Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) erfolgte am 8. März 2017 in Köln im Planfeststellungsverfahren. Die Inbetriebnahme dieses ersten Abschnitts erfolgte am 22. Mai 2017. Zur Aufnahme erster Mehrverkehre ist aber noch der Ausbau weiterer Abschnitte erforderlich, für die noch kein Baurecht vorliegt. Der Ausbau im hochausgelasteten Rhein-Ruhr-Raum kann aus Gründen der Kundenverträglichkeit nur sukzessive jeweils mit Erlangung von Baurecht unter dem rollenden Rad erfolgen. Der RRX ist eines der Pilotprojekte im Rahmen des **BIM** [SEITE 40].

Fortschritte bei ABS Hanau-Nantenbach

Anfang 2017 wurden die bautechnischen Arbeiten und im Laufe des Frühjahrs die Arbeiten an der Ausrüstungstechnik abgeschlossen. Ferner sind beide neuen Stellwerke in Wiesthal und Laufach fertiggestellt worden. Die Abnahmen aller Gewerke konnten somit zeitgerecht abgeschlossen werden. Mit einer viertägigen Totalsperrung der Strecke Frankfurt–Würzburg (Aschaffenburg bis Wiesthal) konnte der erste Teil der Inbetriebnahme der ABS am 19. Juni 2017

abgeschlossen werden. Der 160 Jahre alte Schwarzkopftunnel und der für den Güterverkehr erforderliche Schiebelokbetrieb sind damit stillgelegt.

Fortschritte bei ABS Knappenrode–Horka–Grenze Deutschland/Polen

Die Wiederinbetriebnahme der Strecke – zweigleisig und elektrifiziert – zwischen Knappenrode und der Grenze Deutschland/Polen ist für Dezember 2018 geplant. Im Januar 2017 wurde der letzte Planfeststellungsbeschluss (Niesky–Horka) erlassen. Damit besteht für die gesamte Strecke Baurecht. Der Baubeginn im letzten Bauabschnitt erfolgt im August 2017.

Verlegung Fernbahnhof Hamburg-Altona

In Altona wird der bestehende Kopfbahnhof durch einen Neubau am Standort Diebsteich für den Fern- und Regionalverkehr ersetzt. Der bisherige S-Bahnhof in Altona bleibt bestehen. Die Finanzierung der Verlagerung des Bahnhofs Hamburg-Altona erfolgt überwiegend aus der LuFV, aus Eigenmitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sowie aus dem Erlös des Flächenverkaufs an die Freie und Hansestadt Hamburg. Der Planfeststellungsbeschluss wird Ende 2017 erwartet. Mit einem Start der Bauarbeiten ist ab Mitte 2018 zu rechnen. Die Gesamtinbetriebnahme ist für Ende 2023 vorgesehen.

ABS Berlin–Dresden im Plan

Am 10. Dezember 2017 erfolgen gemäß Plan die Wiederinbetriebnahmen von Streckenabschnitten, auf denen die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben wurde. Damit wird eine weitere Stufe zur Reduzierung der Gesamtfahrzeit auf 80 Minuten zwischen Berlin und Dresden geleistet. Unter anderem wurden 18 Bahnübergänge durch Eisenbahn- oder Straßenüberführungen aufgelöst, sechs Verkehrsstationen erweitert oder neu gebaut und insgesamt sechs elektronische Stellwerke errichtet.

Weitere Ereignisse


- ▶ 2017 werden 7,5 Mrd. € in das deutsche Schienennetz investiert. 5,2 Mrd. € stehen für die Erneuerung und Instandhaltung von 1.650 km Gleisen, 1.800 Weichen sowie 4.600 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik zur Verfügung. Hinzu kommen 2,3 Mrd. € für zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen. Dies führt zu intensiven Bautätigkeiten. Um die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb so gering wie möglich zu halten, bündeln wir Baustellen in Korridoren. Um im Spannungsfeld zwi-

schen Fahren und Bauen für alle Beteiligten optimale Lösungen zu finden, hat sich ein Runder Tisch Baustellenmanagement gegründet, an dem sich Vertreter der Branchenverbände, des BMVI, der BNetzA, der EVU, der Aufgabenträger und die DB Netz AG beteiligen. Bis Ende des Jahres werden Ergebnisse vorgestellt.

- ▶ Am 1. Mai 2017 ist im Dortmunder Hauptbahnhof ein ICE entgleist. Es entstanden umfangreiche Schäden an der Infrastruktur, mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Zugverkehr im Großraum Dortmund. Die umfangreichen Reparaturarbeiten konnten am 24. Mai 2017 abgeschlossen werden. Wir unterstützen die Behörden bei der Ermittlung der Unfallursache.

> Entwicklung im ersten Halbjahr 2017

- ▶ **Höhere Umsätze aus Preisanpassungen sowie höherer Betriebsleistung konzernexterner Kunden.**
- ▶ **Gestiegener Personalaufwand aufgrund von Tarifeffekten und höherem Mitarbeiterbestand.**
- ▶ **Instandhaltungsaufwand gestiegen.**
- ▶ **Höhere Investitionen im Bestandsnetz und für Ausbau.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 DB Netze Fahrweg				
Pünktlichkeit Schiene ¹⁾ in %	94,2	94,2	-	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in %	94,5	94,6	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	533,5	530,7	+2,8	+0,5
davon konzernexterne Bahnen	164,3	158,3	+6,0	+3,8
Anteil konzernexterner Bahnen in %	30,8	29,8	-	-
Gesamtumsatz in Mio. €	2.652	2.601	+51	+2,0
Außenumsatz in Mio. €	746	694	+52	+7,5
Anteil am Gesamtumsatz in %	28,1	26,7	-	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	815	838	-23	-2,7
EBIT bereinigt in Mio. €	389	398	-9	-2,3
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	250	271	-21	-7,7
ROCE in %	4,4	4,4	-	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	17.780	17.889	-109	-0,6
Netto-Finanzschulden per 30.06. in Mio. €	10.092	10.224	-132	-1,3
Tilgungsdeckung ²⁾ in %	14,1	14,8	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	2.907	2.495	+412	+16,5
Netto-Investitionen in Mio. €	525	515	+10	+1,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	44.717	43.948	+769	+1,7

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Methodenänderung zum Jahresende 2016 [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 84 F.] mit rückwirkender Anpassung.

Die Pünktlichkeit der konzernexternen und -internen EVU in Deutschland blieb stabil, während die Pünktlichkeit der EVU des DB-Konzerns geringfügig sank.

Die Betriebsleistung auf dem Netz stieg infolge einer höheren Nachfrage konzernexterner Kunden insbesondere aus dem Güter-, aber auch aus dem Regionalverkehr. Dämpfend wirkte vor allem der Nachfragerückgang interner Kunden im Fern- und Güterverkehr.

Der Gesamtumsatz stieg maßgeblich aufgrund von Preis- anpassungen und Nachfragesteigerungen durch konzern- externe Bahnen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+3,4%) erhöhten sich im Wesentlichen infolge einer geänderten Erfassung von Umsätzen in der Geschäftseinheit Schweiz sowie infolge höherer Erträge aus der Erstattung von Aufwendungen für Anlagen Dritter, Schadenersatz und Kostenerstattungen.

Der Materialaufwand (+2,7%) stieg infolge erhöhter Auf- wendungen für die Instandhaltung und den Winterdienst.

Der Anstieg des Personalaufwands (+6,6%) basierte vor allem auf Tarifierungen und der gestiegenen Mit- arbeiterzahl.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+2,1%) ist unter anderem auf höhere Aufwendungen aus Zuschüssen für Anlagen Dritter, Schadenersatz, Gutachten und Beratung und Mieten zurückzuführen. Gegenläufig wirkten niedrigere Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen.

Die Abschreibungen (-3,2%) sanken aufgrund eines niedrigeren Bestands an Sachanlagen.

In Summe überstiegen die Aufwandsbelastungen getrie- ben durch die Personal- und Instandhaltungsaufwendungen die positive Ertragsentwicklung, sodass das die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT sanken.

Höhere Zinsaufwendungen im Wesentlichen im Zusam- menhang mit Prozessrisiken führten zu einer Verschlech- terung des operativen Zinssaldos. In der Folge ging das opera- tive Ergebnis nach Zinsen noch stärker zurück.

Die schwächere Ergebnisentwicklung wurde durch einen leichten Rückgang des Capital Employed ausgeglichen, sodass der ROCE unverändert blieb.

Die Netto-Finanzschulden sanken im Wesentlichen in- folge eines niedrigeren Anlagevermögens und Net Working Capital.

Die operative Ergebnisentwicklung führte zu einem Rückgang der Tilgungsdeckung.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge eines höheren Investitionsvolumens bei Neu- und Ausbaumaßnahmen und im Bestandsnetz. Die Netto-Investitionen stiegen leicht.

Die Zahl der Mitarbeiter ist leicht gestiegen, maßgeblich aus Zugängen zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere im Instandhaltungs- und Bauprojektbereich.

> Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

> Ereignisse im ersten Halbjahr 2017 Fortführung der Qualitätsoffensive

Im Rahmen von ZUKUNFT BAHN ^{Zukunft} ^{Bahn} [SEITE 3 F.] wurde die Qualität an den Bahnhöfen weiter verbessert.

In Hamburg bildeten die S-Bahn-Stationen Jungfernstieg und Stadthausbrücke den Auftakt für die Modernisierung der Tunnelbahnhöfe im S-Bahn-Netz mit einer Investitions- summe von insgesamt 48 Mio. €. Die Baumaßnahmen in den Tunnelstationen werden mit dem Lean-Construction- Prinzip durchgeführt. Im Fokus steht dabei, Prozesse voraus- schauend zu steuern, um Leistungsvarianzen der einzelnen Arbeitsschritte so gering wie möglich zu halten und für einen durchgängigen Produktionsfluss zu sorgen.

Des Weiteren wurde die Revitalisierung von Umstiegs- bahnhöfen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes in kundenrelevanten Bereichen fortgeführt. Die Revitalisie- rung umfasst ein breites und individuelles Spektrum von Umbauten bis hin zu Modernisierungsmaßnahmen wie zum Beispiel Lichteinsatz, Farberneuerung, Fassadenmoderni- sierung sowie Entrümpelung. Im ersten Halbjahr 2017 wurden Maßnahmen an den Bahnhöfen Augsburg, Duisburg, Hagen, Hamburg-Altona, Hamm, Köln Messe Deutz, München und Osnabrück umgesetzt.

Zur Verstetigung der Erfolge der Reinigungsoffensive haben wir ein neues Reinigungskonzept in ausgewählten Bahnhöfen pilotiert. Ein Element ist die dauerhafte Präsenz von Reinigungspersonal in den 83 Top-Bahnhöfen. Die Umsetzung des Reinigungskonzepts hat am 1. Juli 2017 begonnen. Zunächst werden hierbei alle Top-, Hochtakt- sowie mittleren Bahnhöfen umgestellt. Dies betrifft insge- samt rund 700 Verkehrsstationen. Im Anschluss sollen bis zum Jahresende die rund 4.600 Flächenbahnhöfe folgen.


Weitere Ereignisse

- ▶ Am 24. März 2017 unterzeichneten die Stadt Düsseldorf und der DB-Konzern die Rahmenvereinbarung für den »Masterplan Areal Düsseldorf Hauptbahnhof«.
- ▶ Station Food hat am Karlsruher und am Münchener Hauptbahnhof die ersten zwei Standorte eröffnet. Ziel ist es, moderne und attraktive Gastronomiekonzepte am Bahnhof zu entwickeln und zu betreiben. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf nachhaltig produzierten und gesunden Lebensmitteln.
- ▶ 77% der Personenbahnhöfe sind mittlerweile stufenfrei erreichbar – damit werden bereits 82% der Reisenden erreicht. Pro Jahr wird an durchschnittlich 100 Stationen die Barrierefreiheit verbessert.

- ▶ Am 24. Juni 2017 wurde das neue Empfangsgebäude des Münsteraner Hauptbahnhofs eröffnet. Auf drei Etagen bietet die Empfangshalle mehr als 8.000 m² Fläche für ein Service- und Einkaufsangebot sowie für Büro- und Verwaltungsflächen. Die Investitionen liegen inklusive der 2013 realisierten Maßnahmen bei rund 76 Mio. €.

> Entwicklung im ersten Halbjahr 2017

- ▶ **Nachfragesteigerung durch neue Verkehre und Taktverdichtungen.**
- ▶ **Preis- und Mengeneffekte treiben Vermietungserlöse.**
- ▶ **Belastungen durch höhere Aufwendungen im Rahmen von Zukunft Bahn und für Personal.**
- ▶ **Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs weiter vorangetrieben.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 DB Netze Personenbahnhöfe				
Anlagenqualität in Schulnote	2,91	2,94	-	-
Stationshalte in Mio.	74,8	74,3	+0,5	+0,7
davon konzernexterne Bahnen	17,9	17,3	+0,6	+3,5
Gesamtumsatz in Mio. €	635	623	+12	+1,9
davon Stationserlöse in Mio. €	424	413	+11	+2,7
davon Vermietung und Verpachtung in Mio. €	206	203	+3	+1,5
Außenumsatz in Mio. €	273	267	+6	+2,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	217	227	-10	-4,4
EBIT bereinigt in Mio. €	150	159	-9	-5,7
ROCE in %	10,5	11,3	-	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	2.859	2.829	+30	+1,1
Netto-Finanzschulden per 30.06. in Mio. €	1.215	1.175	+40	+3,4
Tilgungsdeckung ¹⁾ in %	27,5	31,7	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	253	182	+71	+39,0
Netto-Investitionen in Mio. €	80	69	+11	+15,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	5.404	5.007	+397	+7,9

¹⁾ Methodenänderung zum Jahresende 2016 [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 84 F.] mit rückwirkender Anpassung.

Das gute Niveau der Anlagenqualität der Personenbahnhöfe konnte erneut erreicht werden.

Die Zahl der Stationshalte ist leicht angestiegen. Dies resultiert im Wesentlichen aus Taktverdichtungen sowie zusätzlichen Verkehren im Regionalverkehr. Der Anstieg der Nachfrage wurde insbesondere durch konzernexterne Bahnen getrieben.

Der Umsatzanstieg ist auf mengen- und preisbedingt höhere Stationserlöse sowie gestiegene Erlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich der wachsende Marktanteil konzernexterner Bahnen wider.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+24,6%) stiegen deutlich, maßgeblich infolge von saisonal bedingt höheren Baukostenzuschüssen sowie aus höheren Versicherungs- und Entschädigungsleistungen sowie Verkäufen von Empfangsgebäuden.

Der Materialaufwand (+7,5%) stieg im Wesentlichen infolge von höheren Aufwendungen für Zukunft-Bahn-Maßnahmen, saisonalen Effekten bei Instandhaltungsmaßnahmen und zusätzlichen Aufwendungen für Personaldienstleistungen.

Auch der Personalaufwand (+10,8%) verzeichnete einen deutlichen Zuwachs. Dieser wurde maßgeblich durch einen höheren Personalbestand und in geringerem Umfang durch Tarifierhöhungen getrieben.

Die Abschreibungen gingen leicht zurück (-1,5%).

Insgesamt konnten die gestiegenen Erträge die insbesondere durch höhere Instandhaltungsaufwendungen getriebenen Aufwandssteigerungen nicht kompensieren, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verschlechterten.

Die schwächere EBIT-Entwicklung führte bei einer leichten Zunahme des Capital Employed zu einem spürbaren Rückgang des ROCE.

Die Netto-Finanzschulden sind im Wesentlichen infolge von höheren Netto-Investitionen gestiegen.

Vor allem der ergebnisbedingt geringere operative Cashflow sowie die gestiegenen Finanzschulden hatten eine rückläufige Tilgungsdeckung zur Folge.

Die höheren Investitionen erfolgten im Wesentlichen in die Erneuerung bestehender Verkehrsstationen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist aufgrund des Personalaufbaus in den Bereichen Stationsbetreuung sowie im Bau- und Anlagenmanagement gestiegen. Zudem machte sich der Geschäftsaufbau der im Vorjahr gegründeten Station Food GmbH bemerkbar.

> Geschäftsfeld DB Netze Energie

> Ereignisse im ersten Halbjahr 2017 Einstieg ins Privatkundengeschäft

Seit Ende Juni verkauft DB Netze Energie Strom auch an private Haushalte. Bereits seit mehr als zehn Jahren beliefern wir über die EVU hinaus Industrie, Handel und Gewerbe. Mit dem Einstieg ins Privatkundengeschäft vollzieht DB Netze Energie den letzten Schritt zum Komplettanbieter. DB Netze Energie vertreibt ausschließlich Grünstrom, der mit dem ok-power-Label zertifiziert ist.

Verfassungswidrigkeit Kernbrennstoffsteuer

Das Bundesverfassungsgericht hat mit Beschluss vom 7. Juni 2017 das Kernbrennstoffsteuergesetz (KernbrStG) wegen fehlender Gesetzgebungskompetenz des Bundes rückwirkend für nichtig erklärt. Insgesamt hat der Bund aus der Kernbrennstoffsteuer rund 6,3 Mrd. € eingenommen. Die geleisteten Zahlungen sind mangels wirksamer Rechtsgrundlage an die Betreiber zurückzuerstatten. Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat im Juni bereits einen Teilbetrag an die Betreiber ausgezahlt.

DB Netze Energie erhielt eine Rückzahlung in Höhe von rund 120 Mio. € und wird ihren Kunden die im Zusammenhang mit der Kernbrennstoffsteuer erhaltenen Zahlungen erstatten.

Auswirkungen des Entsorgungsfondsgesetzes

Die Bundesregierung hatte 2015 eine Kommission zur Überprüfung der Finanzierung des Kernenergieausstiegs (KFK) eingesetzt. Deren Empfehlungen sind mit dem am 16. Juni 2017 in Kraft getretenen Gesetz zur Neuordnung der Verantwortung in der kerntechnischen Entsorgung umgesetzt worden: Die Kernkraftwerksbetreiber (E.ON, RWE, EnBW und Vattenfall) bleiben für die Stilllegung und den Rückbau zuständig. Für die Zwischen- und Endlagerung von radioaktiven Abfällen übernimmt der Bund mithilfe eines öffentlich-rechtlichen Fonds die Verantwortung. In diesen Fonds müssen die Kernkraftwerksbetreiber ihre bereits gebildeten Rückstellungen und einen pauschal erhobenen Risikozuschlag in Höhe von rund 35% übertragen.

Aufgrund ihrer gesellschaftsrechtlichen Beteiligung am Kernkraftwerk Neckarwestheim ergab sich eine Zahlungsverpflichtung in Höhe von rund 400 Mio. €, der die DB AG bereits nachgekommen ist.

Weiterentwicklung Zugang zum Bahnstromnetz

DB Netze Energie hat bereits im Jahr 2014 als erstes EIU in Europa die Bahnstromversorgung vollständig liberalisiert und damit für die EVU die Möglichkeit eröffnet, alternative Energielieferanten zu wählen. Viele EVU machen von dieser Wahlmöglichkeit Gebrauch. Die Liberalisierung der Bahnstromversorgung erfordert die Einführung vielfältiger neuer Vertragsbeziehungen und Geschäftsprozesse, die weitgehend automatisiert und digital erfolgen. Für die minutengenaue Zuordnung der an den neuen Wechselprozessen beteiligten Triebfahrzeuge zu den jeweiligen Triebfahrzeughaltern und Triebfahrzeugnutzern, deren Zusammenführung mit den vertraglich ausgewählten Stromlieferanten sowie die Bilanzierung und Abrechnung der Stromverbrauchs-

mengen sind aufwendige IT-Systeme erforderlich. Die Neujustierung der Geschäftsprozesse und IT-Systeme für den Zugang zum Bahnstromnetz erfolgt daher weiterhin in enger Abstimmung mit den Marktpartnern und der Bundesnetzagentur.

► Entwicklung im ersten Halbjahr 2017

- EBIT durch Wegfall Einmaleffekt gesunken.
- Absenkung der Absatzpreise infolge verbesserter Bezugskonditionen.
- Ausbau des Geschäfts mit stationären Energien.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 DB Netze Energie				
Versorgungssicherheit ¹⁾ in %	99,99	99,99	-	-
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	4.283	4.378	-95	-2,2
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	999,6	755,4	+244,2	+32,3
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	9.813	8.532	+1.281	+15,0
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	218,1	217,7	+0,4	+0,2
Gesamtumsatz in Mio. €	1.416	1.391	+25	+1,8
Außenumsatz in Mio. €	654	591	+63	+10,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	79	98	-19	-19,4
EBIT bereinigt in Mio. €	44	63	-19	-30,2
ROCE in %	9,4	12,9	-	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	947	978	-31	-3,2
Netto-Finanzschulden per 30.06. in Mio. €	445	254	+191	+75,2
Tilgungsdeckung ²⁾ in %	24,7	41,8	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	48	49	-1	-2,0
Netto-Investitionen in Mio. €	17	20	-3	-15,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	1.742	1.756	-14	-0,8

¹⁾ Vorläufige ungerundete Werte.

²⁾ Methodenänderung zum Jahresende 2016 [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 84 F.] mit rückwirkender Anpassung.

Die hohe Versorgungssicherheit wurde beibehalten.

Der Absatz von Traktionsstrom war rückläufig. Vor allem eine geringere Nachfrage konzerninterner Kunden, insbesondere durch Ausschreibungsverluste bei DB Regio und Energiesparprojekte bei DB Fernverkehr waren hierfür ausschlaggebend.

Die für konzernexterne Kunden durchgeleiteten Traktionsstrommengen stiegen deutlich infolge eines Wechsels einzelner Kunden von der Vollstromversorgung in die Durchleitung. Im Bereich stationäre Energien nimmt die Absatzmenge konzernexterner Kunden weiter deutlich zu. Dies resultiert aus einem Ausbau des Bestandskundengeschäfts im Industriekundenbereich, überdies ist ein Mengenanstieg im Bereich Portfoliooptimierung ausschlaggebend.

Die Nachfrage nach Dieselmotorkraftstoffen blieb annähernd stabil.

Der Umsatz stieg leicht an, getragen vom konzernexternen Geschäft. Der konzerninterne Umsatz ging aufgrund der leicht rückläufigen Nachfrage sowie der Senkungen von Absatzpreisen im Bereich Traktionsstrom zurück. Kompensierend wirkte der Nachfrageanstieg konzernexterner Kunden im Bereich stationärer Energien sowie in der Durchleitung.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (-21,7%) sind aufgrund des Wegfalls von positiven Sondereffekten (Rückstellungen für die Stilllegung und Entsorgung des Gemeinschaftskraftwerks Neckarwestheim) gesunken.

Der Materialaufwand (+3,3%) stieg mengenbedingt infolge der Nachfrageentwicklung im Geschäft mit stationären Energien und preisbedingt infolge der Marktpreisentwicklung bei Mineralölprodukten.

Der Personalaufwand (+3,4%) stieg tarifbedingt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-1,4%) sind annähernd unverändert geblieben.

Die Abschreibungen blieben unverändert.

Der Wegfall eines Einmaleffekts sowie ein leicht überproportionaler Anstieg der Aufwendungen bewirkten eine Verschlechterung des bereinigten EBITDA und EBIT.

Der deutliche Rückgang des bereinigten EBIT führte trotz eines niedrigeren Capital Employed zu einer spürbaren Verschlechterung des ROCE. Maßgeblich für den Rückgang des Capital Employed sind Sondereffekte aus Rückstellungen für die Stilllegung und Entsorgung des GKN in Zusammenhang mit dem Entsorgungsfondsgesetz.

Die Netto-Finanzschulden stiegen insbesondere infolge von Zuführungen zu Rückstellungen für die Stilllegung und Entsorgung des GKN deutlich an. In der Folge geht die Tilgungsdeckung spürbar zurück.

Die Netto-Investitionen gingen aufgrund des Abschlusses von Investitionsprojekten im Vorjahr, insbesondere in das Pumpspeicherwerk Langenprozelten, zurück.

Die Zahl der Mitarbeiter blieb annähernd unverändert.

> **Beteiligungen/Sonstige**

> **Ereignisse im ersten Halbjahr 2017**

Hohe Nachfrage nach Beratungsleistungen


Die DB Engineering & Consulting (DB E&C) hat ihr Geschäft auch im ersten Halbjahr 2017 weiter ausgeweitet und eröffnete in mehreren Ländern neue Standorte, unter anderem in China und Australien. Angesichts wachsender Nachfrage wird sich DB E&C zukünftig insbesondere im Mittleren Osten und in Indien weiter mit Spezialisten verstärken.

- ▶ DB E&C führt in Zusammenarbeit mit Partnern im Auftrag des BMVI eine Machbarkeitsstudie zum Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr in Indien durch.

- ▶ Das von DB E&C mitbegleitete Hochgeschwindigkeitsprojekt Al Haramain High Speed in Saudi-Arabien befindet sich in der Umsetzung. Auf der 450 km langen Strecke zwischen Mekka, Dschidda und Medina sollen ab 2018 Züge mit bis zu 320 km/h fahren.
- ▶ DB E&C wurde mit der Überprüfung der Ausführungsplanungen und Ausschreibungsunterlagen für die neue, 28 km lange Green Line der Taoyuan Metro in Taiwan beauftragt. Zudem sollen Bauausführung, Systemintegration und Inbetriebnahme begleitet werden.

> **Entwicklung im ersten Halbjahr 2017**

- ▶ **Positive Entwicklung der Fahrzeuginstandhaltung.**
- ▶ **Faktorkostensteigerungen belasten Entwicklung.**

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2017	2016	absolut	%
 Bereich Sonstige				
Gesamtumsatz in Mio. €	2.154	2.058	+96	+4,7
Außenumsatz in Mio. €	234	246	-12	-4,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	-113	-152	+39	-25,7
EBIT bereinigt in Mio. €	-235	-281	+46	-16,4
Brutto-Investitionen in Mio. €	139	169	-30	-17,8
Netto-Investitionen in Mio. €	139	169	-30	-17,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	51.291	50.986	+305	+0,1

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die **GOVERNANCEFUNKTIONEN SOWIE DIE UNSELBSTSTÄNDIGEN ADMINISTRATIVEN SERVICEEINHEITEN** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 75] der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die **RECHTLICH SELBSTSTÄNDIGEN ADMINISTRATIVEN SERVICEEINHEITEN** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 75] sowie die **SELBSTSTÄNDIGEN OPERATIVEN SERVICEEINHEITEN** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 75], die für mehrere Geschäftsfelder des DB-Konzerns Leistungen erbringen, gebündelt.

Der Anstieg des Gesamtumsatzes resultierte im Wesentlichen aus höheren Umsätzen mit konzerninternen Kunden unter anderem im Zusammenhang mit IT sowie Engineering & Consulting. Leicht rückläufige Umsätze mit konzernexternen Kunden wirkten dämpfend.

Die Verbesserung des bereinigten EBITDA und des bereinigten EBIT resultierte unter anderem aus der verbesserten Auftragslage der Dienstleistungsgesellschaften sowie dem Wegfall von negativen Einmaleffekten im ersten Halbjahr 2016 im Bereich Fahrzeuginstandhaltung. Zudem führten der veränderte Ausweis der Restrukturierungsaufwendungen für den konzernweiten Arbeitsmarkt sowie höhere Erträge aus Schadenersatz trotz Faktorkostensteigerungen zu einer Verbesserung des bereinigten EBIT.

Weitere Informationen

▶ Diverse Vergaben betrafen Infrastrukturprojekte

▶ Fahrzeugbestellungen infolge neuer Verkehrsverträge

▶ Cyber Security@DB zur Verbesserung der IT-Sicherheit und -Governance

> Wesentliche Vergaben (inklusive Rahmenverträgen)

- ▶ Für Instandsetzungsleistungen im konstruktiven Ingenieurbau wurden für die wichtigsten Gewerke bundesweit Rahmenverträge für die nächsten vier Jahre geschlossen (Gesamtvolumen rund 100 Mio. €).
- ▶ Für die Entsorgung von rund 6 Mio. t Schotter und Boden wurden bundesweit Rahmenverträge in Höhe von rund 90 Mio. € pro Jahr geschlossen.
- ▶ Die zur Instandhaltung der Stellwerke bestehenden Ersatzteilverträge wurden bis Ende 2017 verlängert (Gesamtvolumen rund 75 Mio. €).
- ▶ Zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit im kleinteiligen Geschäft der Ingenieurvermessung wurde mit 21 Vermessungsbüros ein bundesweit gültiger Rahmenvertrag »Vermessungsleistungen« mit einem Abrufvolumen von rund 60 Mio. € abgeschlossen.
- ▶ Für die Streckenausrüstung mit ETCS signalgeführt (L1LS) bis 2018 wurde ein Rahmenvertrag geschlossen (Gesamtvolumen rund 60 Mio. €).
- ▶ Zur Abwicklung von kurzfristig benötigten geotechnischen Untersuchungen wurde ein Rahmenvertrag für geotechnische Leistungen abgeschlossen (Gesamtvolumen rund 40 Mio. €).
- ▶ Für Planungsleistungen Fahrbahn wurde ein Rahmenvertrag über vier Jahre geschlossen (Gesamtvolumen rund 40 Mio. €).
- ▶ Im Zuge des Ausbaus und der Elektrifizierung der Strecke Knappenrode–Horka–Grenze Deutschland/Polen wurde der Abschnitt BA 2.3, Niesky–Horka, mit rund 37 Mio. € vergeben.
- ▶ Der Baubeginn des Projekts Zweigleisiger Ausbau Homburger Damm (Bautechnik Teil 1, Vergabevolumen rund 15 Mio. €) markiert den Auftakt der Gesamtmaßnahme »Rhein Main+« mit einem Volumen von rund 12 Mrd. €. Das Projekt ist eines der BIM-Pilotprojekte.

> Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugteile

- ▶ Im Rahmen der Fernverkehrsoffensive wurde ein Auftrag zur Fertigung von 25 IC-2-Zügen vergeben.

- ▶ Für das Netz 4 »Rheintal« wurde ein Auftrag im Gesamtwert von rund 300 Mio. € zur Fertigung von insgesamt 39 elektrischen Triebzügen vergeben.
- ▶ Zur Fertigung von 26 elektrischen Triebzügen für die Linien RE 8 (Koblenz–Mönchengladbach) und RB 33 (Essen–Aachen/Heinsberg) wurden Aufträge im Gesamtwert von rund 161 Mio. € vergeben.
- ▶ Für das S-Bahn-Netz Nürnberg wurde ein Auftrag im Wert von rund 153 Mio. € zur Fertigung von insgesamt 27 elektrischen Triebzügen vergeben.
- ▶ Es wurde ein Auftrag im Wert von rund 142 Mio. € für das E-Netz Saar RB zur Fertigung von insgesamt 25 elektrischen Triebzügen vergeben.

> Allgemeine Bedarfe und Leistungen

- ▶ Der DB-Konzern steigt auf die cloudbasierte Office-365-Lösung von Microsoft um. Es wurde ein Vertrag über fünf Jahre und ein Volumen von 110 Mio. € geschlossen.
- ▶ Für rund 3.600 Aufzüge und Fahrtreppen wurde ein bundesweiter Vertrag über Instandhaltungsleistungen und Ersatzteile geschlossen. Die Vertragslaufzeit beträgt maximal acht Jahre mit vier Lieferanten (Gesamtvolumen rund 59 Mio. €).

> Weitere Themen

> Ansprüche gegen das Lkw-Kartell

Der DB-Konzern prüft Ansprüche gegen das Lkw-Kartell. Von 1997 bis 2011 hatten die Hersteller DAF, Daimler, Iveco, MAN, Scania und Volvo/Renault ein Kartell gebildet und unter anderem Preise abgesprochen.

> Cyberangriff »WannaCry«

Laut Europol wurden am 12. Mai 2017 mindestens 200.000 Computersysteme in 150 Ländern Opfer des weltweiten Cyberangriffs »WannaCry« – darunter auch der DB-Konzern. Betroffen waren vor allem Ticketautomaten und Anzeigetafeln in Bahnhöfen. Der Zugverkehr und die Sicherheit der Kunden und der Kundendaten waren zu keiner Zeit gefährdet. Sofort nach Auftreten von WannaCry wurde ein Krisenstab eingerichtet, um die technischen Ausfälle zu beheben und eine weitere Verbreitung zu verhindern. Das Projekt Cyber Security@DB hat die Verbesserung der IT-Sicherheit und -Governance im gesamten DB-Konzern zum Ziel.

Chancen- und Risikobericht

▶ **Keine wesentlichen Änderungen im Chancen- und Risikomanagement**

▶ **Risiken für EBIT-Entwicklung 2017 unverändert**

▶ **Risikoportfolio unverändert ohne bestandsgefährdende Risiken**

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen mit unserem Chancenmanagementsystem als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Das **RISIKOMANAGEMENTSYSTEM** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 180 FF.] des DB-Konzerns ist im ersten Halbjahr 2017 nicht wesentlich verändert worden. Auch die **WESENTLICHEN CHANCEN UND RISIKEN** [INTEGRIERTER BERICHT 2016, SEITE 182 FF.] des DB-Konzerns sind im Wesentlichen unverändert.

Die Chancen- und Risikoeinschätzung erfolgt gegenüber der voraussichtlichen **ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS IM GESAMTJAHR 2017** [SEITE 50 F.].

Im Vergleich zur Einschätzung im Integrierten Bericht 2016 liegt die Gesamtrisikoposition unverändert bei 0,1 Mrd.€. Die gegenüber der EBIT-Prognose verbleibenden Risiken ergeben sich vor allem aus dem Bereich Konjunktur,

Markt und Wettbewerb in Höhe von 0,1 Mrd.€ (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,0 Mrd.€).

Im Vergleich zur Einschätzung im Integrierten Bericht 2016 hat sich die Gesamtchancenposition von 0,1 Mrd.€ nicht verändert. Chancen bestehen vor allem in den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb sowie Produktion und Technik in Höhe von 0,1 Mrd.€ (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,0 Mrd.€).

Insgesamt ergibt sich somit ein ausgeglichenes Chancen- und Risikoprofil für das Geschäftsjahr 2017.

Als Ergebnis unserer Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Nachtragsbericht

▶ **Weitere Anleihe emittiert**

▶ **»Smart City«-Partnerschaft mit der Stadt Hamburg vereinbart**

▶ **DB Arriva gewinnt Verkehrsvertrag**

> **Vierte Anleihe 2017 emittiert**

Am 11. Juli 2017 haben wir über die DB Finance eine Privatplatzierung mit einem Gesamtvolumen von 530 Mio. SEK (rund 55 Mio.€) emittiert (Laufzeit: 15 Jahre; Kupon von 2,2%) und in Euro geswappt.

> **Hamburg wird zur Smart City**

Mit Hamburg haben wir am 10. Juli 2017 eine »Smart City«-Partnerschaft vereinbart. Ziel ist es, neue Technologien und innovative Ideen zu nutzen (zum Beispiel On-Demand-Shuttles, Smart Locker, Cargo-Bikes oder Co-Working-Spaces), um den öffentlichen Verkehr, Bahnhöfe und die City-Logistik für Bürger komfortabler und umweltfreundlicher zu machen.

> **Billigung Tarifeinheitsgesetz**

Das Bundesverfassungsgericht hat am 11. Juli 2017 die Klagen mehrerer Gewerkschaften gegen das Tarifeinheitsgesetz weitgehend abgewiesen. Das Gesetz sieht vor, dass bei konkurrierenden Tarifverträgen in einem Betrieb künftig allein der Abschluss mit der mitgliederstärksten Gewerkschaft gilt.

> **Erfolg in den Niederlanden**

Im Juli 2017 hat DB Arriva die offene Wettbewerbsausschreibung gewonnen und wird für weitere 15 Jahre den regionalen Schienenverkehr in Groningen und Friesland betreiben. Der Vertrag, der im Dezember 2020 beginnt, hat ein Umsatzvolumen von 1,6 Mrd.€ und enthält grenzüberschreitende Verkehre nach Niedersachsen.

Prognosebericht

▶ **Erwartungen zur wirtschaftlichen Entwicklung besser als bisher**

▶ **Marktentwicklung im Bereich Güterverkehr und Logistik besser als erwartet**

▶ **Ausblick für finanzielle Kennzahlen angehoben**

> Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns

Die künftige Ausrichtung des DB-Konzerns ist im **INTEGRIERTEN BERICHT 2016 [SEITE 190]** beschrieben. Daran hat es im ersten Halbjahr 2017 keine wesentlichen Änderungen gegeben.

> Positive Entwicklung der konjunkturellen Aussichten

Voraussichtliche Entwicklung in %	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)
BIP Welt	+2,3	~+2,5	~+3,0
Welthandel ¹⁾	+1,7	~+3,0	~+5,0
BIP Euro-Raum	+1,7	~+1,5	~+2,0
BIP Deutschland	+1,8	~+1,5	~+2,0

¹⁾Nur Warenhandel.
Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2016 entsprechen den per Juli 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2017 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Die Prognosen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2017 basieren auf der Annahme grundsätzlicher Stabilität der geopolitischen Lage. Unsere Prognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung für das Gesamtjahr 2017 haben wir auf Basis der aktuell guten Entwicklung gegenüber dem integrierten Bericht 2016 nach oben angepasst. Dies gilt insbesondere für den Welthandel, auch wenn sich das Wachstum gegen Jahresende etwas abschwächen dürfte.

Von der gestiegenen Exportnachfrage vor allem aus den Schwellenländern und Asien profitiert auch der Euro-Raum, daneben wirken sich die weiterhin sehr niedrigen Zinsen und der nach wie vor geringe Preisauftrieb positiv auf die Nachfrage aus. Aus diesen Gründen gehen wir von einer Fortsetzung des Aufwärtstrends im Gesamtjahr 2017 aus.

Das Wachstum der deutschen Wirtschaft wird voraussichtlich weiter leicht über dem Durchschnitt des Euro-Raums liegen. Diese Erwartung wird durch gestiegene Auftragseingänge und ein weiter verbessertes Konsumentenvertrauen gestützt.

> Positive Erwartungen für relevante Märkte

> Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,7	~+1,0	+1,0

Die Daten für 2016 entsprechen den per Juli 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2017 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt wird für 2017 unverändert ein moderater Anstieg der Verkehrsleistung unter dem Niveau des Vorjahres prognostiziert.

Auch für den europäischen Personenverkehrsmarkt wird eine fortgesetzte Zunahme der Verkehrsleistung erwartet. Die positiven Rahmenbedingungen durch weiterhin steigende Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Einkommen bestehen fort, jedoch wird sich die Dynamik durch den Brexit sowie steigende Kraftstoffpreise und Inflation voraussichtlich abschwächen. Basierend hierauf werden für den SPV europaweit überdurchschnittlich starke Zuwächse erwartet.

> Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	~+1,9	~+1,5	~+2,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~+1,1	~+1,0	>+1,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+2,0	+3,0	+3,0
Globale Luftfracht (Basis t)	+2,0	+2,0	+5,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+1,3	+2,0	+3,5
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+4,2	+4,0	+4,0

Die Daten für 2016 entsprechen den per Juni 2017 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2017 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der Ausblick für den deutschen Güterverkehrsmarkt hat sich leicht verbessert:

- ▶ Bei einer anhaltend hohen intermodalen Wettbewerbsintensität und in der zweiten Jahreshälfte angenommenen schwächeren Impulsen aus der Stahlindustrie sowie den negativen Effekten aus der Schließung/Umstellung von Kohlekraftwerken ist 2017 für den Schienengüterverkehr

nur von einem moderaten Leistungszuwachs auszugehen, der etwas unterhalb der bisherigen Erwartungen liegen dürfte.

- ▶ Der Lkw-Verkehr wird sich nach dem starken Anstieg im ersten Halbjahr 2017 bei positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen auch weiterhin überdurchschnittlich entwickeln und noch dynamischer zulegen als bisher erwartet.
- ▶ Die Binnenschifffahrt steuert im vierten Jahr in Folge auf einen Leistungsrückgang zu und kehrt nicht wie noch zu Jahresbeginn angenommen auf einen moderaten Wachstumspfad zurück.

Für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt wird 2017 ein etwas stärkerer Anstieg der Verkehrsleistung als bisher erwartet. Gerade in den schienenaffinen Branchen wirken sich die teils deutlich verbesserten Konjunkturimpulse positiv auf die Nachfrageentwicklung aus.

Die positive Nachfrageentwicklung im europäischen Landverkehr im ersten Halbjahr 2017 wird sich voraussichtlich unverändert auch im weiteren Jahresverlauf fortsetzen. Bei fortdauernd positiver Volumenentwicklung ist auch hier mit einem leichten Anstieg des Preisniveaus zu rechnen.

Aufgrund der starken Volumenentwicklung bisher und einer erwarteten positiven Volumenentwicklung in der zweiten Jahreshälfte dürfte sich der Luftfrachtmarkt deutlich positiver als bisher erwartet entwickeln.

Im globalen Seefrachtmarkt haben sich die Erwartungen für die zweite Jahreshälfte verbessert und es wird für 2017 insgesamt eine deutlich positivere Volumenentwicklung erwartet.

Für den Kontraktlogistikmarkt wird weiterhin eine sehr dynamische Entwicklung erwartet.

> Infrastruktur

Für das Gesamtjahr 2017 erwarten wir im Wesentlichen eine Fortschreibung des bisherigen Niveaus.

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

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich ebenfalls positiv entwickeln und leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen (+1,3%).

> Beschaffungsmärkte

Wir erwarten unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund der Überversorgung am Ölmarkt ist auf absehbare Zeit kein wesentlicher Ölpreisanstieg zu erwarten. In Deutschland wird weiter um die Ausgestaltung des neuen Strommarktdesigns (Strommarkt 2.0) gerungen. Kurzfristige Preisausschläge dürften sich durch den weiteren

Ausbau an erneuerbaren Energien infolge ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit verstärken. Die Großhandelspreise erhalten durch den Rückbau konventioneller Kapazitäten Auftrieb.

> Finanzmärkte

Die stabile Entwicklung der Finanzmärkte dürfte sich auch im zweiten Halbjahr 2017 fortsetzen. Die Erwartungen der Finanzmarktakteure hinsichtlich der Perspektiven der Weltwirtschaft haben sich seit Ende 2016 spürbar verbessert. Dieser Trend dürfte auch im restlichen Jahresverlauf Bestand haben. Aus der Aufhellung des konjunkturellen Umfelds resultierte eine Umschichtung von Anlagekapital hin zu Aktienmärkten. Diese Entwicklung dürfte sich im weiteren Jahresverlauf fortsetzen. Sie wird gestützt von höheren Inflationsraten in großen Industrieländern, die die relative Attraktivität von Aktienmärkten zum Beispiel gegenüber Anleihemärkten stärkt. Aus den genannten Gründen sollte die in den vergangenen Monaten beobachtete Rückkehr von Anleiherenditen in den positiven Bereich keine temporäre Entwicklung sein, sondern die Konsequenz einer sich fortsetzenden Normalisierung des wirtschaftlichen Umfelds. Nichtsdestotrotz bleibt die Nachfrage nach Anleihen guter Bonität auf im historischen Kontext hohem Niveau. Insbesondere die anhaltende geopolitische Unsicherheit dürfte einem übermäßigen Kursverfall im Anleihesektor im weiteren Jahresverlauf entgegenwirken.

> Entwicklung des DB-Konzerns

> Profitabler Qualitätsführer

	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)
Voraussichtliche Entwicklung DB-Konzern			
Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr (Deutschland) in Mio. Pkm	80.219	~+1,5%	~+2,0%
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mio. tkm	94.698	~-0,6%	~-0,0%
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.068	~-0,7%	~-0,5%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	99.638	+5-6%	~+1,0%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.179	~+3,0%	~+3,0%
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.006	~+2,0%	~+3,0%
Kundenzufriedenheit Reisende in Zi	76,0	~77	~77
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland, in %	94,3	~95,0	~95,0
davon Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	78,9	81	81
Umsatz in Mrd. €	40,6	>41,5	>42,5
EBIT bereinigt in Mrd. €	1,9	≥2,1	≥2,2
ROCE in %	5,9	≥6,0	>6,0
Tilgungsdeckung in %	18,1	≥18,5	>18,5

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2017 haben wir Anpassungen an unseren Erwartungen vorgenommen:

- ▶ Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erwarten wir nun etwas positiver.
- ▶ Die Betriebsleistung auf dem Netz sollte basierend auf der Entwicklung im ersten Halbjahr auch im Gesamtjahr 2017 steigen.
- ▶ Der Anstieg im Sendungsvolumen dürfte aufgrund der Entwicklung im Paketgeschäft schwächer ausfallen.
- ▶ In der Seefracht sehen wir die Entwicklung nun auch im Gesamtjahr 2017 etwas stärker.
- ▶ Umsatz und operatives Ergebnis sollten sich infolge der starken Entwicklung im ersten Halbjahr besser entwickeln als bisher erwartet.
- ▶ Die positivere Entwicklung sollte sich auch auf den ROCE und die Tilgungsdeckung auswirken.

Geschäftsfelder

Voraussichtliche Entwicklung in Mio. €	Umsatz bereinigt			EBIT bereinigt		
	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)
	DB Fernverkehr	4.159	↗	↗	173	↗
DB Regio	8.653	→	→	636	↗	↘
DB Cargo	4.560	→	→	- 81	↗	↗
DB Netze Fahrweg	5.228	↗	↗	561	↗	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.233	↗	↗	221	↗	→
DB Netze Energie	2.779	↘	↘	126	↘	↘
DB Arriva	5.093	↗	↗	280	↗	↗
DB Schenker	15.128	↗	↗	410	↗	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
 → auf Vorjahresniveau
 ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Auf Ebene der Geschäftsfelder haben sich die Erwartungen kaum verändert. Basierend auf der Entwicklung im ersten Halbjahr 2017 erwarten wir nun die operative Ergebnisentwicklung bei DB Regio und DB Netze Personenbahnhöfe schwächer als bisher.

Erwartete Investitionen

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)
Brutto-Investitionen	9,5	≥ 10,5	> 10,5
Netto-Investitionen	3,3	≥ 3,5	~ 4,0

Unseren Modernisierungskurs werden wir im Geschäftsjahr 2017 mit hohen Investitionen weiter fortführen. Auf Basis aktueller Einschätzungen erwarten wir, dass die Investitionen auf jeden Fall etwas höher liegen werden als zu Jahresbeginn 2017 prognostiziert.

Erwartete Finanzlage

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)
Fälligkeiten	2,3	2,1	2,1
Anleiheemissionen	2,1	< 2,0	< 2,0
Flüssige Mittel per 31.12.	4,5	~ 3,5	~ 3,5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	17,6	< 19,0	< 19,0

Unsere Erwartungen zur Finanzlage im Gesamtjahr 2017 sind im Vergleich zur Prognose aus dem Integrierten Bericht 2016 unverändert.

> Top-Arbeitgeber

Voraussichtliche Entwicklung	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)
Mitarbeiterzufriedenheit in Zi	3,7	-	-
Arbeitgeberattraktivität - Rang in Deutschland	16	≤ 16	≤ 16

Auf Basis der bisherigen Entwicklung im Geschäftsjahr 2017 und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2017 haben wir keine Anpassungen an unseren Erwartungen in der Dimension **SOZIALES** vorgenommen.

> Umwelt-Vorreiter

Voraussichtliche Entwicklung	2016	2017 (Prognose März)	2017 (Prognose Juli)
Spezifische CO ₂ e-Emissionen im Vergleich zu 2006 in %	-27,5	-28	-28
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	42	44	44
Lärmsanierte Strecke gesamt (gerundet) per 31.12. in km	1.600 ¹⁾	1.700	1.700
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	32.396	~ 39.000	~ 39.000

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Auf Basis der bisherigen Entwicklung im Geschäftsjahr 2017 und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2017 haben wir keine Anpassungen an unseren Erwartungen in der Dimension **ÖKOLOGIE** vorgenommen.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

Konzern-Zwischenabschluss (ungeprüft)

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2017	2016	2016
Umsatzerlöse	21.066	20.033	40.557
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.376	1.254	2.741
Gesamtleistung	22.442	21.287	43.298
Sonstige betriebliche Erträge	1.239	1.108	2.834
Materialaufwand	-10.411	-9.564	-20.101
Personalaufwand	-8.227	-7.789	-15.876
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-1.405	-1.457	-3.017
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.562	-2.632	-5.677
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.076	953	1.461
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	14	17	33
Zinsergebnis	-343	-396	-772
Übriges Finanzergebnis	-14	-11	-16
Finanzergebnis	-343	-390	-755
Ergebnis vor Ertragsteuern	733	563	706
Ertragsteuern	46	40	10
Ergebnis	779	603	716
Ergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	766	591	695
anderen Gesellschaftern	13	12	21
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	1,78	1,37	1,62
verwässert	1,78	1,37	1,62

> Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2017	2016	2016
Ergebnis	779	603	716
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	670	-1.323	-822
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	670	-1.323	-822
Änderung aus Währungsumrechnung	-93	-64	-52
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	-1	3	-1
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	-32	188	262
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	0
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-126	127	209
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	544	-1.196	-613
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-17	101	108
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-17	101	108
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere	-	-	1
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	9	-22	-34
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	9	-22	-33
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	536	-1.117	-538
Gesamtergebnis	1.315	-514	178
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	1.305	-524	159
anderen Gesellschaftern	10	10	19

Konzern-Bilanz


> Aktiva

in Mio. €	30.06.2017	31.12.2016	30.06.2016
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	38.941	38.884	38.843
Immaterielle Vermögenswerte	3.567	3.682	3.560
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	537	534	534
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	38	12	12
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	668	627	223
Derivative Finanzinstrumente	255	339	350
Aktive latente Steuern	1.647	1.511	1.506
	45.653	45.589	45.028
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	1.175	1.062	1.056
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.366	3.974	4.212
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.912	1.433	1.379
Forderungen aus Ertragsteuern	45	54	57
Derivative Finanzinstrumente	44	60	69
Flüssige Mittel	2.906	4.450	3.717
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0
	10.449	11.034	10.491
Bilanzsumme	56.102	56.623	55.519

> Passiva

in Mio. €	30.06.2017	31.12.2016	30.06.2016
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	3.927	3.388	2.809
Erwirtschaftete Ergebnisse	7.187	7.022	6.925
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	13.264	12.560	11.884
Anteile anderer Gesellschafter	182	184	176
	13.446	12.744	12.060
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	18.398	20.042	19.489
Übrige Verbindlichkeiten	220	252	392
Derivative Finanzinstrumente	312	282	301
Pensionsverpflichtungen	3.947	4.510	4.895
Sonstige Rückstellungen	2.267	2.362	2.491
Passive Abgrenzungen	1.043	1.131	1.018
Passive latente Steuern	153	130	138
	26.340	28.709	28.724
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	3.829	2.439	2.766
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.204	5.100	4.467
Sonstige Verbindlichkeiten	3.471	3.511	3.651
Ertragsteuerschulden	158	150	174
Derivative Finanzinstrumente	63	37	103
Sonstige Rückstellungen	2.672	2.972	2.729
Passive Abgrenzungen	919	961	845
	16.316	15.170	14.735
Bilanzsumme	56.102	56.623	55.519

Konzern-Kapitalflussrechnung


	1. Halbjahr		
	2017	2016	2016
 in Mio. €			
Ergebnis vor Steuern	733	563	706
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.405	1.457	3.017
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	-	0	2
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-38	-30	-89
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	0	0	5
Zins- und Dividendenerträge	-41	-23	-42
Zinsaufwendungen	384	420	813
Fremdwährungsergebnis	9	1	-6
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-14	-17	-33
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	512	275	1.252
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-967	-696	-900
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten	-861	-40	-333
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	1.122	1.910	4.392
Erhaltene Zinsen	28	13	25
Erhaltene/gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen	0	0	-8
Gezahlte Zinsen	-324	-321	-594
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern	-64	-79	-167
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	762	1.523	3.648
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	120	107	355
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-4.149	-3.507	-9.115
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	2.618	2.126	6.190
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-56	-27	-53
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	0	0	0
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-25	0	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	2	0	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	-7	-9	-42
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	1	0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.496	-1.310	-2.665
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-600	-850	-850
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	-10	-11	-13
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-34	-68	-201
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	576	494	2.117
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-500	-500	-1.542
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen	-206	-220	-220
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	16	159	90
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-15	-3	-410
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-773	-999	-1.029
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	-1.507	-786	-46
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	4.450	4.549	4.549
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-37	-46	-53
Flüssige Mittel am Ende der Periode	2.906	3.717	4.450

Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile anderer Gesellschafter	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungs-umrechnung	Marktbe-wertung Wert-papiere	Marktbe-wertung Cashflow-Hedges	Neube-wertung Pensionen	sonstige Verände-rungen					
Stand per 01.01.2016	2.150	5.310	199	0	-396	-1.177	-12	3.924	7.185	13.259	186	13.445
⊕ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
⊖ Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
⊖ Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-850	-850	-11	-861
⊕ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1	-12	-13
⊕ Gesamtergebnis	-	-	-63	3	166	-1.221	-	-1.115	591	-524	10	-514
Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	591	591	12	603
davon Währungs-änderungen	-	-	-63	-	-	-	-	-63	-	-63	-1	-64
davon latente Steuern	-	-	-	-	-22	101	-	79	-	79	-	79
davon Marktbewertung	-	-	-	3	188	-	-	191	-	191	-	191
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-1.322	-	-1.322	-	-1.322	-1	-1.323
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand per 30.06.2016	2.150	5.310	136	3	-230	-2.398	-12	2.809	6.925	11.884	176	12.060

in Mio. €	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile anderer Gesellschafter	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungs-umrechnung	Marktbe-wertung Wert-papiere	Marktbe-wertung Cashflow-Hedges	Neube-wertung Pensionen	sonstige Verände-rungen					
Stand per 01.01.2017	2.150	5.310	149	0	-168	-1.891	-12	3.388	7.022	12.560	184	12.744
⊕ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
⊖ Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-3	-3
⊖ Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-600	-600	-10	-610
⊕ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	0	0	-1	-1	-	-1
⊕ Gesamtergebnis	-	-	-90	-1	-23	653	-	539	766	1.305	10	1.315
Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	766	766	13	779
davon Währungs-änderungen	-	-	-90	0	-	-	-	-90	-	-90	-3	-93
davon latente Steuern	-	-	-	-	9	-17	-	-8	-	-8	-	-8
davon Marktbewertung	-	-	-	-1	-32	-	-	-33	-	-33	-	-33
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	670	-	670	-	670	-	670
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand per 30.06.2017	2.150	5.310	59	-1	-191	-1.238	-12	3.927	7.187	13.264	182	13.446

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Arriva		DB Cargo		DB Schenker	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
 Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. bzw. per 30.06., in Mio. €										
Externe Umsatzerlöse	2.028	1.932	4.254	4.223	2.659	2.526	2.150	2.154	8.072	7.400
Interne Umsatzerlöse	79	74	50	57	3	3	156	158	31	31
Umsatzerlöse	2.107	2.006	4.304	4.280	2.662	2.529	2.306	2.312	8.103	7.431
Externe übrige Erträge	69	80	102	128	129	87	108	114	97	89
Interne übrige Erträge	53	27	89	41	0	2	49	21	3	3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	7	2	32	32	0	1	16	23	2	4
Summe Erträge	2.236	2.115	4.527	4.481	2.791	2.619	2.479	2.470	8.205	7.527
Materialaufwand	-1.200	-1.235	-2.660	-2.617	-837	-731	-1.259	-1.243	-5.339	-4.782
Personalaufwand	-470	-457	-966	-937	-1.215	-1.077	-818	-830	-1.580	-1.505
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-238	-239	-267	-276	-501	-579	-320	-358	-981	-946
EBITDA	328	184	634	651	238	232	82	39	305	294
Planmäßige Abschreibungen ³⁾	-112	-130	-319	-316	-128	-126	-104	-92	-97	-94
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ³⁾	0	0	-1	-1	0	0	-6	0	0	0
EBIT (operatives Ergebnis)	216	54	314	334	110	106	-28	-53	208	200
Operativer Zinssaldo ⁴⁾	5	-1	-21	-27	-14	-15	-24	-30	-18	-18
Operatives Ergebnis nach Zinsen ⁴⁾	221	53	293	307	96	91	-52	-83	190	182
Sachanlagen	2.117	1.879	6.586	6.594	2.128	2.049	2.224	2.237	1.415	1.435
+ Immaterielle Vermögenswerte	6	1	19	17	1.719	1.809	131	1	1.434	1.484
davon Goodwill	0	0	4	6	1.388	1.436	-	0	1.135	1.188
+ Vorräte	82	77	168	163	92	86	95	88	69	64
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	222	258	630	566	333	322	577	551	2.335	2.325
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.071	1.055	321	375	959	495	94	112	828	1.102
- Forderungen aus Finanzierung	-1.017	-1.043	-49	-175	-224	-133	-6	-19	-271	-638
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	0	19	20	2	2	16	26
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-245	-254	-593	-718	-530	-446	-491	-534	-1.905	-1.749
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-309	-262	-383	-472	-411	-519	-399	-374	-853	-765
- Ertragsteuerschulden	0	-	0	0	-83	-87	-4	-5	-72	-73
- Sonstige Rückstellungen	-66	-73	-1.233	-1.241	-155	-180	-284	-171	-381	-461
- Passive Abgrenzungen	-392	-357	-142	-131	-406	-206	-7	-8	-17	-15
Capital Employed ⁵⁾	1.469	1.281	5.324	4.978	3.441	3.210	1.932	1.880	2.598	2.735
Netto-Finanzschulden	-1.020	-1.034	2.671	2.462	886	574	1.410	1.433	917	180
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	4	5	141	133	27	27	13	15
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	1	9	12	1	1	1	0
Brutto-Investitionen	215	156	164	137	184	127	110	52	76	72
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	-	-30	-2	-	0	-2	-2	-	-
Netto-Investitionen	215	156	134	135	184	127	108	50	76	72
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0	-	-	-	4	-	-	-	0	17
Mitarbeiter ⁶⁾	16.301	16.443	35.631	35.957	54.145	51.618	28.964	30.155	69.370	66.822

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund der Separierung von DB Netze Energie angepasst.

²⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge.

³⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

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

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

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

DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Energie		Beteiligungen/ Sonstige ¹⁾		Summe Segmente		Konsolidierung		DB-Konzern bereinigt		Überleitung ²⁾		DB-Konzern	
2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
746	694	273	267	654	591	234	246	21.070	20.033	-	-	21.070	20.033	-4	0	21.066	20.033
1.906	1.907	362	356	762	800	1.920	1.812	5.269	5.198	-5.269	-5.198	-	-	-	-	-	-
2.652	2.601	635	623	1.416	1.391	2.154	2.058	26.339	25.231	-5.269	-5.198	21.070	20.033	-4	-	21.066	20.033
323	325	62	50	107	9	235	225	1.232	1.107	-	-	1.232	1.107	7	1	1.239	1.108
107	91	9	8	-88	14	492	528	714	735	-714	-735	-	-	-	-	-	-
415	388	19	17	9	9	433	394	933	870	443	384	1.376	1.254	-	-	1.376	1.254
3.497	3.405	725	698	1.444	1.423	3.314	3.205	29.218	27.943	-5.540	-5.549	23.678	22.394	3	1	23.681	22.395
-834	-812	-257	-239	-1.235	-1.196	-1.266	-1.210	-14.887	-14.065	4.491	4.505	-10.396	-9.560	-15	-4	-10.411	-9.564
-1.358	-1.275	-154	-139	-60	-58	-1.528	-1.507	-8.149	-7.785	1	-3	-8.148	-7.788	-79	-1	-8.227	-7.789
-490	-480	-97	-93	-70	-71	-633	-640	-3.597	-3.682	1.037	1.051	-2.560	-2.631	-2	-1	-2.562	-2.632
815	838	217	227	79	98	-113	-152	2.585	2.411	-11	4	2.574	2.415	-93	-5	2.481	2.410
-426	-444	-67	-68	-35	-35	-122	-129	-1.410	-1.434	22	23	-1.388	-1.411	-38	-49	-1.426	-1.460
0	4	0	0	0	0	0	0	-7	3	-	-	-7	3	28	-	21	3
389	398	150	159	44	63	-235	-281	1.168	980	11	27	1.179	1.007	-103	-54	1.076	953
-139	-127	-20	-19	-7	-8	-94	-128	-332	-373	-	-	-332	-373	-	-	-	-
250	271	130	140	37	55	-329	-409	836	607	11	27	847	634	-	-	-	-
19.837	20.132	3.201	3.210	972	1.002	1.150	982	39.630	39.520	-689	-677	38.941	38.843	-	-	38.941	38.843
133	134	8	4	35	55	69	55	3.554	3.560	13	-	3.567	3.560	-	-	3.567	3.560
-	0	0	0	-	0	14	13	2.541	2.643	22	-	2.563	2.643	-	-	2.563	2.643
176	161	0	-	39	18	488	417	1.209	1.074	-34	-18	1.175	1.056	-	-	1.175	1.056
321	316	50	26	158	293	636	674	5.262	5.331	-896	-1.119	4.366	4.212	-	-	4.366	4.212
183	52	13	13	26	98	19.516	17.613	23.011	20.915	-20.431	-19.313	2.580	1.602	-	-	2.580	1.602
-1	-2	0	-	160	-52	-18.797	-16.968	-20.205	-19.030	20.066	18.929	-139	-101	-	-	-139	-101
0	0	-	-	0	-	8	9	45	57	-	-	45	57	-	-	45	57
-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0
-1.084	-663	-98	-98	-286	-284	-857	-831	-6.089	-5.577	885	1.110	-5.204	-4.467	-	-	-5.204	-4.467
-694	-997	-122	-129	-88	-131	-804	-786	-4.063	-4.435	372	392	-3.691	-4.043	-	-	-3.691	-4.043
-	-	-1	-1	-	-	-18	-36	-178	-202	20	28	-158	-174	-	-	-158	-174
-356	-366	-55	-53	-66	-17	-2.322	-2.614	-4.918	-5.176	-21	-44	-4.939	-5.220	-	-	-4.939	-5.220
-735	-878	-137	-143	-3	-4	-124	-122	-1.963	-1.864	1	1	-1.962	-1.863	-	-	-1.962	-1.863
17.780	17.889	2.859	2.829	947	978	-1.055	-1.607	35.295	34.173	-714	-711	34.581	33.462	-	-	34.581	33.462
10.092	10.224	1.215	1.175	445	254	2.414	2.891	19.030	18.159	-	-	19.030	18.159	-	-	19.030	18.159
1	1	-	-	0	-	351	353	537	534	-	-	537	534	-	-	537	534
0	0	-	-	-	-	3	3	14	17	-	-	14	17	-	-	14	17
2.907	2.495	253	182	48	49	139	169	4.096	3.439	12	33	4.108	3.472	-	-	4.108	3.472
-2.382	-1.980	-173	-113	-31	-29	0	0	-2.618	-2.126	-	-	-2.618	-2.126	-	-	-2.618	-2.126
525	515	80	69	17	20	139	169	1.478	1.313	12	33	1.490	1.346	-	-	1.490	1.346
-	-	-	-	-	-	-	-	4	17	-	-	4	17	-	-	4	17
44.717	43.948	5.404	5.007	1.742	1.756	51.291	50.986	307.565	302.692	-	-	307.565	302.692	-	-	307.565	302.692

> Informationen nach Regionen

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06., in Mio. €	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		Capital Employed ¹⁾		Brutto- Investitionen		Netto- Investitionen		Mitarbeiter ¹⁾ in VZP	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	Inland	11.850	11.484	36.253	36.024	28.943	27.682	3.832	3.229	1.214	1.104	188.132
Übriges Europa	6.669	6.360	5.986	6.044	5.310	5.450	247	197	247	196	92.703	89.952
Asien/Pazifik	1.404	1.230	778	799	780	773	11	7	11	7	15.180	14.371
Nordamerika	878	734	203	216	277	269	4	4	4	4	8.662	8.277
Übrige Welt	269	225	28	26	27	26	2	2	2	2	2.888	2.616
Konsolidierung	-	-	-698	-678	-756	-738	12	33	12	33	-	-
DB-Konzern bereinigt	21.070	20.033	42.550	42.431	34.581	33.462	4.108	3.472	1.490	1.346	307.565	302.692
Überleitung	-4	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	21.066	20.033	42.550	42.431	34.581	33.462	4.108	3.472	1.490	1.346	307.565	302.692

¹⁾ Per 30.06.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

> Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2017 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Der International Accounting Standard (IAS) 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzern-Abschluss 2016 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

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

> Veränderungen in der Segmentzuordnung

Im Jahr 2016 wurde das Segment DB Netze Energie aus dem Segment Beteiligungen/Sonstige herausgelöst und entsprechend der internen Berichterstattung gesondert ausgewiesen.

Zum 1. Januar 2017 wurden zwei Gesellschaften, die bisher dem Segment DB Schenker zugeordnet waren, dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden wegen Unwesentlichkeit nicht angepasst.

> Veränderungen im DB-Konzern

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

	Inland 30.06. 2017	Aus- land 30.06. 2017	Insgesamt 30.06. 2017	Insgesamt 30.06. 2016	Insgesamt 31.12. 2016
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand per 01.01.	128	490	618	632	632
Zugänge	1	3	4	11	28
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
Abgänge	1	13	14	14	42
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
Insgesamt	128	480	608	629	618

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Der DB-Konzern hat im Berichtszeitraum nachstehende Unternehmen beziehungsweise Unternehmensteile nach IFRS 3 erworben:

Unternehmen/Unternehmensteil	Tätigkeitsbereich	Segment
Overseas Cargo LLC, Doha/Katar, jetzt firmierend unter Schenker Logistics W.L.L.	Internationale Speditionsleistungen	Ab 1. Januar 2017 DB Schenker
Geschäftsbetrieb in Spanien (Erwerb von Bussen, Konzessionen und Lizenzen sowie Übernahme von Mitarbeitern)	Busverkehr	Ab 1. Juni 2017 DB Arriva

Insgesamt sind die Akquisitionen (Nettoauszahlung 7 Mio. €) aus Sicht des DB-Konzerns unwesentlich.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um acht Verschmelzungen, um fünf Liquidationen und einen Verkauf. Aus dem Verkauf ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 4 Mio. €.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die nicht wesentlichen Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahreszeitraum eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

in Mio. €	DB-Konzern 01.01. bis 30.06.2017	davon aus Konsolidierungs- kreis- zugängen	Beträge für Konsolidierungs- kreis- abgänge
Umsatzerlöse	21.066	29	-12
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.376	1	-
Gesamtleistung	22.442	30	-12
Sonstige betriebliche Erträge	1.239	1	-1
Materialaufwand	-10.411	-16	3
Personalaufwand	-8.227	-9	6
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-1.405	-2	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.562	-4	2
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.076	0	-1
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	14	-	-
Zinsergebnis	-343	0	-
Übriges Finanzergebnis	-14	0	-
Finanzergebnis	-343	0	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	733	0	-1
Ertragsteuern	46	0	-
Ergebnis	779	0	-1

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 29 Mio. € betreffen mit 9 Mio. € die erworbene Overseas Cargo LLC (jetzt firmierend unter Schenker Logistics W.L.L.), Doha/Katar, mit 9 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien, und KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien, mit 6 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene SAVDA Autoservizi Valle d'Aosta S.p.A., Aosta/Italien, mit 4 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Redhead und mit 1 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Autos Carballo, S.L., San Vicente de A Bana/Spanien.

> Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2017 in Höhe von 18 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 17 Mio. €, per 30. Juni 2016: 20 Mio. €). Sie umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Abschlussstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Zum Bilanzstichtag sind grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheit bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkt und -wahrscheinlichkeit keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06. 2017	31.12. 2016	30.06. 2016
Eventualschulden aus			
der Begebung und Übertragung von Wechseln	-	-	3
Gewährleistungsverpflichtungen	30	-	-
Sonstige Eventualschulden	93	95	88
Insgesamt	123	95	91

In den sonstigen Eventualschulden sind unter anderem Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50% nicht als Rückstellungen bilanziert wurden.

Darüber hinaus bestanden per 30. Juni 2017 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 18 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 29 Mio. €, per 30. Juni 2016: 33 Mio. €). Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 9 Mio. €, per 30. Juni 2016: 5 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Busse, die bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Arriva im Einsatz sind.

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

> Angaben zum beizulegenden Zeitwert von Finanzinstrumenten

Die Buchwerte der flüssigen Mittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (6.075 Mio. €) stellen zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die Buchwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen und der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten (insgesamt 6.675 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellen zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten entfallen per 30. Juni 2017 871 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 793 Mio. €, per 30. Juni 2016: 587 Mio. €) auf nicht finanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfallen per 30. Juni 2017 2.220 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 2.132 Mio. €, per 30. Juni 2016: 2.170 Mio. €) auf nicht finanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden betrug per 30. Juni 2017 20.018 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 22.089 Mio. €, per 30. Juni 2016: 21.994 Mio. €).

> Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt per 30. Juni 2017 21.747 Mio. € (per 31. Dezember 2016: 21.325 Mio. €, per 30. Juni 2016: 22.230 Mio. €).

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

in Mio. €	30.06. 2017	31.12. 2016	30.06. 2016
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagen	15.926	15.272	16.314
immateriellen Vermögenswerten	35	13	12
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	430	438	433
Insgesamt	16.391	15.723	16.759

Der leichte Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen ist insbesondere bedingt durch geplante Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauprojekte; wesentliche gegenläufige Effekte sind die erfolgten Anschaffungen neuer Fahrzeuge. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

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

Weitere finanzielle Verpflichtungen betreffen zukünftige Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen.

> Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wesentliche wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland (Bund) betreffen Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund aus gewährten Darlehen (Barwert: 992 Mio. €, per 31. Dezember 2016: 1.172 Mio. €, per 30. Juni 2016: 1.146 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten, Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich sowie aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der Deutschen Bahn AG (DBAG) bei der EUROFIMA.

Geschäftsbeziehungen zur Deutschen Telekom und zur Deutschen Post über die Nutzung von Telekommunikations- beziehungsweise Postdienstleistungen erfolgten im üblichen Rahmen.

> Sonstige Erläuterungen

> Anleiheemissionen und -tilgung

Bis zum 30. Juni 2017 wurden von der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, die folgenden Anleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
700 Mio. NOK (rund 79 Mio. €)	15	2,49	Institutioneller Investor in Skandinavien
500 Mio. €	15,5	1,5	Institutionelle Investoren vor allem in Europa
300 Mio. GBP (rund 341 Mio. €)	8	1,375	Institutionelle Investoren vor allem in Großbritannien

Im selben Zeitraum wurde eine fällig gewordene Anleihe der DB Finance über 500 Mio. € getilgt.

Der Mittelzufluss der 300-Mio.-GBP-Anleihe erfolgt im Juli 2017.

> Dividendenzahlung

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 22. März 2017 hat die DBAG eine Gewinnausschüttung von 600 Mio. € an den Bund gezahlt.

> Anzahl ausgegebener Aktien

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

> Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

> Anleiheemission

Im Juli 2017 hat der DB-Konzern über die DB Finance eine weitere Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 530 Mio. SEK (rund 55 Mio. €) begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von 15 Jahren, weist einen Kupon von 2,2% aus und wurde bei institutionellen Investoren in Südkorea platziert.

> Tarifeinheitsgesetz

Am 11. Juli 2017 hat das Bundesverfassungsgericht die Klagen mehrerer Gewerkschaften gegen das Tarifeinheitsgesetz weitgehend abgewiesen.

> Verkehrsvertrag in den Niederlanden

Im Juli 2017 hat DB Arriva eine Wettbewerbsausschreibung in den Niederlanden gewonnen, nach der sie den regionalen Schienenverkehr in Groningen und Friesland für weitere 15 Jahre betreiben darf.

Berlin, den 20. Juli 2017

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

> Kontaktinformationen

> Investor Relations

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



Dieser Zwischenbericht wurde am 26. Juli 2017 veröffentlicht (Redaktionschluss: 21. Juli 2017) und ist auch im Internet unter www.db.de/zb abrufbar.

Die Zwischen- und integrierten Berichte des Deutsche Bahn Konzerns sowie der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Die Zwischen- und integrierten Berichte des Deutsche Bahn Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Station & Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.



> Konzernkommunikation

Allgemeine Unternehmenspublikationen und den Wettbewerbsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030.297-61030
Telefax: 030.297-61919
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

> DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.6996633 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

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

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



> Unser Personenverkehr im Social Web

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



> Finanzkalender

> 22. März 2018

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2017

> 25. Juli 2018

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts Januar–Juni 2018



Impressum

- ▶ Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
- ▶ Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- ▶ Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- ▶ Lithografie: Koch. Prepress Print Media GmbH, Wiesbaden
- ▶ Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
- ▶ Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- ▶ Bildnachweis: Titel Umschlag: Max Lautenschläger
- ▶ Seite 1: Max Lautenschläger

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

