



307  
4

Deutsche Bahn  
**Integrierter Zwischenbericht**  
**Januar – Juni 2018**

Auf in eine neue Zeit!

# Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €</b>				
Umsatz bereinigt	21.548	21.070	+ 478	+ 2,3
Umsatz vergleichbar	21.880	21.069	+ 811	+ 3,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	560	733	- 173	- 23,6
Ergebnis nach Ertragsteuern	562	779	- 217	- 27,9
EBITDA bereinigt	2.304	2.574	- 270	- 10,5
EBIT bereinigt	974	1.179	- 205	- 17,4
Eigenkapital per 30.06./31.12.	14.143	14.238	- 95	- 0,7
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12.	19.704	18.623	+ 1.081	+ 5,8
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	58.155	56.436	+ 1.719	+ 3,0
Capital Employed <sup>1)</sup> per 30.06.	36.201	34.506	+ 1.695	+ 4,9
Return on Capital Employed (ROCE) in %	5,4	6,8	-	-
Tilgungsdeckung in %	16,9	19,3	-	-
Brutto-Investitionen	4.217	4.108	+ 109	+ 2,7
Netto-Investitionen	1.925	1.490	+ 435	+ 29,2
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.294	762	+ 532	+ 69,8
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Reisende in Mio.	2.320	2.355	- 35	- 1,5
<b>SCHIENENPERSONENVERKEHR</b>				
Pünktlichkeit DB-Schieneisenpersonenverkehr in Deutschland in %	94,0	94,6	-	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	77,4	81,0	-	-
Reisende in Mio.	1.287	1.294	- 7	- 0,5
davon in Deutschland	1.031	1.030	+ 1	+ 0,1
davon DB Fernverkehr	70,9	68,3	+ 2,6	+ 3,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	47.575	46.536	+ 1.039	+ 2,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	388,6	391,5	- 2,9	- 0,7
<b>SCHIENENGÜTERVERKEHR</b>				
Beförderte Güter in Mio. t	129,4	139,2	- 9,8	- 7,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	44.534	47.756	- 3.222	- 6,7
<b>SCHIENENINFRASTRUKTUR</b>				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland <sup>2)</sup> in %	93,3	94,2	-	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,9	94,5	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	540,0	534,2	+ 5,8	+ 1,1
davon konzernexterne Bahnen	172,2	164,3	+ 7,9	+ 4,8
Anteil konzernexterner Bahnen in %	31,9	30,8	-	-
Stationshalte in Mio.	76,7	76,4	+ 0,3	+ 0,4
davon konzernexterne Bahnen	18,3	18,0	+ 0,3	+ 1,7
<b>BUSVERKEHR</b>				
Reisende in Mio.	1.034	1.060	- 26	- 2,5
Verkehrsleistung <sup>3)</sup> in Mio. Pkm	3.516	3.701	- 185	- 5,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	802,8	815,4	- 12,6	- 1,5
<b>SPEDITION UND LOGISTIK</b>				
Sendungen im Landverkehr in Tausend	52.522	50.751	+ 1.771	+ 3,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	649,4	613,1	+ 36,3	+ 5,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.087	1.063	+ 24	+ 2,3
<b>WEITERE KENNZAHLEN</b>				
Auftragsbestand Verkehrsverträge Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	91,4	91,0	+ 0,4	+ 0,4
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	316.919	307.565	+ 9.354	+ 3,0

<sup>1)</sup> Wert per 30. Juni 2017 angepasst @ 60 F.

<sup>2)</sup> Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

<sup>3)</sup> Ohne DB Arriva.

# »Was uns als Deutsche Bahn leitet, ist unser Dreiklang aus Investieren, Modernisieren und Digitalisieren. Das ist unser Kompass.«

Dr. Richard Lutz

## Fokus 2018



### **Besser und verlässlicher für unsere Kunden.**

*Zur unmittelbaren Verbesserung der Qualität haben wir umfassende Sofortmaßnahmen eingeleitet und erwarten daraus eine Trendwende.*

**Mehrwert für unsere Kunden schaffen.** *Mit dem Komfort Check-in können sich unsere Fahrgäste selbst digital im ICE einchecken und ihre Reisezeit noch entspannter und individueller nutzen – ein weiterer Schritt Richtung »digitale Bahn«.*



### **Individuellere Mobilitätsangebote schaffen.**

*Mit »ioki« bringen wir im Personenverkehr verstärkt On-Demand-Angebote und autonomes Fahren in den öffentlichen Verkehr und entwickeln moderne Angebote, die den Schienenverkehr ergänzen.*

**Innovationen durch neue Partnerschaften voranbringen.** *Die DB Digital Ventures beteiligt sich an jungen Unternehmen, die unser Kerngeschäft sinnvoll ergänzen und in Zukunft eine entscheidende Rolle im Mobilitätsmarkt spielen können.*



**Digitalisierung des Schienennetzes.** *Unser Programm Digitale Schiene Deutschland ist ein technologischer Quantensprung für den gesamten Bahnsektor. Erstes sichtbares Ergebnis: Hamburg wird Modellstadt und Vorreiter für die Digitalisierung der Schiene in Deutschland.*

# Inhalt

- 1 Vorwort des  
Vorstandsvorsitzenden**
  
- 3 Konzern-Zwischenlagebericht  
(ungeprüft)**
  - 3 Der DB-Konzern
  - 7 Qualität
  - 9 Soziales
  - 11 Ökologie
  - 13 Wirtschaftsbericht
  - 23 Entwicklung der Geschäftsfelder
  - 49 Chancen- und Risikobericht
  - 49 Nachtragsbericht
  - 50 Prognosebericht
  
- 54 Konzern-Zwischenabschluss  
(ungeprüft)**
  - 54 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
  - 55 Konzern-Bilanz
  - 56 Konzern-Kapitalflussrechnung
  - 57 Konzern-Eigenkapitalpiegel
  - 58 Segmentinformationen  
nach Geschäftssegmenten
  - 60 Erläuterungen zum  
Konzern-Zwischenabschluss
  
- U5 Kontaktinformationen  
und Finanzkalender**



## **Titelbild: #grünspotting - Bahnfahren ist Klimaschutz.**

Pro Jahr sind über 140 Millionen Reisende in unseren ICE-, InterCity- oder EuroCity-Zügen innerhalb Deutschlands mit 100 % Ökostrom unterwegs. Aus diesem Grund waren vom 23. Februar bis zum 1. April zwei grüne ICE der dritten und vierten Generation mit einem grünen Streifen als Botschafter im Einsatz. Wer sie auf ihren Fahrten entdeckte, hatte die Chance, eine BahnCard 100 oder einen von 25 Reisegutscheinen zu gewinnen. Dafür musste lediglich ein Foto vom ICE mit dem grünen Streifen bei Instagram mit dem Hashtag #grünspotting hochgeladen und mit @deutschebahn verlinkt werden. Für die ersten 2.000 Fotoeinsendungen werden 2.000 neue Bäume beim Bergwaldprojekt e.V. für den Erhalt der Natur gepflanzt. Mehr als 3.000 Fotoeinsendungen gab es dazu.



Für unsere Kunden setzen wir zahlreiche Verbesserungen um. Gemeinsam mit der Verkehrsbranche bringen wir die Vernetzung der Alltagsmobilität voran.«

Dr. Richard Lutz



Sehr geehrte Damen und Herren,

der Trend zur Schiene ist weiter ungebrochen. Über 70 Millionen Fahrgäste haben im ersten Halbjahr unsere Fernverkehrszüge genutzt. Und auch die Kundenzufriedenheit ist im Fernverkehr gestiegen. Das zeigt, wie viel Potenzial im System Bahn steckt, auch wenn die Pünktlichkeit im ersten Halbjahr 2018 nicht unseren Erwartungen entsprochen hat.

Wir kämpfen daher weiter für höhere Pünktlichkeit, Qualität und Zuverlässigkeit. Zusammen mit unserem Eigentümer investieren, modernisieren und digitalisieren wir den Schienenverkehr in Deutschland. Alles für unser gemeinsames Ziel: mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern!

Das Grunddilemma, dass auf einem immer stärker genutzten Netz immer mehr Verkehr stattfindet, wird uns dabei noch Jahre begleiten. Es gibt aber Hebel und Maßnahmen, mit denen wir die Situation verbessern können. Wir nehmen daher viel Geld in die Hand, um für unsere Kunden besser und verlässlicher zu werden. Unser Qualitätsprogramm Zukunft Bahn hat bislang für unsere Kunden zwar schon vieles, aber noch nicht genug erreicht. Wir müssen jetzt am Ball bleiben. Unsere anspruchsvollen Ziele behalten wir bei.

Wie lief das erste Halbjahr wirtschaftlich? Beim Umsatz konnten wir leicht zulegen. Ein Blick auf das EBIT zeigt, dass wir zum Halbjahr unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums liegen. Auf das Gesamtjahr bezogen gehen wir heute von einem Ergebnis aus, das etwa auf Vorjahresniveau liegen wird.

Für unsere Kunden setzen wir zahlreiche Verbesserungen um. Gemeinsam mit der Verkehrsbranche bringen wir die Vernetzung der Alltagsmobilität voran. Beispiele dafür sind die Ausweitung des City-Tickets sowie die Integration weiterer Verkehrsverbünde in den DB-Navigator. Erstmals können DB-Fernverkehrstickets nun auch bei einem Verkehrsverbund

gebucht werden. So kann der Kunde die gesamte Reise vom ICE über den Regional-Express bis hin zu Straßenbahn und Bus mit nur einem Klick antreten – mit unserem neuen Komfort Check-in.

Bei der Digitalisierung setzen wir verstärkt auf die Zusammenarbeit mit Partnern. Jüngstes Beispiel: Die DB Digital Ventures beteiligte sich an drei jungen Unternehmen. Auf strategische Partnerschaften setzen wir auch in der Logistik. Als weltweit erster Logistikanbieter hat DB Schenker gemeinsam mit MAN und der Hochschule Fresenius zwei digital vernetzte Lkw in den Praxiseinsatz auf die Autobahn A9 geschickt.

Bei DB Schenker wachsen wir in allen Bereichen, vor allem in der Luftfracht. Und bei DB Arriva stehen die Zeichen ebenfalls weiterhin auf Wachstum.

Fazit: Ich bin fest davon überzeugt, dass die Bahn das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts sein wird – verlässlich, sicher, komfortabel, klimafreundlich und digital. Diese Herausforderung gehen wir – Bund und DB-Konzern – gemeinsam an. Natürlich sind wir noch nicht da, wo wir am Ende sein wollen. Aber: Die Richtung stimmt. Daher halten wir entschlossen daran fest, die Bahn jeden Tag für unsere Kunden ein Stück besser zu machen. Das ist unser Versprechen an unsere Kunden.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz  
Vorstandsvorsitzender der  
Deutschen Bahn AG



# Konzern-Zwischenlagebericht (ungeprüft)

## Der DB-Konzern

- Michael Odenwald neuer Vorsitzender des Aufsichtsrats
- Zentrale strategische Handlungsfelder unverändert

- Neuer Koalitionsvertrag trägt zur Stärkung der Eisenbahn in Deutschland bei
- Trassenpreise für 2019 durch BNetzA genehmigt

### Veränderungen in den Organen

In Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) gab es im ersten Halbjahr 2018 die folgenden Änderungen:

- Herr Alexander Doll hat sein Amt als Vorstand für Güterverkehr & Logistik zum 1. April 2018 angetreten.
- Herr Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht hat sein Mandat im Aufsichtsrat sowie seinen Aufsichtsratsvorsitz zum 31. März 2018 niedergelegt. Herr Staatssekretär Michael Odenwald hat im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum 10. April 2018 niedergelegt. Er wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 10. April 2018 mit Wirkung zum 11. April 2018 als Nachfolger für Herrn Prof. Felcht zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB AG und in der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG am 17. April 2018 für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats der DB AG gewählt. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. April 2018 Herr Staatssekretär Guido Beermann (BMVI) in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt. Herr Parlamentarischer Staatssekretär Uwe Beckmeyer hat im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum 30. April 2018 niedergelegt.

### Umsetzung Strategie DB2020+

Neben der Qualität gehören die Erhöhung der organisationalen Leistungsfähigkeit sowie die digitale Transformation unverändert zu den zentralen strategischen Handlungsfeldern des DB-Konzerns.

Um den DB-Konzern zukunftsfähig auszurichten, arbeiten wir in den Geschäftsfeldern und übergreifend über unsere KONZERNPROGRAMME (INTEGRIERTER BERICHT 2017 [16](#) FF.) an der Digitalisierung unseres Kerngeschäfts und an neuen Geschäftsmodellen zur Erweiterung unseres Portfolios. Mit

neuen Mobilitätsangeboten zur Schließung der Reisekette sowie mit innovativen Lösungen zur Integration aller Mobilitätsangebote schaffen wir zusätzlichen Kundennutzen. Stellvertretend hierfür stehen im ersten Halbjahr 2018 der Ausbau der On-Demand-Angebote über die Marke IOKI [14](#) sowie die Integration von über 21 Verkehrsverbänden in den DB NAVIGATOR [27](#).

### 6. DB Nachhaltigkeitstag

»Nachhaltige Städte brauchen smarte Produkte« war das Leitthema des 6. DB Nachhaltigkeitstages am 1. März in Berlin. Der Konzernvorstand diskutierte mit 190 geladenen Vertretern der diversen Stakeholdergruppen einen Tag lang über Ideen und Ansprüche für mehr Lebensqualität in den Städten und den Beitrag für eine zukunftsfähige Gesellschaft. Gäste der Veranstaltung waren Olaf Scholz (damaliger Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg), Clare Jones (Chief Customer Officer von what3words) sowie Vertreter der Städte Kopenhagen, London und Darmstadt.

### Innovative Lösungen vorantreiben


#### Neue Produkt- und Servicekonzepte Komfort Check-in ersetzt Fahrkartenkontrolle

Nach einer Testphase haben wir im Juni den Komfort Check-in bundesweit eingeführt. Dadurch entfällt die Ticketkontrolle, der Kunde checkt sich selbst ein. Die Funktion ist exklusiv in die App DB Navigator für alle Kunden mit einem Handy beziehungsweise Online-Ticket sowie einer Sitzplatzreservierung integriert. Haben die Fahrgäste ihren Sitzplatz eingenommen, checken sie einfach per Klick in der App ein. Dem Zugpersonal werden diese Informationen anschließend auf ihren Geräten angezeigt. Die gewonnene Zeit nutzen die Zugbegleiter künftig für mehr Kundenservice. Ab 2019 soll der digitale Service auch für weitere Ticketarten freigeschaltet werden.

### **Neue digitale Services im Nahverkehr**

DB Regio möchte mit den Bestellern im Nahverkehr den Kunden ein digitales Reiseerlebnis ermöglichen. Dafür wird WLAN-Technik im Zug installiert. Außerdem wurde ein Informationsportal entwickelt, das Nachrichten, Informationen zur Reise und touristische Auskünfte bietet. Neben zahlreichen Pilotprojekten, wie bei der S-Bahn München, wurden nun bereits einige Nahverkehrsnetze mit WLAN ausgestattet: Elbe-Saale-Bahn, Expresskruz Bremen, S-Bahn Rhein-Main und S-Bahn Stuttgart. Mit weiteren Aufgabenträgern werden Gespräche geführt. Aktuell werden bei der S-Bahn Hamburg die Stationen mit WLAN ausgerüstet.


### **ioki – Mobility on Demand**

Mit  IOKI ([WWW.IOKI.COM](http://www.ioki.com)) bringen wir On-Demand-Mobilität und autonomes Fahren in den öffentlichen Verkehr. Unser Angebot haben wir weiter ausgebaut:

- ioki kooperiert mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). Im Rahmen eines Pilotprojekts wird ein selbstfahrender Kleinbus erstmals auch per App individuell bestellbar sein. Der Kleinbus ist seit April auf dem EUREF-Campus in Berlin unterwegs. Zu einem späteren Zeitpunkt ist geplant, den Testbetrieb auf öffentliche Straßen auszuweiten.
- Im Mai 2018 folgte das erste On-Demand-Angebot als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs mit Integration in den bestehenden Tarif im rheinland-pfälzischen Wittlich. Das »Wittlich Shuttle« ergänzt vorhandene Verkehrsinfrastrukturen und befördert die Kunden auf flexiblen und je nach Fahrtziel unterschiedlichen Routen. Der Service ist bequem per App buchbar. Inhaber von Zeitkarten oder Einzelfahrscheinen zahlen für das neue Angebot 1 € Komfortzuschlag.
- Im Rahmen der Smart-City-Partnerschaft des DB-Konzerns mit der Freien und Hansestadt Hamburg setzt ioki ab Juli 2018 einen fahrerbasierten On-Demand-Shuttleservice mit Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr in Hamburg um.
- Bereits 10.000 Fahrgäste nutzten den autonomen Kleinbus in Bad Birnbach. Ab Sommer 2018 wird zusätzlich ein zweiter Bus eingesetzt. Die beiden Fahrzeuge fahren dann auch den 2 km entfernten Bahnhof an.

### **Kooperationen für selbstfahrende Lkw**

DB Schenker führt in Kooperation mit MAN und der Hochschule Fresenius ein vom BMVI gefördertes Platooning-Projekt durch. Darüber hinaus erfolgen 2018 unter anderem vorbereitende Aktivitäten für die Pilotierung autonomer

Lkw-Fahrten auf Terminalgelände. Die Testfahrzeuge für das Lkw-Platooning-Projekt wurden im Februar 2018 von MAN an DB Schenker übergeben. INTEGRIERTER BERICHT 2017  8 F. (AUFBRUCH ZUKUNFT)

### **Blockchain nutzbar machen**

Blockchain gilt als eine der disruptivsten Technologien überhaupt. Der DB-Konzern erprobt verschiedene Anwendungsfälle – von Logistikkieferketten über die Verrechnung interner Dienstleistungen mittels Smart Contracts und die Erlösaufteilung im Regionalverkehr bis hin zur digitalen Identität, etwa von Zügen, aber auch von Reisenden. Das Blockchain-Team von DB Systel treibt die Umsetzung von Blockchain und Distributed Ledger Technology voran.

### **Durchblick in Echtzeit mit SmartBooking**

Die von DB-Mitarbeitern entwickelte Lösung SmartBooking bildet freie Konferenzräume und Arbeitsplätze in Echtzeit ab. Dafür wurden bereits die ersten Räume und Arbeitsplätze testweise mit Sensoren, die wie Bewegungsmelder funktionieren, und Check-in-Buttons ausgestattet. Arbeitsplätze können so per Knopfdruck belegt und wieder freigegeben werden. Die Daten werden über ein Funknetz an die DB-Internet-of-Things-Cloud übertragen.

### **Digitalisierung im Bahnbetrieb Vorausschauende Instandhaltung**

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. 2017 wurde ein videobasiertes System zur Online-Befundung von Waggons für die Instandsetzung erprobt. Ende des Jahres 2018 werden ein laserbasiertes Messsystem zur Vermessung von Radsätzen und ein System zur Bremssohlendiagnose im laufenden Betrieb getestet.

Mit Fiber Optic Sensing (FOS) wollen wir äußeren Einflüssen künftig noch besser und frühzeitiger begegnen. Zudem geben die Daten Aufschluss über den Zustand der Infrastruktur und des fahrenden Materials sowie über Ort und Geschwindigkeit der Züge. Das unterstützt nicht nur die Instandhaltung, sondern auch die Information der Kunden und den Reisekomfort. Seit Mitte 2018 liegen die Ergebnisse der Pilotprojekte vor, auf deren Basis über das weitere Vorgehen entschieden wird. Die Vision ist der Aufbau eines intelligenten Systems, das – bei minimaler Erweiterung der Infrastruktur – verwertbare Sensordaten in Echtzeit bereitstellt und als fundierte Entscheidungshilfe dient.



## **Erster Meilenstein für die Digitale Schiene Deutschland**

Hamburg bekommt die erste hoch automatisierte S-Bahn in Deutschland. Der DB-Konzern, die Freie und Hansestadt Hamburg und die Siemens AG sind eine Kooperation eingegangen, die die digitale Ausrüstung einer Pilotstrecke inklusive vier Fahrzeugen vorsieht. Umsetzungstermin ist Oktober 2021, wenn Hamburg den Weltkongress für intelligente Transport Systeme (ITS) ausrichtet. Das Pilotprojekt kostet rund 60 Mio. €.

## **Digitalisierung im Bahnhofsmanagement Leuchtfasern im Beton weisen den Weg**

Besser am Bahnhof orientieren mithilfe von Lichtfasern im Bodenbelag – das testen wir zusammen mit dem Start-up SIUT seit Februar im Bahnhof Stuttgart-Bad Cannstatt. S-Bahn-Kunden können dort durch Leuchtsymbole im Bahnsteigbeton Zughaltespositionen und -längen sowie die Zugauslastungen bereits vor der Zugeinfahrt erkennen. Der DB-Konzern will mit dieser optimierten Zugabfertigung die Kundeninformation und die Pünktlichkeit verbessern.

## **Test von Reinigungsrobotern**

Neuentwicklungen, etwa aus dem Bereich Robotik, ermöglichen, den Service weiter zu verbessern. Die DB mindbox rief Anbieter auf, konkrete Lösungen für die Bahnhofsreinigung bei einer Challenge im Berliner Hauptbahnhof zu präsentieren. Überzeugt hat der Reinigungsroboter CR700 des Herstellers Adlatus Robotics. Seit Mai unterstützt der CR700 nun für zunächst zwei Jahre die Reinigungssteams am Ulmer Hauptbahnhof.

## **Beteiligungen und Partnerschaften für mehr Digitalisierung und Innovation DB Digital Ventures**

Die Deutsche Bahn Digital Ventures (DB DV) investiert in neue datengetriebene Geschäftsmodelle. Im ersten Halbjahr 2018 hat sich die DB DV an drei US-Unternehmen beteiligt:

- GoKid ist eine Plattform für Fahrgemeinschaften, die Kinder miteinander sicher und pünktlich in die Schule, zum Sport oder zu anderen Freizeitaktivitäten bringen.
- Ridecell hat eine intelligente Software für den Betrieb von Carsharing, Fahrgemeinschaften und autonomem Flottenmanagement entwickelt.
- Trillium entwickelt Cyber-Security-Software, die vernetzte Fahrzeuge vor Hackerangriffen schützen soll.

## **CleverShuttle erweitert Angebot**

CleverShuttle startete im Mai auch in Stuttgart. Wir unterstützen das Start-up bei der Ausweitung seines Angebots. CleverShuttle ergänzt die Mobilitätsangebote des DB-Kon-

zerns auf intelligente Weise und ermöglicht energieeffiziente und nahtlose Tür-zu-Tür-Mobilität, was insbesondere für Bahnreisende attraktiv ist.

## **BEYOND1435**

Das Programm [BEYOND1435 \(WWW.BEYOND1435.COM\)](http://www.beyond1435.com) verschafft DB-Mitarbeitern die notwendigen Freiheitsgrade und gibt Unterstützung bei der Umsetzung ihres digitalen Geschäftsmodells. Mit »weColli« hat das erste Team das Intrapreneurship-Programm erfolgreich durchlaufen. Am Ende steht die Option der Ausgründung als eigenes Unternehmen. weColli hat eine Plattform für Logistikunternehmen für die emissionsfreie Zulieferung von Gütern auf der letzten Meile mit Lastenfahrrädern entwickelt. Das Team wird im nächsten Schritt in das Konzernprogramm Smart Cities integriert, um die Lösung Städten und Gemeinden anzubieten.

## **Rechtliche Themen**

### **Verfahren wegen Finanzierungsbeiträgen**

Wir haben zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken zum Jahresende 2016 Klage gegen die Partner beim Projekt Stuttgart 21 auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht (VG) Stuttgart eingereicht. Die Projektpartner haben mittlerweile auf die Klage erwidert. Das VG Stuttgart hat für die Replik auf diese Klageerwidern eine Frist zu Ende August 2018 gestellt.

## **Politisches Umfeld**

### **Neuer Koalitionsvertrag enthält starke Impulse für den Schienenverkehr**

Im Koalitionsvertrag vom 7. Februar 2018 bekennen sich die Unionsparteien und die Sozialdemokratische Partei Deutschlands zur Stärkung der Eisenbahn in Deutschland und zum integrierten DB-Konzern. Der Koalitionsvertrag greift zahlreiche gemeinsame Anliegen der Branche auf. Ein »Schienenpakt« von Politik und Wirtschaft soll eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 bewirken und mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen. Schwerpunktthemen für den Sektor aus Sicht des DB-Konzerns:

- die Fortsetzung des Investitionshochlaufs mit bedarfsgerechten Mitteln für den Bestandserhalt (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung; LuFV III) sowie Aus- und Neubau, der Implementierung eines Planungsbeschleunigungsgesetzes und der Anwendung von Building Information Modeling (BIM);

- die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr mit Trassenpreisförderung und Realisierung des 740-m-Netzes;
- eine Digitalisierungsoffensive inklusive des Ausbaus der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS;
- die weitere Vorbereitung des Deutschlandtakts mit Ziel-fahrplan und passenden Knotenmaßnahmen;
- die Stärkung der Schiene im Kontext von Klima- und Umweltschutz, inklusive passender Maßnahmen im Klimaschutzprogramm 2050, eines Programms für Elektrifizierung und alternative Antriebe sowie der Fortsetzung des Engagements für die Lärminderung.

## **Regulatorische und verkehrspolitische Themen**

### ***BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2019***

Die zuständige Beschlusskammer hat am 17. Januar die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2018/2019 genehmigt, unter anderem die beantragte Steigerung der Trassenpreise des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) um 1,8%. Diese folgt aus der gesetzlichen Kopplung der Trassenpreisentwicklung an die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel. Wie im Beschluss zum Trassenpreissystem (TPS) 2018 wurden die beantragten Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr im Zuge der Genehmigung angehoben und im Schienengüterverkehr abgesenkt; jeweils um rund 28 Mio. €. Die Entscheidung ist nicht bestandskräftig.

### ***BNetzA muss Eigenkapitalverzinsung im Stromnetz neu festlegen***

Am 22. März 2018 hat das Oberlandesgericht Düsseldorf entschieden, dass die Bundesnetzagentur (BNetzA) bei der Ermittlung der Eigenkapitalverzinsung methodisch fehlerhaft vorgegangen ist. Rund 1.100 Stadtwerke und Netzbetreiber, darunter DB Energie, hatten gegen die von der BNetzA vorgenommene Kürzung der zulässigen Eigenkapitalverzinsung geklagt. Vorgaben zur neuen Höhe machte das Gericht nicht. Die BNetzA kann gegen die Entscheidung Rechtsbeschwerde beim Bundesgerichtshof einlegen.

### ***Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren***

Im Juni 2018 ist die Verbändeanhörung zu einem Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich des BMVI erfolgt. Der Entwurf orientiert sich an der Strategie Planungsbeschleunigung des BMVI und enthält zudem die vom Innovationsforum Planungsbeschleunigung empfohlene Bündelung von Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Dieser Schritt erfolgt auch mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung und Einfüh-

rung von BIM. Die Bündelung versetzt das EBA in die Lage, digitale Planungen des DB-Konzerns in beiden Verfahrensebenen weiterzubearbeiten; Schnittstellen werden hierdurch vermieden. Ferner enthält der Entwurf jeweils für die Bundesschienenwege eine Regelung, dass auch bei einer Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans die bisher prognostizierte Verkehrsentwicklung in laufenden Verfahren weiterhin zugrunde gelegt werden darf, sowie eine Aktualisierung und Erweiterung der Vorhaben, für deren gerichtliche Überprüfung das Bundesverwaltungsgericht erst- und letztinstanzlich zuständig sein soll.

### ***Neuregelungen zum Straßenverkehr***

Am 17. Mai 2018 wurde der dritte und letzte Teil der EU-Gesetzgebungsvorschläge der Strategie »Europa in Bewegung« für den Straßenverkehr vorgelegt, darunter ein Vorschlag zur Einführung von Emissionszielwerten für schwere Nutzfahrzeuge. Demnach sollen Lkw ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2025 um 15 % im Vergleich zu 2019 reduzieren. Bis 2030 sollen es 30 % werden. Weitere Bestandteile des Pakets sind eine Mitteilung zur Schaffung eines digitalen Umfelds für den Informationsaustausch im Verkehrsbereich (»e-freight«), ein Vorschlag zur Straffung von Genehmigungsverfahren für TEN-T-Projekte (Trans-European-Network-Transport) sowie Verordnungen zur Verbesserung der Energieeffizienz im Straßenschwerlastverkehr.

### ***Vorschlag zum mehrjährigen EU-Finanzrahmen***

Die Kommission hat am 2. Mai 2018 ein Budget in Höhe von 1.279 Mrd. € für den neuen EU-Haushalt für die Jahre 2021 bis 2027 vorgestellt. Für Investitionen in die transeuropäischen Verkehrs-, Digital- und Energienetze sollen die Mittel der Fazilität Connecting Europe (CEF) auf 42,3 Mrd. € aufgestockt werden, davon knapp 31 Mrd. € für Investitionen in Verkehrsnetze.

### ***Französische Bahnreform beschlossen***

Wesentliche Inhalte der im Juni 2018 verabschiedeten Bahnreform in Frankreich sind die zeitlich gestaffelte Öffnung des nationalen Schienenpersonenverkehrsmarktes für Wettbewerb (Marktöffnung im SPNV zwischen Dezember 2019 und Dezember 2023 mit längeren Fristen für den Großraum Paris, im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr ab 2020), die Umwandlung der SNCF in eine Aktiengesellschaft im dauerhaften Eigentum des Staates, die Abschaffung des Beamtenstatuts bei Neueinstellungen der SNCF ab Ende 2020, die Zuordnung der Personenbahnhofssparte zum Schienenwegebetreiber SNCF Réseau sowie die Anordnung eines Beschäftigtenübergangs im Falle eines Betreiberwechsels im SPNV. Im Zusammenhang mit der Bahnreform kam es in Frankreich seit April zu umfangreichen Streiks.

# Qualität

- Pünktlichkeit litt unter anderem unter stark ausgelasteter Infrastruktur
- Zusätzliche Sofortmaßnahmen initiiert

## Fokus auf Qualität, operative und digitale Exzellenz im Kerngeschäft

Die Entwicklung der Produktqualität, speziell der Pünktlichkeit, bei den Transporteuren im Systemverbund Bahn war auch im ersten Halbjahr 2018 nicht zufriedenstellend. Daher haben wir mit der Umsetzung von zusätzlichen Sofortmaßnahmen begonnen, von denen wir 2018 eine unmittelbare Wirkung auf Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit erwarten:

- Im Rahmen des Lagezentrums Pünktlichkeit wird bei DB Fernverkehr unter anderem die Fahrzeugverfügbarkeit verbessert und es werden dispositive Maßnahmen umgesetzt.
- Bei DB Regio werden regionale Brennpunkte in Taskforces bearbeitet (zum Beispiel S-Bahn München).
- DB Netze Fahrweg setzt in der Produktion ein Akutprogramm zu Leit- und Sicherungstechnik, zu Bahnübergängen und zur Fahrbahn um. Darüber hinaus werden Baumaßnahmen weiter optimiert.
- DB Netze Personenbahnhöfe wird rund 500 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit in die Umsetzung bringen. Zudem werden 30 S-Bahn-Stationen in Hamburg, München, Frankfurt am Main, Köln und Berlin aufgewertet.
- Geschäftsfeldübergreifend wird die Umsetzung und Erweiterung des PlanStart-Programms vorangetrieben und an der Entlastung der vier am stärksten belasteten Korridore gearbeitet.

Um auch mittelfristig ein hohes und nachhaltiges Qualitätsniveau erreichen zu können, sind strukturelle Prozessverbesserungen notwendig. Daher haben wir das Programm Prozessexzellenz@ZuBa aufgesetzt, um mit einheitlichen Lean- und Digitalisierungsmethoden die entsprechenden Prozessverbesserungen umzusetzen und konzernweite Standards zu implementieren. In einem ersten Schritt konzentrieren wir uns auf die Verbesserung des Störfallmanagements bei Großstörungen sowie der Zugbereitstellung. Die Prozesse werden konsequent am Nutzen für den Endkunden ausgerichtet. Für deren nachhaltige Verbesserung werden im Rahmen des Exzellenzprogramms starke Prozesseigner aus der Linienorganisation eingeführt, die geschäftsfeldübergreifend die kontinuierliche Weiterentwicklung der Prozesse verantworten.


- Lagezentrum Pünktlichkeit eingerichtet
- Umsetzung des Aktionsplans Vegetation begonnen

## Pünktlichkeit gesunken

Pünktlichkeit in %	1. Halbjahr 2018	2017	1. Halbjahr 2017
Schiene in Deutschland <sup>1)</sup>	93,3	93,6	94,2
Schiene DB-Konzern in Deutschland	93,9	93,9	94,5
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	94,0	94,1	94,6
DB Fernverkehr	77,4	78,5	81,0
DB Regio	94,4	94,4	95,0
DB Cargo (Deutschland)	73,6	73,4	74,5
DB Arriva (Schiene) (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen)	91,2	92,3	93,2
DB Regio (Bus)	91,6	90,5	91,2
DB Cargo	73,5	72,7	73,9

<sup>1)</sup> Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Pünktlichkeit entwickelte sich im ersten Halbjahr 2018 übergreifend auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau.

Als Reaktion auf die gesunkene Pünktlichkeit haben wir im März 2018 das Lagezentrum Pünktlichkeit eingerichtet, das im Vorstandsressort Infrastruktur angesiedelt ist und auf operativer Ebene geschäftsfeldübergreifend Maßnahmen zur kurz- und langfristigen Verbesserung der Pünktlichkeit entwickelt und umgesetzt. Die Maßnahmen des Lagezentrums Pünktlichkeit, in das auch externe Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eingebunden sind, umfassen unter anderem Aktivitäten zur pünktlichkeitsstabilisierenden Fahrplanoptimierung, zur Verbesserung der Haltezeiteinhaltung, zur Erhöhung der Verfügbarkeit der Leit- und Sicherheitstechnik sowie zur Stabilisierung der S-Bahn-Verkehre. Neben den Maßnahmen aus dem Lagezentrum Pünktlichkeit werden zudem zahlreiche Maßnahmen aus dem Programm ZUKUNFT BAHN  fortgeführt, die ebenfalls zur Verbesserung der Pünktlichkeit beitragen.

Die PlanStart-Teams bei DB Fernverkehr arbeiteten im ersten Halbjahr 2018 daran, die verbesserte Beginnplanmäßigkeit an den PlanStart-Knotenbahnhöfen auf die Strecke zu übertragen.

Bei DB Cargo wurde im ersten Halbjahr 2018 die zweite Welle an Zugbildungsanlagen ausgerollt, an denen die PlanStart-Teams an der Erhöhung der Abfahrtpünktlichkeit arbeiten.

Dennoch lag im ersten Halbjahr 2018 die Pünktlichkeit sowohl der konzernexternen als auch der konzerninternen EVU in Deutschland teilweise deutlich unter den entsprechenden Vorjahreswerten.

Die Pünktlichkeit litt unter einer noch stärker ausgelasteten Infrastruktur. Die weitere Steigerung der Verkehrsmenge, die Ausweitung des Bauprogramms und die damit verbundene Reduktion der Netzkapazität haben zu Verspätungen geführt. Gegenläufig konnten die baubedingten Verspätungsfälle (Verspätungen, die direkt einer Baustelle zugeordnet werden können) weiter reduziert werden.

Auf der betrieblichen Seite haben eine hohe Anzahl an Störungen der Leit- und Sicherungstechnik, Fahrzeugstörungen und Störungen bei der Bereitstellung der Fahrzeuge die Pünktlichkeit negativ beeinflusst.

Zusätzliche Belastungen resultierten aus witterungsbedingten Einschränkungen wie dem Orkan Friederike Mitte Januar, der unter anderem zu massiven Fahrbahnunterspülungen und umfangreichen Streckensperrungen aufgrund von umgestürzten Bäumen führte.

### **Umsetzung Aktionsplan Vegetation**

Im ersten Halbjahr 2018 wurde mit der Umsetzung des Aktionsplans Vegetation begonnen, mit dem die negativen Auswirkungen der zunehmenden Extremwetterlagen auf den Bahnbetrieb reduziert werden sollen.

Der Plan umfasst neben der Fortführung bewährter Maßnahmen wie des präventiven Vegetationsrückschnitts entlang der Gleise eine Durchforstungsinitiative, um den Baumbestand entlang der Schiene auch über die 6-m-Rückschnittszone hinaus deutlich zu stabilisieren. Im Rahmen der Aufforstung werden Bäume mit stabiler Höhe und mit geeigneten Wuchsformen sowie Sträucher und Feldgehölze gepflanzt.

3.000 ha Wald wurden bis Juni 2018 bereits inspiziert und digital erfasst. Die Daten bilden die Grundlage für die ab November 2018 folgende Durchforstung.

Bis zu 150 Forstarbeiter sollen noch in diesem Jahr die bereits mehr als 1.000 im Einsatz befindlichen Mitarbeiter bei der Inspektion verstärken. In den nächsten fünf Jahren werden wir zusätzlich zu den seit 2007 pro Jahr bereitstehenden 100 Mio. € weitere 125 Mio. € für die Pflege und Kontrolle des Pflanzenbestands aufwenden.

### **Fortführung der Arbeit des Lagezentrums Bau**

Das Lagezentrum Bau hat das Ziel, das im Jahr 2018 auf Rekordhöhe liegende Bauvolumen so kundenverträglich wie möglich abzuwickeln.

Hierzu werden Bauvorhaben zeitlich und räumlich gebündelt und die konkreten Bauverfahren betrachtet. Manchmal lassen sich komplexe technische Bauteile bereits neben der Strecke vormontieren und so die für die Gleisbauer benötigten Zeiten reduzieren; damit sind die Gleise wieder schneller für den Zugverkehr frei. Eine weitere Option ist, vor der Baumaßnahme zusätzliche Weichen einzubauen. Gemeinsam mit den Kollegen aus den Fachbereichen und den Regionen entscheidet das Lagezentrum auch darüber, ob eine Maßnahme verschoben oder mit anderen Projekten zusammengeführt werden kann. Weitere Verbesserungen resultieren aus dem Einsatz von zusätzlichem Personal, toolbasierter Prognoseunterstützung bis hin zu Arbeiten im Dreischichtbetrieb oder der Verschiebung von Sperrzeiten in verkehrsarme Randlagen.

# Soziales

- Zahl der Mitarbeiter angestiegen
- Neue Joboffensive für 2018

- Einführung neuer Rekrutierungssoftware
- Mobile Endgeräte für DB-Mitarbeiter

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern	Vollzeitpersonen (VZP)					Natürliche Personen (NP)				
	30.06. 2018	30.06. 2017	Veränderung		31.12. 2017	30.06. 2018	30.06. 2017	Veränderung		31.12. 2017
			absolut	%				absolut	%	
DB Fernverkehr	16.432	16.301	+131	+0,8	15.993	17.518	17.388	+130	+0,7	17.058
DB Regio	35.876	35.631	+245	+0,7	35.651	37.855	37.480	+375	+1,0	37.519
DB Arriva	54.658	54.145	+513	+0,9	54.650	56.889	56.617	+272	+0,5	56.848
DB Cargo	28.709	28.964	-255	-0,9	28.257	29.228	29.411	-183	-0,6	28.771
DB Schenker	74.104	69.370	+4.734	+6,8	71.888	76.929	71.761	+5.168	+7,2	74.628
DB Netze Fahrweg	46.371	44.717	+1.654	+3,7	45.375	47.516	45.767	+1.749	+3,8	46.489
DB Netze Personenbahnhöfe	5.649	5.404	+245	+4,5	5.463	5.964	5.707	+257	+4,5	5.769
DB Netze Energie	1.734	1.742	-8	-0,5	1.721	1.785	1.786	-1	-0,1	1.768
Sonstige	53.386	51.291	+2.095	+4,1	51.937	55.925	53.788	+2.137	+4,0	54.531
<b>DB-Konzern</b>	<b>316.919</b>	<b>307.565</b>	<b>+9.354</b>	<b>+3,0</b>	<b>310.935</b>	<b>329.609</b>	<b>319.705</b>	<b>+9.904</b>	<b>+3,1</b>	<b>323.381</b>
± Konsolidierungskreisänderungen	-1.009	-33	-1.042	-	-	-1.064	-34	-1.098	-	-
<b>DB-Konzern vergleichbar</b>	<b>315.910</b>	<b>307.532</b>	<b>+8.378</b>	<b>+2,7</b>	<b>310.935</b>	<b>328.545</b>	<b>319.671</b>	<b>+8.874</b>	<b>+2,8</b>	<b>323.381</b>

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 2018 angestiegen. Die Gründe hierfür sind das zum Jahreswechsel für die Mitarbeiter eingeführte TARIFLICHE WAHLMODELL 10, die bei DB Netze Fahrweg zusätzlich eingestellten Mitarbeiter im Bereich Instandhaltung und Bauprojekte sowie Zuwächse bei DB Schenker, insbesondere in den Sparten Landverkehr und Kontraktlogistik.

Mitarbeiter nach Regionen in VZP	30.06. 2018	30.06. 2017	Veränderung		31.12. 2017
			absolut	%	
Deutschland	194.057	188.132	+5.925	+3,1	189.423
Europa (ohne Deutschland)	94.118	92.703	+1.415	+1,5	93.655
Asien/Pazifik	16.651	15.180	+1.471	+9,7	15.971
Nordamerika	8.970	8.662	+308	+3,6	8.921
Übrige Welt	3.123	2.888	+235	+8,1	2.965
<b>DB-Konzern</b>	<b>316.919</b>	<b>307.565</b>	<b>+9.354</b>	<b>+3,0</b>	<b>310.935</b>

Mitarbeiter nach Regionen in NP	30.06. 2018	30.06. 2017	Veränderung		31.12. 2017
			absolut	%	
Deutschland	202.528	196.527	+6.001	+3,1	197.985
Europa (ohne Deutschland)	98.144	96.218	+1.926	+2,0	97.307
Asien/Pazifik	16.754	15.250	+1.504	+9,9	16.046
Nordamerika	9.049	8.822	+227	+2,6	9.055
Übrige Welt	3.134	2.888	+246	+8,5	2.988
<b>DB-Konzern</b>	<b>329.609</b>	<b>319.705</b>	<b>+9.904</b>	<b>+3,1</b>	<b>323.381</b>

Sowohl in Deutschland als auch weltweit ist die Zahl der Mitarbeiter gestiegen. Der Aufbau in Deutschland ergibt sich im Wesentlichen aus dem Zuwachs bei DB Netze Fahrweg. Der Anstieg in Europa (ohne Deutschland) resultierte vor allem aus Zuwächsen bei DB Schenker und DB Arriva (vor allem durch die Übernahme der Autotrans). Neben dem Mitarbeiterzuwachs in Europa legte DB Schenker besonders in Asien/Pazifik zu. Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands verbleibt per 30. Juni 2018 bei rund 38% (per 30. Juni 2017: rund 38%).

## Neue Wege bei Personalgewinnung

Anfang 2018 haben wir eine erneute Joboffensive für 2018 angekündigt. Der DB-Konzern stellt in diesem Jahr allein in Deutschland rund 19.000 neue Mitarbeiter ein. Rund 20% der Neueinstellungen entfällt auf Auszubildende und dual Studierende. Der hohe Personalbedarf hat mehrere Gründe: Der DB-Konzern wächst und baut zum Beispiel auch Berufsbilder mit neuen IT-Kompetenzen aus, gleichzeitig gehen viele Mitarbeiter in den nächsten Jahren in den Ruhestand. Besonders gefragt sind Berufe wie Lokführer, Fahrdienstleiter, Elektroniker, Ingenieure, Leit- und Sicherheitstechniker, Servicekräfte, Gleisbauer oder IT-Experten.

Über-50-jährige, Studienabbrecher, ehemalige Soldaten oder Quereinsteiger: Bei der Gewinnung neuer Mitarbeiter setzt der DB-Konzern verstärkt auf neue Zielgruppen.

Im Mai 2018 haben wir das Bewerbermanagement auf eine neue Software umgestellt. Das Bewerben wird dadurch schneller und transparenter. Auch Bewerben per Smartphone ist möglich. Bewerber können online nachvollziehen, wie weit der Prozess bereits vorangeschritten ist. Daten aktualisieren und Dokumente hochladen. Neu ist auch die Möglichkeit, einen Job-Agenten einzurichten, der per E-Mail über neue Stellen informiert, die zum eigenen Profil passen.

Noch in diesem Jahr will der DB-Konzern das Anschreiben abschaffen, zunächst für Auszubildende. Denn das Bewerbungsschreiben ist eine große Hürde für den Bewerber und gleichzeitig wenig aussagekräftig: Lebenslauf und Vorstellungsgespräch sind besser geeignet, Kompetenzen und Motivation der Bewerber festzustellen. Dieser Schritt basiert auch auf den Erkenntnissen des erfolgreichen DB-Bewerbungsmarathons vom November 2017, dort kam gerade der formlose Anmeldeprozess sehr gut bei den Kandidaten an.

## **Beschäftigungsbedingungen verbessert**

Zum 1. Januar 2018 ist die zweite Stufe der Tarifierhöhung aus der Tarifrunde 2016/2017 für Mitarbeiter des Systemverbunds Bahn in Deutschland in Kraft getreten. Entsprechend der getroffenen Wahl erhalten 40% eine weitere Entgelterhöhung in Höhe von 2,62%. Für 58% erhöht sich das Urlaubskontingent um sechs Tage und für 2% reduziert sich die Wochenarbeitszeit um eine Stunde. Dieses Wahlmodell war seither mehrfach Referenz in Tarifrunden anderer Branchen.

Im März haben wir zusammen mit dem Konzernbetriebsrat mit einer neuen Rahmen-Konzernbetriebsvereinbarung (R-KBV) Leitplanken für die rasante Veränderung der heutigen Arbeitswelt durch die Digitalisierung geschaffen. Die R-KBV »Gemeinsam Fortschritt und Zukunft gestalten« dient dazu, den Mitarbeitern Orientierung und Sicherheit zu geben. Vereinbart wurde unter anderem, dass die neuen Arbeitsformen, von hierarchiefreien Teams über Tätigkeiten in Labs und Start-ups bis hin zum Intrapreneurship-Programm, vom Konzernbetriebsrat aktiv mitgestaltet werden.

Ende März 2018 haben wir im Rahmen der Bilanzpressekonferenz die ersten Prototypen der neuen Unternehmensbekleidung vorgestellt. Diese wurde zusammen mit dem Designer Guido Maria Kretschmer entwickelt. Die neue Unternehmensbekleidung, die voraussichtlich ab Ende 2019 eingeführt wird, macht den Außenauftritt des DB-Konzerns moderner und sympathischer. Selbstbewusste Mitarbeiter, die gut gekleidet sind und sich wohlfühlen, leisten einen noch besseren Service für die Kunden. Die neue Bekleidung ist damit ein weiterer Beitrag zum Qualitätsprogramm **ZUKUNFT BAHN** Zukunft Bahn. Wesentliche Verbesserungen bei Funktionalität, Optik und Komfort zahlen zusätzlich auf die Mitarbeiterzufriedenheit sowie den Stolz und die Identifikation mit der Marke ein.





## **Transformationsprozess begleiten**

Im April 2018 haben wir entschieden, alle Mitarbeiter in Deutschland, die bisher gar kein dienstliches Endgerät haben und somit von der digitalen Transformation des DB-Konzerns abgeschnitten sind, mit einem mobilen Endgerät (Smartphone oder Tablet) auszustatten. Das Programm startet 2018 und wird bis Ende 2019 ausgerollt. So erhalten auch diese Mitarbeiter die Möglichkeit, zum Beispiel alle neuen Online-Services nutzen zu können. Damit werden die digitalen Kompetenzen der einzelnen Mitarbeiter gestärkt. Gleichzeitig wird der DB-Konzern effizienter, weil zum Beispiel im Betrieb auf Arbeitsaufträge elektronisch zugegriffen werden kann oder aber elektronisch Prozesse dokumentiert werden können.

Als eines der ersten großen Unternehmen in Deutschland hat der DB-Konzern zum 1. April 2018 direkt unter dem Personalvorstand einen neuen Bereich Veränderungsmanagement eingerichtet, um den Wandel des DB-Konzerns in der Organisation zu verankern. Der DB-Konzern steht in einem tiefen Transformationsprozess: Das Veränderungsmanagement wird die grundlegende Veränderung der Geschäftsprozesse zur Steigerung der Leistungsfähigkeit, die Digitalisierung des DB-Konzerns, aber auch den Wandel des DB-Konzerns im Innern durch die Einstellung von neuen Mitarbeitern in den nächsten Jahren begleiten. Der neue Bereich wird als strategischer Changeberater fungieren, Anforderungen, zum Beispiel an Personalplanung, Qualifizierung, Arbeitsbedingungen oder Onboarding, definieren und Leitplanken und Tools für ein professionelles Veränderungsmanagement vor Ort zur Verfügung stellen.


# Ökologie

- Bis zum Jahr 2050 wollen wir CO<sub>2</sub>-frei sein
- Seit Januar 100% Ökostrom im Fernverkehr

Mit seiner Strategie DB2020+<sup>100%</sup> bringt der DB-Konzern die Dimensionen **ÖKONOMIE** , **SOZIALES**  und **ÖKOLOGIE**  in Einklang. Das Ziel in der Dimension **ÖKOLOGIE**  ist es, unsere Rolle als Umwelt-Vorreiter zu stärken. Unsere Kunden sollen von erstklassigen und umweltfreundlichen Mobilitäts- und Logistiklösungen profitieren, die getragen sind von engagierten Mitarbeitern und digitaler Kompetenz. Um den Anspruch des Umwelt-Vorreiters zu stärken, stehen fünf Handlungsfelder im Mittelpunkt: Klimaschutz, Lärminderung und Ressourceneffizienz sowie Luftreinhaltung und Naturschutz.

## 5-Punkte-Strategie für den Klimawandel

Der DB-Konzern ist von den Auswirkungen des Klimawandels so stark betroffen wie wohl kein anderes großes Unternehmen in Deutschland. Das ist eine Erkenntnis aus der Untersuchung »Klimawandel – Auswirkungen auf die Deutsche Bahn AG« des renommierten Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK). Im Kern kommt die Studie zu dem Schluss, dass sich manche extremen Wetterlagen bereits jetzt häufiger einstellen und in den kommenden Jahren wohl weiter zunehmen werden.

Der DB-Konzern setzt daher auf eine 5-Punkte-Strategie zur Anpassung für einen sicheren Bahnbetrieb. Mehr Grünschnitt entlang der Trassen, widerstandsfähige Leit- und Sicherungstechnik, intelligente Fahrzeugtechnik, baulicher Schutz in Risikobereichen und vor allem die weitere starke Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes stehen hierbei im Zentrum. Das **VEGETATIONSMANAGEMENT**  8 wird deutlich ausgeweitet.

Auf den Schutz der Leit- und Sicherungstechnik gegen extreme Hitze zielt die regelmäßige Überprüfung der Klimaanlagen in über 4.000 Stellwerken, Unterstellwerken und Stelleinheiten sowie weiteren Kühleinrichtungen.

Damit die über 5.500 Gesteinsböschungen und Hangabschnitte mit einer Gesamtlänge von über 1.400 km nach starker Durchfeuchtung in Gleisnähe kein Risiko darstellen, sichern über 1.000 Bauwerke wie Schutznetze, Fangwände und -zäune gegen Hangbewegungen.

- Über die Hälfte aller Güterwagen mit Flüsterbremsen ausgerüstet
- Forschungsprojekt zum Einsatz von E-Lkw im Stadtverkehr

## Fortschritte im Klimaschutz

Der DB-Konzern nimmt seine Verantwortung im Klimaschutz ernst und hat sich ein anspruchsvolles Klimaziel gesetzt, um Treibhausgasemissionen weiter zu reduzieren. Bis 2030 werden die spezifischen Treibhausgasemissionen unserer weltweiten Verkehre um mindestens 50% im Vergleich zu 2006 gesenkt. Damit kommen wir unserer Vision, im Jahr 2050 konzernweit komplett emissionsfrei zu sein, einen großen Schritt näher.

### 100% Ökostrom im DB-Fernverkehr

Seit dem 1. Januar 2018 fahren bundesweit die Reisenden in unseren Fernverkehrszügen komplett mit Ökostrom. Damit machen wir unsere Kunden zu aktiven Klimaschützern. Bereits seit dem Jahr 2010 ist die S-Bahn Hamburg komplett CO<sub>2</sub>-frei unterwegs und trägt zum hohen Anteil des Ökostroms am Bahnstrommix bei.

### Erstes CO<sub>2</sub>-neutrales Werk für ICE eröffnet

Das erste CO<sub>2</sub>-neutrale Fernverkehrswerk in Köln-Nippes ist ein echtes Vorreiterprojekt beim Einsatz innovativer und zukunftsfähiger Umwelttechnologien. Nach knapp zweieinhalb Jahren Bauzeit wurde das CO<sub>2</sub>-neutrale ICE-Instandhaltungswerk in Köln-Nippes am 23. Februar 2018 in Betrieb genommen.

### Forschungsprojekt zum Einsatz von E-Lkw im Stadtverkehr

Die Elektromobilität stellt für die Stückgutlogistik eine besondere Herausforderung dar: Für die Branche ist es wichtig, schnell, pünktlich und zuverlässig zu sein. Elektrofahrzeuge haben durch die Nachladenotwendigkeit einen scheinbaren Nachteil gegenüber dieselbetriebenen Lkw, allerdings den Vorteil eines gegenüber einem Dieselmotor halbierten Energieverbrauchs.

Das Forschungsprojekt »iHub« untersucht in Berlin die Integration von Elektro-Lkw in die Fahrzeugflotten von Logistikdienstleistern im Stadtverkehr. Das Projekt soll zeigen, wie ein IT-gestütztes System Lkw-Flotten effizient steuern kann, die aus dieselbetriebenen und elektrischen Fahrzeugen bestehen. DB Schenker kooperiert dabei mit FRAMO, einem Hersteller von Elektro-Lkw in Sachsen, sowie

mit dem Softwarehaus PTV, dem Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI und dem Institut für postfossile Logistik. Das Vorhaben wird vom BMWi gefördert.

Insgesamt testet DB Schenker inzwischen in mehr als vier europäischen Städten den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Verteilerverkehr sowie darüber hinaus auch die Einsatzmöglichkeiten von E-Bikes in Kombination mit Mikrohub in sieben französischen Städten sowie in Berlin, Bergen, Oslo und Helsinki.

### **Energiesparen mit neuer Technologie und Umsetzung der DIN EN ISO 50001**

Durch eine konsequente Anpassung des Energiemanagementsystems an die Richtlinie DIN EN ISO 50001 will DB Netze Personenbahnhöfe den Primärenergiebedarf an Bahnhöfen zwischen 2010 und 2020 um 20% senken. Aktuell haben wir bereits eine Reduktion um 17,3% erreicht. Eine der größten Hebelwirkungen zur Energiesparmotivation hat die konsequente Umsetzung der messtechnischen Verrechnung mit Zuschreibung des Energieverbrauchs zur kleinstmöglichen Einheit – bis hin zur einzelnen Person. Eine weitere wesentliche Maßnahme ist die Umrüstung der Bahnsteig-, Vitrinen-, Fahrtreppen- oder Uhrenbeleuchtung auf LED-Technologie. Auch energieeffiziente Fördertechnik, wie beispielsweise rückspeisende, mit einer Generatorbremse ausgestattete Aufzüge, die bei einer abwärts gerichteten Lastfahrt Strom erzeugen und diesen ins Stromnetz einspeisen, trägt zur Energieeinsparung bei.

### **Maßnahmen zur Lärmreduktion**

Wir wollen auch bei der Lärmreduzierung eine Vorreiterrolle einnehmen. Um die Anwohner von Bahnstrecken spürbar zu entlasten, wollen wir den Schienenverkehrslärm – ausgehend vom Jahr 2000 – bis 2020 halbieren.

### **Weiterentwicklung des Lärmsanierungsprogramms und Fortschritte bei Güterwagen**

- Die Überarbeitung des Gesamtkonzepts des Lärmsanierungsprogramms auf den nun herabgesenkten Grenzwert von 57 dB(A) ist abgeschlossen und wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2018 vom BMVI veröffentlicht.
- Bis Ende Juni 2018 rollten bereits rund 46.000 der insgesamt rund 65.000 Wagen umfassenden aktiven Flotte von DB Cargo Deutschland auf leisen Sohlen. Bis Ende 2020 wird der Wagenpark komplett leise sein.

### **Zusätzlicher Lärmschutz im Mittelrheintal**

Sieben Gemeinden im Mittelrheintal erhalten in den nächsten Jahren zusätzlichen Lärmschutz. Die bisher für lärm-mindernde Projekte geplanten Investitionen von rund 73 Mio. € werden sich deutlich erhöhen. Die Überarbeitung der sogenannten Machbarkeitsuntersuchung war erforderlich, da der Grenzwert im Januar 2016 von 60 auf 57 dB gesenkt wurde. Orte wie Bad Salzig, Oberwesel und Rhens bekommen ebenfalls Lärmschutz.

Rund 70 Lärmschutzmaßnahmen, wie spezielle Dämpferbeziehungsweise Abschirmungssysteme an den Schienen, Lärmschutzwände und Geländerausfachungen, werden den Schienenverkehrslärm im Bereich des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal zwischen Koblenz/Lahnstein und Bingen/Rüdesheim weiter reduzieren. Zunächst werden Projekte umgesetzt, die keine mehrjährigen Genehmigungsverfahren erfordern, wie beispielsweise der Einbau von Dämpfersystemen, die direkt an den Schienen angebracht werden.

### **Naturschutz**

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

### **Nistkästen, Reservate und Schutzwälle für Zauneidechsen, Turmfalken und Großtrappen**

Hunderte von seltenen Tierarten leben entlang von Gleisen und DB-Anlagen, da sie andernorts keinen Lebensraum mehr finden. Zum Schutz dieser Artenvielfalt setzen wir kontinuierlich ökologische Maßnahmen um, die im Zusammenhang mit Bauprojekten an Gleisen und Bahnanlagen stehen. Unsere Umweltexperten kümmern sich um Zauneidechsen, Schlingnattern, Fledermäuse, Kraniche, Wildpferde oder Wildbienen. Im ersten Halbjahr 2018 haben wir rund 2.200 Einzelmaßnahmen unter anderem auch zum Artenschutz neu geplant und zum Teil bereits realisiert. So wurden beispielsweise Nisthilfen für die Haselmaus angebracht, um die Attraktivität eines Waldbestands als Lebensraum für die streng geschützte Säugetierart zu erhöhen und die Tiere auf natürlichem Weg dorthin zu locken. Der Waldbestand grenzt unmittelbar an Baustelleneinrichtungs- und -lagerflächen für die Ertüchtigung zweier Tunnel der Hunsrückbahn.



# Wirtschaftsbericht

- Positives Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte
- Ertragslage unter Druck

## Positives Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte

### Starke globale Nachfrage fördert den Welthandel

Der weiterhin wachsende Welthandel treibt die Nachfrage nach Warentransporten; insbesondere asiatische Märkte sowie die USA wiesen in den ersten Monaten 2018 eine hohe Dynamik auf. Der Konjunkturaufschwung in Deutschland und Europa flachte zuletzt ab. Das Wirtschaftswachstum verbleibt aber auf einem soliden Niveau. US-Protektionismus, Unsicherheit zum Ergebnis der Brexit-Verhandlungen sowie steigende Ölpreise stellen dabei wesentliche Risiken für die Weltwirtschaft und den Welthandel dar, denen besonders das Logistikgeschäft ausgesetzt ist. Die Nachfrage nach Mobilität bleibt bei fortgesetztem Beschäftigungswachstum und steigenden Löhnen robust. Die Personenverkehrsmärkte werden stark durch die jeweiligen gesetzlichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Die Unterschiede zwischen den europäischen Ländern sind hier trotz voranschreitender Liberalisierung weiterhin groß.

### Weiterhin dynamisches Weltwirtschaftswachstum – Europas Wachstum schwächer

Im ersten Halbjahr 2018 hat sich das dynamische Wachstum der Weltwirtschaft weitgehend fortgesetzt. Treiber sind eine starke Nachfrage nach Investitionsgütern sowie ein kräftiger privater Konsum. In der Folge verzeichnete auch der Welthandel deutliche Zuwächse. Risiken für das Wachstum sind unter anderem ein deutlich gestiegener Ölpreis sowie Konflikte zu Handelsfragen.

Das europäische Wirtschaftswachstum hat sich vor allem getrieben durch rückläufige Exporte bereits leicht abgeschwächt. Unsicherheiten belasten das Investitionsklima. Die Inflation hat getrieben durch einen höheren Ölpreis zuletzt zugenommen und verringert die verfügbaren Einkommen privater Haushalte.

- Wertmanagementkennzahlen überwiegend verschlechtert
- Finanz- und Vermögenslage stabil
- Netto-Finanzschulden angestiegen

Eine ähnliche Entwicklung zeichnete sich auch in Deutschland ab. Positiv entwickelte sich nach wie vor die Binnennachfrage infolge eines robusten Beschäftigungswachstums. Bei den Industriebranchen wuchs insbesondere das Baugewerbe. Gesunkene Auftragszahlen in der Industrie deuten auf ein Ende der Hochkonjunktur hin.

Die britische Wirtschaft ist im ersten Halbjahr 2018 schwächer gewachsen. Gleichbleibend hohe Inflationsraten setzen die britische Zentralbank unter Druck, die Zinsraten noch 2018 anzuheben. Zudem belastet die Unsicherheit über die Ausgestaltung des Brexit das Geschäftsklima.

### Politische Unsicherheiten sorgen für Nervosität am Energiemarkt

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

### Übererfüllung der Kürzungsbeschlüsse der OPEC bewirkt Einengung am Ölmarkt

Brent in USD/bbl	1. Halbjahr 2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	71,2	54,7	+16,5	+30,2
Höchstpreis	80,5	67,1	-	-
Tiefstpreis	61,8	44,4	-	-
Endpreis	78,5	66,9	+11,6	+17,3

Quelle: Thomson Reuters

- Die beschlossenen Förderkürzungen (OPEC+) wurden deutlich übererfüllt. Hauptgrund hierfür waren ungeplante Ausfälle in Venezuela. Gleichzeitig führte die positive Wirtschaftsentwicklung zu robuster Nachfrage vor allem aus Asien. Die daraus resultierende Angebotslücke konnte trotz immer neuer Rekordwerte bei der Ölerzeugung in den USA nur zu einem geringen Teil gedeckt werden, sodass sich der Ölmarkt spürbar einengte.

- Im Mai 2018 erreichte der Preis für Brent seinen Jahreshöchststand. Bis Mitte Mai setzten auch die spekulativen Anleger auf steigende Preise.
- OPEC+ einigte sich darauf, für einen voraussichtlich ausgeglichenen Ölmarkt im zweiten Halbjahr zu sorgen, und beschloss, die Fördermenge wieder auf den im Kürzungsbeschluss Ende 2016 festgelegten Stand hochzufahren.

### Strompreise entwickeln sich parallel zum Kohle- und CO<sub>2</sub>-Markt

Grundlaststrom (Folgejahr)	1. Halbjahr 2018	2017	Veränderung	
			absolut	%
<b>GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH</b>				
Durchschnittspreis	37,7	32,4	+ 5,3	+16,4
Höchstpreis	43,9	38,4	-	-
Tiefstpreis	32,6	28,0	-	-
Endpreis	43,9	37,2	+ 6,7	+18,0
<b>EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO<sub>2</sub></b>				
Durchschnittspreis	12,2	5,8	+ 6,4	+110
Höchstpreis	16,7	8,3	-	-
Tiefstpreis	7,6	4,3	-	-
Endpreis	15,2	8,2	+ 7,0	+ 85,4

Quelle: Thomson Reuters

- Der deutsche Stromspotmarkt zeigt sich immer stärker wetterabhängig. Die Fluktuation in der Erzeugung aus erneuerbaren Energien sorgte aufgrund der eingeschränkten Planbarkeit für deutliche Preisausschläge. Hohe Primärenergiepreise wirkten als Preistreiber.
- Nachdem bei den Koalitionsverhandlungen die Klimaziele für 2020 revidiert wurden, gab der Stromterminmarkt nach.
- Der Kohlemarkt verzeichnete infolge vorübergehender Importbeschränkungen in China eine Preisdelle. Liefer-schwierigkeiten und eine anhaltend hohe Nachfrage in Asien ließen die Preise schnell wieder anziehen.
- Das Inkrafttreten der Marktstabilitätsreserve ab 2019, die dem Markt 24 % der überschüssigen Zertifikate entzieht, sorgte für das Einpreisen einer Angebotsverknappung am CO<sub>2</sub>-Markt. Darüber hinaus lockten Diskussionen um einen Mindestpreis zusätzliche Nachfrager in den Markt, sodass sich der Preis für Emissionszertifikate seit Jahresbeginn verdoppelte.

### Ertragslage nicht zufriedenstellend

- Umsatzanstieg infolge von Leistungszuwächsen.
- Steigende Faktorkosten bei Energie und Personal.
- Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und weiteren Digitalisierung.
- Operative Ergebnisentwicklung unter Druck.

### Keine wesentlichen Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2017

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung im ersten Halbjahr 2018 wurde nicht wesentlich durch VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS [§ 61](#) beeinflusst.

### Umsatz gestiegen

Der Umsatz entwickelte sich positiv. Die Zuwächse wurden breit über die Geschäftsfelder getragen und wesentlich durch Leistungszuwächse getrieben.

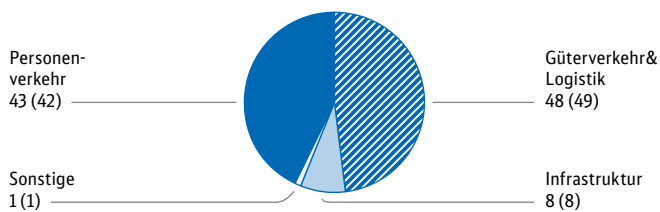
- Die UMSATZENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER [§ 23 FF.](#) war mit Ausnahme von DB Cargo und DB Netze Energie positiv. Insbesondere DB Schenker und DB Fernverkehr zeigten eine starke Entwicklung.
  - Negative operative Effekte ergaben sich aus betrieblichen Einschränkungen (im Wesentlichen STURMTIEF FRIEDRIKE [§ 8](#), starke Schneefälle in Großbritannien und Schweden sowie STREIKS IN FRANKREICH [§ 6](#), GROSSBRITANNIEN [§ 31](#) und den Niederlanden).
- Auf vergleichbarer Basis (bereinigt um Sondereffekte sowie Konsolidierungskreis- und Währungskursänderungen) ist der Umsatz etwas stärker gestiegen:
- Die Sondereffekte im ersten Halbjahr 2018 ergaben sich aus dem Wegfall von Erlösschmälerungen im Zusammenhang mit laufenden Verfahren (erstes Halbjahr 2017: aus Erlösschmälerungen für Vorjahre).
  - Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen DB Arriva (+20 Mio. €), DB Cargo (+6 Mio. €) sowie den Bereich Sonstige (+1 Mio. €).
  - Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen auf DB Schenker (–315 Mio. €), DB Arriva (–41 Mio. €) und DB Cargo (–3 Mio. €).

Umsatz in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
DB-Konzern	21.555	21.066	+ 489	+ 2,3
± Sondereffekte	- 7	4	- 11	-
<b>DB-Konzern bereinigt</b>	<b>21.548</b>	<b>21.070</b>	<b>+ 478</b>	<b>+ 2,3</b>
± Konsolidierungskreisänderungen	- 27	- 1	- 26	-
± Währungskursänderungen	359	-	+ 359	-
<b>DB-Konzern vergleichbar</b>	<b>21.880</b>	<b>21.069</b>	<b>+ 811</b>	<b>+ 3,8</b>

Außenumsatz nach Geschäftsfeldern in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
DB Fernverkehr	2.177	2.028	+149	+7,3
DB Regio	4.325	4.254	+71	+1,7
DB Arriva	2.702	2.659	+43	+1,6
DB Cargo	2.112	2.150	-38	-1,8
DB Schenker	8.301	8.072	+229	+2,8
DB Netze Fahrweg	754	746	+8	+1,1
DB Netze Personenbahnhöfe	297	273	+24	+8,8
DB Netze Energie	628	654	-26	-4,0
Sonstige	252	234	+18	+7,7
<b>DB-Konzern bereinigt</b>	<b>21.548</b>	<b>21.070</b>	<b>+478</b>	<b>+2,3</b>

### Umsatzstruktur annähernd unverändert

Außenumsatzstruktur nach Bereichen in % 1. Halbjahr 2018 (1. Halbjahr 2017)



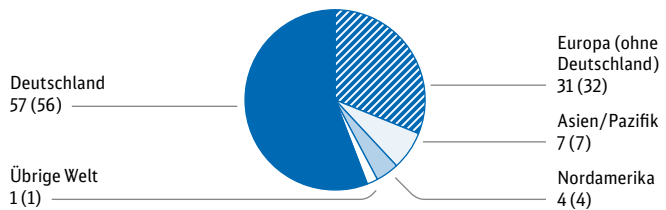
Auf der Ebene der Geschäftsfelder gab es in der Umsatzstruktur keine wesentlichen Änderungen.

Außenumsatz nach Regionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Deutschland	12.204	11.850	+354	+3,0
Europa (ohne Deutschland)	6.745	6.669	+76	+1,1
Asien/Pazifik	1.447	1.404	+43	+3,1
Nordamerika	885	878	+7	+0,8
Übrige Welt	267	269	-2	-0,7
<b>DB-Konzern bereinigt</b>	<b>21.548</b>	<b>21.070</b>	<b>+478</b>	<b>+2,3</b>

Die Umsatzentwicklung in den einzelnen Regionen wurde vor allem getrieben durch Leistungszuwächse.

- In Deutschland stieg der Umsatz insbesondere infolge von Zuwächsen bei DB Netze Fahrweg, DB Fernverkehr und DB Regio an.
- Die Umsatzentwicklung in Europa (ohne Deutschland) war leicht positiv und wurde getrieben durch Volumenzuwächse bei DB Arriva und bei DB Schenker. Dämpfend wirkten neben BETRIEBLICHEN EINSCHRÄNKUNGEN (147 F.) bei DB Arriva und DB Cargo vor allem negative Währungskurseffekte aus der Entwicklung des britischen Pfunds.
- In den Regionen Asien/Pazifik und Nordamerika stieg der Umsatz infolge der Geschäftsentwicklung bei DB Schenker. Gegenläufig wirkten negative Währungskurseffekte.

Außenumsatz nach Regionen in % 1. Halbjahr 2018 (1. Halbjahr 2017)



### Ergebnisentwicklung unter Druck Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten. Das Vorgehen bei den UMGLEICHUNGEN UND BEREINIGUNGEN (INTEGRIERTER BERICHT 2017 (84)) ist unverändert.

### Operative Ergebnisgrößen entwickelten sich rückläufig

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Halbjahr 2018 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2017. Die Auswirkungen der Veränderungen im Konsolidierungskreis und aus Währungskurseffekten sind in der folgenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert.

Im ersten Halbjahr 2018 wirkten Währungskurseffekte insgesamt ertrags- und aufwandsmindernd. Effekte aus Veränderungen im Konsolidierungskreis waren nicht wesentlich.

Das bereinigte EBIT entwickelte sich schwächer als im ersten Halbjahr 2017. Die Belastungen aus betrieblichen Einschränkungen, Faktorkostensteigerungen (insbesondere in Deutschland) sowie Aufwendungen für zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und für die Digitalisierung überstiegen die Zuwächse auf der Ertragsseite deutlich.

- Die UMSATZENTWICKLUNG (14 F.) war positiv.
- Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall von Einmalwirkungen aus dem ersten Halbjahr 2017, wie der Erstattung der KERNBRENNSTOFFSTEUER (INTEGRIERTER BERICHT 2017 (145)) und erhaltenen Schadenersatzzahlungen. Gegenläufig wirkten höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	1. Halbjahr						Veränderung				
	2018	Umgliederungen			Bereinigung Sonder- effekte	2018 bereinigt	2017 bereinigt	absolut	davon Konsoli- dierungs- kreis- effekte	davon Wäh- rungs- kurs- effekte	%
		Auf-/Ab- zinsung IFRS	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- Amorti- sation							
Umsatz	21.555	-	-	-	-7	21.548	21.070	+478	+26	-359	+2,3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.446	-	-	-	-	1.446	1.376	+70	-0	-0	+5,1
Sonstige betriebliche Erträge	1.206	-	-	-	-2	1.204	1.232	-28	+1	-5	-2,3
Materialaufwand	-10.743	-	-	-	-0	-10.743	-10.396	-347	-10	+217	+3,3
Personalaufwand	-8.495	-	-	-	72	-8.423	-8.148	-275	-9	+83	+3,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.727	-	-	-	-1	-2.728	-2.560	-168	-7	+54	+6,6
EBITDA/EBITDA bereinigt	2.242	-	-	-	62	2.304	2.574	-270	+1	-10	-10,5
Abschreibungen	-1.360	-	-	30	-	-1.330	-1.395	+65	-2	+5	-4,7
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)   EBIT bereinigt</b>	<b>882</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>62</b>	<b>974</b>	<b>1.179</b>	<b>-205</b>	<b>-1</b>	<b>-5</b>	<b>-17,4</b>
Zinsergebnis   Operativer Zinssaldo	-330	13	-	-	2	-315	-332	+17	-0	+1	-5,1
<b>Operatives Ergebnis nach Zinsen</b>	<b>552</b>	<b>13</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>64</b>	<b>659</b>	<b>847</b>	<b>-188</b>	<b>-1</b>	<b>-4</b>	<b>-22,2</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen   Beteiligungsergebnis	8	-	-	-	-	8	14	-6	-	-0	-42,9
Übriges Finanzergebnis	0	-13	-	-	-	-13	-23	+10	+2	+2	-43,5
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-30	-	-30	-38	+8	-	+0	-21,1
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-64	-64	-67	+3	-	+1	-4,5
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>560</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>560</b>	<b>733</b>	<b>-173</b>	<b>+1</b>	<b>-1</b>	<b>-23,6</b>

- Der Materialaufwand stieg an. Hierbei wirkten sich höhere eingekaufte Transportleistungen bei DB Schenker infolge von Volumenzuwächsen und von gestiegenen Frachtraten aus. Darüber hinaus belasteten höhere Energiekosten die Entwicklung.
- Der Personalaufwand legte ebenfalls deutlich zu. Neben Tarifeffekten vor allem in Deutschland wirkte sich auch die höhere Mitarbeiterzahl aus.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich. Getrieben wurde die Entwicklung durch höhere Mietaufwendungen vor allem bei DB Schenker sowie durch Kostenbelastungen für zusätzliche Maßnahmen im Bereich Qualität und Digitalisierung in Deutschland. Im Saldo stiegen die Aufwendungen deutlicher als die Erträge. Das bereinigte EBITDA ging spürbar zurück.
- Der Rückgang der Abschreibungen resultierte insbesondere aus der Anpassung bilanzieller an wirtschaftliche Nutzungsdauern von Anlagen bei DB Netze Fahrweg. Gegenläufig wirkten investitionsbedingt höhere Abschreibungen unter anderem für ICE-4-Züge teilweise kompensierend.

Die Entwicklung der **BEREINIGTEN ERGEBNISGRÖSSEN DER GESCHÄFTSFELDER** § 23 FF. war überwiegend schwach. Die Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn entwickelten sich getrieben durch Faktorkostensteigerungen, betriebliche Einschränkungen und Kostenbelastungen aus zusätzlichen Qualitätsmaßnahmen insgesamt rückläufig. Hinzu kamen operative Schwierigkeiten bei DB Regio und DB Cargo. Auch der Bereich Sonstige verzeichnete einen spürbaren Rückgang infolge von Personalkostensteigerungen und höheren Projektaufwendungen. Die Ergebnisentwicklung von DB Netze Fahrweg wirkte gegenläufig positiv. DB Arriva lag trotz Belastungen unter anderem durch betriebliche Einschränkungen nur leicht unter dem ersten Halbjahr 2017. Das Ergebnis von DB Schenker war etwas besser.

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
DB Fernverkehr	206	216	-10	-4,6
DB Regio	214	314	-100	-31,8
DB Arriva	106	110	-4	-3,6
DB Cargo	-127	-28	-99	-
DB Schenker	216	208	+8	+3,8
DB Netze Fahrweg	483	389	+94	+24,2
DB Netze Personenbahnhöfe	158	150	+8	+5,3
DB Netze Energie	12	44	-32	-72,7
Sonstige/Konsolidierung	-294	-224	-70	+31,3
<b>DB-Konzern</b>	<b>974</b>	<b>1.179</b>	<b>-205</b>	<b>-17,4</b>

Die Entwicklung des operativen Ergebnisses nach Zinsen war etwas weniger negativ, da sich der operative Zinssaldo verbesserte. Hier wirkten im Wesentlichen Effekte aus niedrigeren Zinsen bei Refinanzierungen.

Das rückläufige Beteiligungsergebnis wurde maßgeblich durch Veränderungen bei Etihad Rail und London Overground (Geschäft ist im zweiten Halbjahr 2017 auf die vollkonsolidierte Arriva Rail London übergegangen) getrieben.

Die Entwicklung im übrigen Finanzergebnis ergab sich im Wesentlichen aus Effekten aus Sicherungsgeschäften.

Die außerordentlichen Belastungen waren etwas geringer als im ersten Halbjahr 2017, dies beeinflusste die rückläufige Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aber nicht wesentlich.

### Außerordentliche Belastungen etwas geringer

Außerordentliches Ergebnis in Mio. €	1. Halbjahr			
	2018	davon EBIT-wirksam	2017	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	-	-	-	-
DB Regio	0	0	28	28
DB Arriva	1	1	0	0
DB Cargo	-3	-3	-1	-1
DB Schenker	0	0	-1	-1
DB Netze Fahrweg	-1	0	-3	-3
DB Netze Personenbahnhöfe	7	7	-3	-3
DB Netze Energie	-	-	-15	-15
Sonstige/Konsolidierung	-68	-67	-72	-72
<b>DB-Konzern</b>	<b>-64</b>	<b>-62</b>	<b>-67</b>	<b>-67</b>

Das außerordentliche Ergebnis veränderte sich nicht wesentlich und setzte sich unter anderem aus folgenden Sonder-effekten zusammen:

- Aufwendungen im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen (DB Cargo),
- Effekte aus Zivilverfahren im Zusammenhang mit Infrastrukturentgelten (DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe),
- Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen aus personalvertraglichen Verpflichtungen (Sonstige).

Im ersten Halbjahr 2017 setzte sich das außerordentliche Ergebnis unter anderem aus folgenden Sondereffekten zusammen:

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

### Ergebnis nach Steuern ebenfalls schwächer

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	560	733	-173	-23,6
Ertragsteuern	2	46	-44	-95,7
tatsächliche Ertragsteuern	-99	-82	-17	+20,7
latenter Steuerertrag	101	128	-27	-21,1
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>562</b>	<b>779</b>	<b>-217</b>	<b>-27,9</b>
Aktionäre der DB AG	554	766	-212	-27,7
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	8	13	-5	-38,5

Der Rückgang des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde durch die Entwicklung der Ertragsteuerposition verstärkt. Hier wirkten insbesondere höhere Ertragsteuerrisiken im Ausland sowie die rückläufige Entwicklung der latenten Steuerposition bei der DB AG. Die Verbesserung der erwarteten Nutzung steuerlicher Verlustvorträge erreichte dabei nicht das Niveau des ersten Halbjahres 2017. Das Ergebnis nach Ertragsteuern sank daher deutlicher.

### Finanzlage stabil

- Insgesamt vier Anleihen (2,0 Mrd. €) emittiert.
- Rating-Einstufungen stabil.

### Zinsniveau steigt weiter an

Rendite Bundesanleihen (zehnjährige) in %	1. Halbjahr		Veränderung in Prozentpunkten
	2018	2017	
Durchschnittsrendite	0,55	0,38	+0,17
Höchstrendite	0,81	0,64	+0,17
Tiefstrendite	0,19	0,15	+0,04
Endrendite	0,30	0,42	-0,12

Quelle: Thomson Reuters

Nachdem die Rendite zehnjähriger Bundesanleihen bis Anfang Februar noch gestiegen war, fiel sie im weiteren Verlauf des ersten Halbjahres 2018. Während die US-Notenbank (Fed) bereits zweimal den Leitzins auf eine Spanne von 1,75 bis 2,00% angehoben hat, will die Europäische Notenbank (EZB) die extrem lockere Geldpolitik nur sehr langsam zurückfahren. Obgleich das Anleihekaufprogramm ab Oktober 2018 halbiert und ab Jahresende komplett eingestellt werden soll, wird eine Leitzinsanhebung durch die EZB voraussichtlich nicht vor Sommer 2019 kommen. Weitere kurstreibende Effekte bei Anleihen waren die Unsicherheit aufgrund von Handelsstreitigkeiten, getrieben vor allem durch die USA, und die Wahl einer eurokritischen Regierung in Italien.

## Finanzmanagement stabil

in Mrd. €	Volumen 30.06. 2018	davon in Anspruch genommen	Volumen 31.12. 2017	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	25,0	19,2	25,0	19,3
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,4	0,7	3,4	0,5
Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm	2,0	1,1	2,0	-
Garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten	2,0	-	2,0	-

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 19 F. erläutert.

- Für die langfristige Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung. Über die DB Finance wurden unter dem EDIP zwei Euro-Anleihen mit Laufzeiten von 10 und 15,5 Jahren und einem Volumen von 1.000 Mio. € und 750 Mio. € emittiert. Gegenläufig wurden zwei Anleihen über 1.600 Mio. € und 300 Mio. € getilgt. Die absolute Inanspruchnahme des EDIP hat sich per 30. Juni 2018 dementsprechend im Vergleich zum Jahresende 2017 leicht um 0,1 Mrd. € reduziert. Der Auslastungsgrad per 30. Juni 2018 beträgt 77 % (per 31. Dezember 2017: 77%).
- Darüber hinaus steht uns ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter diesem Programm wurde eine Anleihe begeben und eine bestehende Anleihe erhöht (Laufzeiten: 14,5 und 10 Jahre; Gesamtvolumen 228 Mio. € (150 Mio. AUD und 206 Mio. AUD)).
- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm im Volumen von 2 Mrd. € zur Verfügung.

- Zudem verfügten wir per 30. Juni 2018 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten 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 2017: 0,1 Mrd. €).
- Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,2 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2017: 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 2018 wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen oder Sale-and-Leaseback-Verträge abgeschlossen.

## Vier Anleihen emittiert

Anleiheemissionen 1. Halbjahr 2018/ISIN	Emit-tent	Wäh-rung	Volu-men in Mio.	Volu-men in Mio. €	Kupon in %	Fällig-keit	Lauf-zeit in Jahren
XS1752475720	DB Finance	EUR	1.000	1.000	1,000	Dez. 2027	10,0
XS1772374770	DB Finance	EUR	750	750	1,625	Aug. 2033	15,5
AU3CB0248250 <sup>1)</sup>	DB Finance	AUD	150	94	4,050	Okt. 2032	14,5
AU3CB0253623 <sup>1)</sup>	DB Finance	AUD	206	133	3,494	Juni 2028	10,0

<sup>1)</sup> Privatplatzierung.

Über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance haben wir im ersten Halbjahr 2018 vier Anleihen im Gegenwert von knapp 2,0 Mrd. € emittiert. Anfang Juli haben wir noch eine CHF-ANLEIHE 49 begeben. Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten. Erlöse von nicht in Euro begebenen Anleihen wurden in Euro gewappt.

Die Nachfrage nach den zwei öffentlichen Emissionen unter dem European-Debt-Issuance-Programm kam im Wesentlichen von institutionellen Investoren aus Europa und Asien.

Außerdem haben wir unter dem neu etablierten Australian-Debt-Issuance-Programm weitere zwei Anleihen begeben. Die beiden Privatplatzierungen wurden bei institutionellen Investoren in Asien (insbesondere Japan) platziert.

## Rating-Einstufungen stabil

Rating-Einstufungen DB AG	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. Moody's hat im ersten Halbjahr 2018 ein Update zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht und die Rating-Einstufungen und den Ausblick unverändert gelassen.

Weitere Informationen zum Thema [RATING \(WWW.DB.DE/RATING\)](http://WWW.DB.DE/RATING) und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

## Wertmanagementkennzahlen überwiegend unter Druck

- Operative Ergebnisentwicklung belastet ROCE, Tilgungsdeckung und Netto-Finanzschulden/EBITDA.
- Überproportionaler Anstieg des Eigenkapitals treibt Gearing.

## ROCE gesunken

ROCE in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
EBIT bereinigt <sup>1)</sup>	974	1.179	- 205	- 17,4
Capital Employed per 30.06. <sup>2)</sup>	36.201	34.506	+ 1.695	+ 4,9
<b>ROCE in %</b>	<b>5,4</b>	<b>6,8</b>	-	-
Zielwert in %	≥ 8,0	≥ 9,0	-	-

<sup>1)</sup> Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte hochgerechnet.

<sup>2)</sup> Zahl per 30. Juni 2017 angepasst 60 F.

Der ROCE sank infolge des Rückgangs des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen Anstieg des Capital Employed. Der Anstieg des Capital Employed resultierte überwiegend aus der Investitionstätigkeit und Working-Capital-Effekten.

## Verschuldungskennzahlen entwickeln sich überwiegend schwach Tilgungsdeckung rückläufig

Tilgungsdeckung in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
EBITDA bereinigt <sup>1)</sup>	2.304	2.574	- 270	- 10,5
⊕ Operativer Zinssaldo <sup>1)</sup>	- 315	- 332	+ 17	- 5,1
⊕ Abschreibungsanteil Leaserate <sup>1)</sup>	553	522	+ 31	+ 5,9
⊕ Originärer Steueraufwand <sup>1)</sup>	- 99	- 82	- 17	+ 20,7
<b>Operativer Cashflow nach Steuern</b>	<b>2.443</b>	<b>2.682</b>	<b>- 239</b>	<b>- 8,9</b>
Netto-Finanzschulden per 30.06.	19.704	19.030	+ 674	+ 3,5
⊕ Barwert Operate Leases per 30.06.	4.875	4.798	+ 77	+ 1,6
<b>Adjustierte Netto-Finanzschulden per 30.06.</b>	<b>24.579</b>	<b>23.828</b>	<b>+ 751</b>	<b>+ 3,2</b>
⊕ Pensionsverpflichtungen per 30.06. <sup>2)</sup>	4.269	3.958	+ 311	+ 7,9
<b>Adjustierte Netto-Schulden per 30.06.<sup>2)</sup></b>	<b>28.848</b>	<b>27.786</b>	<b>+ 1.062</b>	<b>+ 3,8</b>
<b>Tilgungsdeckung in %</b>	<b>16,9</b>	<b>19,3</b>	-	-
Zielwert in %	≥ 25,0	≥ 25,0	-	-

<sup>1)</sup> Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte hochgerechnet.

<sup>2)</sup> Zahl per 30. Juni 2017 angepasst 60 F.

Ein deutlicher Rückgang des operativen Cashflows nach Steuern bei gleichzeitiger Erhöhung der adjustierten Netto-Schulden führte zu einem Rückgang der Tilgungsdeckung. Neben den Netto-Finanzschulden stiegen auch die Pensionsverpflichtungen.

## Gearing verbessert

Gearing per 30.06. in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Netto-Finanzschulden	19.704	19.030	+ 674	+ 3,5
⊖ Eigenkapital <sup>1)</sup>	14.143	13.362	+ 781	+ 5,8
<b>Gearing in %</b>	<b>139</b>	<b>142</b>	-	-
Zielwert in %	100	100	-	-

<sup>1)</sup> Zahl per 30. Juni 2017 angepasst 60 F.

Das Gearing hat sich leicht verbessert, liegt aber weiterhin über dem Zielwert von 100%. Maßgeblich für diese Entwicklung war der Anstieg des EIGENKAPITALS 22 durch die KAPITALMASSNAHMEN DES BUNDES (INTEGRIERTER BERICHT 2017 43) im Vorjahr. Höhere NETTO-FINANZSCHULDEN 20 F. wirkten teilweise kompensierend.

## Netto-Finanzschulden/EBITDA deutlich verschlechtert

Netto-Finanzschulden/EBITDA in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Netto-Finanzschulden per 30.06.	19.704	19.030	+ 674	+3,5
EBITDA bereinigt <sup>1)</sup>	2.304	2.574	- 270	-10,5
<b>Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)</b>	<b>4,3</b>	<b>3,7</b>	-	-
Zielwert (Multiplikator)	≤ 2,5	≤ 2,5	-	-

<sup>1)</sup> Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte hochgerechnet.

Die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA hat sich im ersten Halbjahr 2018 infolge eines Anstiegs der Netto-Finanzschulden bei einem gleichzeitigen Rückgang des bereinigten EBITDA deutlich verschlechtert.

## Flüssige Mittel deutlich gestiegen

Kurzfassung Kapitalflussrechnung in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.294	762	+ 532	+ 69,8
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 1.863	- 1.496	- 367	+ 24,5
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	850	- 773	+ 1.623	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	276	- 1.544	+ 1.820	-
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	3.673	3.397	+ 276	+ 8,1

- Maßgeblich für den deutlichen Anstieg des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war vor allem der Wegfall des Einmaleffekts aus der Zahlung infolge des ENTSORGUNGSFONDSGESETZES (INTEGRIERTER BERICHT 2017 145) im ersten Halbjahr 2017.
- Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg ebenfalls deutlich. Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Auszahlungen für Netto-Investitionen (+ 446 Mio. €), unter anderem im Zusammenhang mit der Abnahme von ICE-4-Zügen. Gegenläufig wirkte unter anderem der Rückgang des Mittelabflusses für den Erwerb von Anteilen an Unternehmen (- 24 Mio. €), im Wesentlichen infolge des Beteiligungserwerbs an uShip bei DB Schenker im ersten Halbjahr 2017. Zudem stiegen die Einzahlungen für die Veräußerung von Anlagengütern (+ 33 Mio. €) unter anderem infolge von Grundstücksverkäufen bei DB Netze Fahrweg.
- Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit stieg deutlich. Die Entwicklung wurde im Wesentlichen getrieben durch höhere Mittelzuflüsse aus der Emission von Commercial Paper (+ 1.139 Mio. €).

Geringere Mittelabflüsse für die Rückzahlungen von Zinslosen Darlehen (- 206 Mio. €) sowie die im Rahmen der KAPITALMASSNAHMEN DES BUNDES (INTEGRIERTER BERICHT 2017 43) durchgeführte Dividendenreduktion wirkten unterstützend.

- Per 30. Juni 2018 verfügte der DB-Konzern über einen im Vergleich zum Vorjahresende höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

## Vermögenslage stabil

- Netto-Finanzschulden unter anderem investitionsbedingt angestiegen.
- Fahrzeuginvestitionen treiben Anstieg der Investitionen.
- Eigenkapitalquote infolge gestiegener Bilanzsumme etwas gesunken.

## Netto-Finanzschulden angestiegen

Netto-Finanzschulden in Mio. €	30.06. 2018		31.12. 2017		Veränderung	
			absolut	%		
Zinslose Darlehen	1.036	1.014	+ 22	+ 2,2		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	490	501	- 11	- 2,2		
Sonstige Finanzschulden	21.942	20.561	+ 1.381	+ 6,7		
davon Anleihen	19.724	19.616	+ 108	+ 0,6		
<b>Finanzschulden</b>	<b>23.468</b>	<b>22.076</b>	<b>+ 1.392</b>	<b>+ 6,3</b>		
– Flüssige Mittel und Finanzforderungen	- 3.806	- 3.528	- 278	+ 7,9		
– Effekte aus Währungssicherungen	42	75	- 33	- 44,0		
<b>Netto-Finanzschulden</b>	<b>19.704</b>	<b>18.623</b>	<b>+ 1.081</b>	<b>+ 5,8</b>		

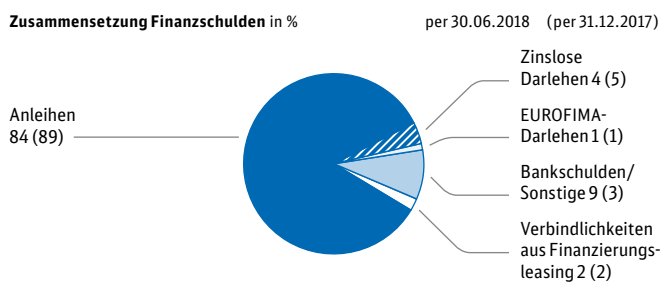
Die Netto-Finanzschulden sind per 30. Juni 2018 angestiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Mittelbedarf für Investitionen und Working Capital.

- Die Finanzschulden sind deutlich gestiegen:
  - Die Zinslosen Darlehen stiegen bewertungsbedingt geringfügig.
  - Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing gingen im Wesentlichen tilgungsbedingt zurück.
  - Innerhalb der sonstigen Finanzschulden stiegen die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper emissionsbedingt deutlich (+ 1.139 Mio. €).
  - Der Euro-Wert der ausstehenden ANLEIHEN 18 ist emissionsbedingt leicht gestiegen. Währungskurseffekte spielten keine wesentliche Rolle bei der Entwicklung.
- Die Effekte aus Währungskurssicherungen, die auf den jeweils abgesicherten Wechselkurs zum Emissionszeitpunkt abstellen, wirkten verschuldungserhöhend (per 31. Dezember 2017: verschuldungserhöhend), sodass der positive Effekt im Anleihenbestand kompensiert wird.



Unsere Fremdwährungsanleihen werden überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskurschwankungen abgesichert, sodass die Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.

— Die flüssigen Mittel erhöhten sich deutlich. Infolge der Emission von Commercial Paper hat sich per 30. Juni 2018 strukturell eine Verschiebung zur Position »Bankschulden/Sonstige« ergeben. Der Anteil der Anleihen an den Finanzschulden nahm gegenläufig ab.

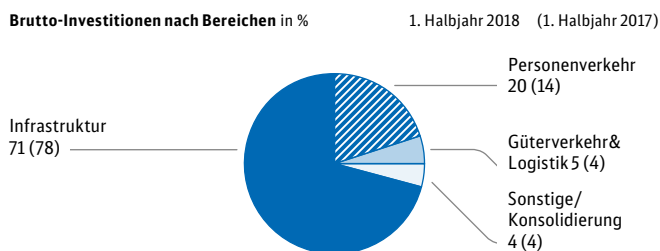


### Netto-Investitionen deutlich gestiegen

Investitionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Brutto-Investitionen	4.217	4.108	+109	+2,7
– Investitionszuschüsse	2.292	2.618	-326	-12,5
<b>Netto-Investitionen</b>	<b>1.925</b>	<b>1.490</b>	<b>+435</b>	<b>+29,2</b>

Der Anstieg der Brutto-Investitionen resultierte vor allem aus deutlich höheren Investitionen in Fahrzeuge. Die INVESTITIONSZUSCHÜSSE ([www.db.de/investitionen](http://www.db.de/investitionen)) gingen plangemäß zurück. Sie machten rund 54% (im ersten Halbjahr 2017: rund 64%) der Brutto-Investitionen aus. Im zweiten Halbjahr erwarten wir wieder einen deutlichen Anstieg.

Der Anstieg der Netto-Investitionen wurde maßgeblich getrieben durch DB Fernverkehr (vor allem Investitionen in neue ICE-4-Züge) und DB Regio (Investition in Züge entsprechend gewonnenen Ausschreibungen).



Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit liegt in Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie in der Verjüngung unserer Fahrzeugflotte. Die Struktur der Brutto-Investitionen hat sich im Wesentlichen infolge höherer Investitionen in die Schienenfahrzeuge zugunsten des Personenverkehrs verschoben.

### Regionaler Schwerpunkt unverändert in Deutschland

Brutto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Deutschland	4.008	3.832	+176	+4,6
Europa (ohne Deutschland)	209	247	-38	-15,4
Asien/Pazifik	16	11	+5	+45,5
Nordamerika	5	4	+1	+25,0
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	-23	12	-35	-
<b>DB-Konzern</b>	<b>4.217</b>	<b>4.108</b>	<b>+109</b>	<b>+2,7</b>

Netto-Investitionen nach Regionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Deutschland	1.716	1.214	+502	+41,4
Europa (ohne Deutschland)	209	247	-38	-15,4
Asien/Pazifik	16	11	+5	+45,5
Nordamerika	5	4	+1	+25,0
Übrige Welt	2	2	-	-
Konsolidierung	-23	12	-35	-
<b>DB-Konzern</b>	<b>1.925</b>	<b>1.490</b>	<b>+435</b>	<b>+29,2</b>

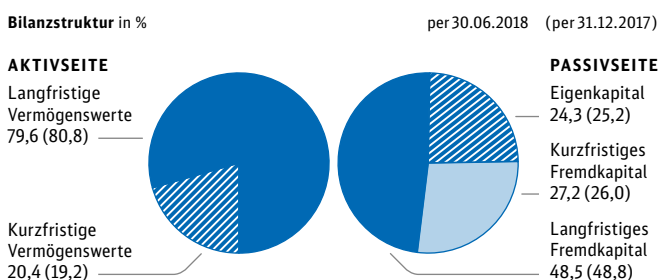
In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Hier ist der Anstieg insbesondere auf höhere Fahrzeuginvestitionen bei DB Fernverkehr und DB Regio zurückzuführen. Gegenläufig gingen Investitionszuschüsse für die Infrastruktur temporär zurück.

In Europa (ohne Deutschland) gingen die Investitionen infolge geringerer Busbeschaffungen von DB Arriva in Großbritannien zurück. Teilweise gegenläufig wirkten höhere Fahrzeuginvestitionen bei DB Arriva in Schweden und den Niederlanden.

Der deutliche Anstieg in Asien/Pazifik resultierte unter anderem aus Investitionen in Logistikzentren.

## Eigenkapital annähernd unverändert

Bilanz in Mio. €	30.06.2018	31.12.2017	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	58.155	56.436	+1.719	+3,0
<b>AKTIVSEITE</b>				
Langfristige Vermögenswerte	46.310	45.625	+685	+1,5
Kurzfristige Vermögenswerte	11.845	10.811	+1.034	+9,6
<b>PASSIVSEITE</b>				
Eigenkapital	14.143	14.238	-95	-0,7
Langfristiges Fremdkapital	28.179	27.510	+669	+2,4
Kurzfristiges Fremdkapital	15.833	14.688	+1.145	+7,8



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 haben.

Die Bilanzsumme ist leicht gestiegen:

- Die langfristigen Vermögenswerte lagen leicht höher. Maßgeblich dafür war insbesondere das durch Fahrzeugzugänge bei DB Fernverkehr gestiegene Sachanlagevermögen (+553 Mio. €). Zudem erhöhten sich auch die aktiven latenten Steuern (+96 Mio. €) infolge verbesserter steuerlicher Ergebniserwartungen der DB AG im Vergleich zum Jahresende 2017.
- Der Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte resultierte maßgeblich aus der Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+315 Mio. €) sowie der kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+310 Mio. €) vor allem bei DB Schenker und DB Vertrieb. Auch die flüssigen Mittel (+276 Mio. €) stiegen.

Strukturell ergab sich auf der Aktivseite daraus keine wesentliche Änderung.

Auf der Passivseite sank das Eigenkapital leicht. Erhöhende Effekte resultierten vor allem aus dem erwirtschafteten Ergebnis (+562 Mio. €) sowie aus dem Anstieg der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit Volatilitäten von Sicherungsgeschäften (+74 Mio. €). Gegenläufig wirkten insbesondere die Dividendenzahlung an den Bund (–450 Mio. €) sowie die in den Rücklagen erfassten vor allem zinsbedingten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (–294 Mio. €).

Auch die Eigenkapitalquote sank infolge der gestiegenen Bilanzsumme leicht.

- Das langfristige Fremdkapital stieg infolge:
  - höherer langfristiger FINANZSCHULDEN (20 F. (+539 Mio. €) infolge der Emission von neuen Anleihen und eines Anstiegs der Pensionsverpflichtungen (+329 Mio. €) infolge eines leicht rückläufigen Zinssatzes bei der Neubewertung.
  - Gegenläufig verzeichneten die sonstigen Rückstellungen (–89 Mio. €) und die passiven Abgrenzungen (–89 Mio. €) einen Rückgang.
- Das kurzfristige Fremdkapital stieg noch deutlicher. Dies resultierte im Wesentlichen aus:
  - gestiegenen kurzfristigen Finanzschulden (+853 Mio. €) infolge der Emission von Commercial Paper,
  - höheren passiven Abgrenzungen (+160 Mio. €) und
  - gestiegenen kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten (+115 Mio. €) unter anderem aus saisonalen Personaleffekten.

In der Struktur der Passivseite ist der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals in der Folge gestiegen. Der Anteil des langfristigen Fremdkapitals war nahezu unverändert.

## Einkaufsvolumen leicht angestiegen

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Einkaufsvolumen betrug im ersten Halbjahr 2018 16,7 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2017: 14,5 Mrd. €).

- Im Bereich Fracht- und Speditionsleistungen blieb das Einkaufsvolumen mit 5,2 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2017: 5,2 Mrd. €) auf einem konstant hohen Niveau.
- Bei den industriellen Produkten erhöhte sich das Einkaufsvolumen auf 4,0 Mrd. €, gegenüber dem ersten Halbjahr 2017 mit 3,2 Mrd. €.
- Bei Bau- und Ingenieurleistungen ist mit 3,2 Mrd. € ein Anstieg zu verzeichnen (im ersten Halbjahr 2017: 2,5 Mrd. €).
- Die Dienstleistungen Dritter stiegen ebenfalls auf 2,8 Mrd. € an (im ersten Halbjahr 2017: 2,2 Mrd. €).
- Leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe stiegen geringfügig von 1,4 Mrd. € im ersten Halbjahr 2017 auf 1,5 Mrd. € im ersten Halbjahr 2018.

Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland ist auf 86% (im ersten Halbjahr 2017: 84%) angestiegen.

# Entwicklung der Geschäftsfelder

— Positive Entwicklung bei DB Fernverkehr  
— DB Schenker treibt Umsatzentwicklung

— DB Cargo mit schwieriger Entwicklung  
— Deutlicher Ergebnismrückgang bei DB Regio

## Geschäftsfelder im Überblick

Umsatz bereinigt in Mio. €	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%	2018	2017	absolut	%
DB Fernverkehr	2.255	2.107	+148	+7,0	2.177	2.028	+149	+7,3
DB Regio	4.376	4.304	+72	+1,7	4.325	4.254	+71	+1,7
DB Arriva	2.706	2.662	+44	+1,7	2.702	2.659	+43	+1,6
DB Cargo	2.255	2.306	-51	-2,2	2.112	2.150	-38	-1,8
DB Schenker	8.333	8.103	+230	+2,8	8.301	8.072	+229	+2,8
DB Netze Fahrweg	2.720	2.652	+68	+2,6	754	746	+8	+1,1
DB Netze Personenbahnhöfe	668	635	+33	+5,2	297	273	+24	+8,8
DB Netze Energie	1.383	1.416	-33	-2,3	628	654	-26	-4,0
Sonstige	2.274	2.154	+120	+5,6	252	234	+18	+7,7
Konsolidierung	-5.422	-5.269	-153	+2,9	-	-	-	-
<b>DB-Konzern</b>	<b>21.548</b>	<b>21.070</b>	<b>+478</b>	<b>+2,3</b>	<b>21.548</b>	<b>21.070</b>	<b>+478</b>	<b>+2,3</b>

Operative Ergebnisgrößen in Mio. €	EBITDA bereinigt				EBIT bereinigt			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%	2018	2017	absolut	%
DB Fernverkehr	328	328	-	-	206	216	-10	-4,6
DB Regio	530	634	-104	-16,4	214	314	-100	-31,8
DB Arriva	243	238	+5	+2,1	106	110	-4	-3,6
DB Cargo	-1	82	-83	-	-127	-28	-99	-
DB Schenker	314	305	+9	+3,0	216	208	+8	+3,8
DB Netze Fahrweg	815	815	-	-	483	389	+94	+24,2
DB Netze Personenbahnhöfe	228	217	+11	+5,1	158	150	+8	+5,3
DB Netze Energie	47	79	-32	-40,5	12	44	-32	-72,7
Sonstige/Konsolidierung	-200	-124	-76	+61,3	-294	-224	-70	+31,3
<b>DB-Konzern</b>	<b>2.304</b>	<b>2.574</b>	<b>-270</b>	<b>-10,5</b>	<b>974</b>	<b>1.179</b>	<b>-205</b>	<b>-17,4</b>
Marge in %	10,7	12,2	-	-	4,5	5,6	-	-

Investitionen in Mio. €	Brutto-Investitionen				Netto-Investitionen			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%	2018	2017	absolut	%
DB Fernverkehr	380	215	+165	+76,7	380	215	+165	+76,7
DB Regio	299	164	+135	+82,3	294	134	+160	+119
DB Arriva	153	184	-31	-16,8	153	184	-31	-16,8
DB Cargo	140	110	+30	+27,3	139	108	+31	+28,7
DB Schenker	78	76	+2	+2,6	78	76	+2	+2,6
DB Netze Fahrweg	2.634	2.907	-273	-9,4	545	525	+20	+3,8
DB Netze Personenbahnhöfe	291	253	+38	+15,0	138	80	+58	+72,5
DB Netze Energie	81	48	+33	+68,8	40	17	+23	+135
Sonstige/Konsolidierung	161	151	+10	+6,6	158	151	+7	+4,6
<b>DB-Konzern</b>	<b>4.217</b>	<b>4.108</b>	<b>+109</b>	<b>+2,7</b>	<b>1.925</b>	<b>1.490</b>	<b>+435</b>	<b>+29,2</b>
davon Investitionszuschüsse	2.292	2.618	-326	-12,5	-	-	-	-

## Personenverkehr

### Deutscher Markt mit fortgesetztem Wachstum

Gesamtmarkt zu Jahresbeginn 2018 mit moderatem, jedoch stetigem Verkehrsleistungsanstieg auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Wesentliche Entwicklungen waren:

- Weiterhin steigende Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Einkommen bei leicht anziehender Inflation.
- Moderat zunehmende Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) trotz steigender Kraftstoffpreise.
- Deutlich unter Vorjahr liegende Entwicklung des innerdeutschen Luftverkehrs (LV) aufgrund der Air-Berlin-Insolvenz.
- Leichte Erholung des Buslinienfernverkehrs (BLFV) nach Marktkonsolidierung im Vorjahr.
- Moderat steigende Preise im MIV und im BLFV nach deutlichem Anstieg 2017 sowie im Flugsegment nach kurzfristigem Preisanstieg durch Air-Berlin-Insolvenz Ende 2017 bei gleichzeitig relativ stabilen Bahnpreisen.

### Schienerpersonenverkehr

- Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs (SPV) mit merklichem Zuwachs im ersten Quartal (+2,7%) gegenüber entsprechendem Vorjahreszeitraum, gestützt auf fortgesetzt gute Einkommens- und Beschäftigungsentwicklung.
- SPNV mit leichtem Rückgang im ersten Quartal (–0,1%) und hoher Wettbewerbsintensität, DB Regio mit vergleichbarem Leistungsminus (–0,3%).
- Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit kräftigem Wachstum im ersten Quartal (+6,7%), getragen von Angebotserweiterungen bei DB Fernverkehr.

### Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

- Leicht wachsende Verkehrsleistung des Linienverkehrs im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) im ersten Quartal (+1,2%); beide Marktsegmente – Busliniennah- und -fernverkehr mit positiver Entwicklung.
- FlixBus mit Marktanteil von über 90% dominierender Anbieter und nach Konsolidierungsphase wieder moderat ausgeweitetem Angebot. IC Bus hält als drittgrößter Anbieter einen Marktanteil von etwa 2%.
- Leicht wachsender Busliniennahverkehr im ersten Quartal (+1,0%) dank steigender Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen vor allem in Ballungsräumen. DB-Busverkehre mit Rückgängen (–5,7%) durch nachlassende Nachfrage im ländlichen Linienahverkehr und Bereinigung des Angebotsportfolios.

### Europaweite Zugewinne für Bahnen und Busse

Entwicklung des europäischen Gesamtmarktes zu Jahresbeginn 2018 in zahlreichen europäischen Staaten gestützt durch positive Umfeldbedingungen mit wachsender Beschäftigung und steigenden Einkommen. Elektromobilität europaweit mit zunehmender Relevanz bei Ausschreibungen und Flottenerneuerungen im Busverkehr, unterstützt durch angekündigte Dieselfahrverbote in zahlreichen Städten.

- Neue Wachstums- und Wettbewerbsimpulse erkennbar, unter anderem in folgenden Ländern:
  - Finnland, Litauen, Moldawien und Norwegen bereiten Öffnung ihrer Bahnmärkte vor; Norwegen vergibt im Oktober ersten ausgeschriebenen Verkehrsvertrag.
  - Litauen trennt den Verkehrs- vom Infrastrukturbetrieb; Finnland gliedert neue Gesellschaften für Zugflotte und Immobilien aus.
  - Französischer Senat beschließt **BAHNREFORM** 6 mit Marktöffnung im Schienenpersonenverkehr.
- Europäischer SPV mit leichtem Anstieg der Verkehrsleistung in
  - Deutschland und
  - Tschechien durch Angebotsausbau der CD im internationalen Fernverkehr, insbesondere auf den Strecken Prag–Wien–Graz und Prag–Berlin–Hamburg, sowie durch intramodalen Wettbewerb mit LEO Express und RegioJet,
  - Spanien durch forcierten Vertrieb von Billigtickets für Hochgeschwindigkeitsverkehre sowie Qualitätsverbesserungen von Renfe.
- Europäischer Buslinienfernverkehr bleibt aufgrund neuer Partnerschaften und Rahmenbedingungen in Bewegung. Im Mai 2018 beschloss der EU-Verkehrsausschuss die Forderung nach Einführung einer Busmaut ab 2020. FlixBus bleibt auch europaweit Marktführer.
  - Fernbusbetreiber National Express (GB), Ouibus (FR), Marino Bus (IT) und ALSA (ES) bilden Allianz als Antwort auf Dominanz von FlixBus.
  - FlixBus schließt Vertriebspartnerschaft mit Schweizer Eurobus, der eine Lizenz für drei Schweizer Fernverkehrsstrecken bis 2020 bekommen hat.

## Auftragsentwicklung im Personenverkehr leicht angestiegen

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

Auftragsvolumen im Personenverkehr in Mrd. €	30.06. 2018	31.12. 2017	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio	70,2	68,3	+1,9	+2,8
gesichert	52,8	50,1	+2,7	+5,4
ungesichert	17,4	18,2	-0,8	-4,4
DB Arriva	21,2	22,7	-1,5	-6,6
gesichert	9,5	10,2	-0,7	-6,9
ungesichert	11,7	12,5	-0,8	-6,4
<b>Insgesamt</b>	<b>91,4</b>	<b>91,0</b>	<b>+0,4</b>	<b>+0,4</b>
gesichert	62,3	60,3	+2,0	+3,3
ungesichert	29,1	30,8	-1,7	-5,5

Im ersten Halbjahr 2018 ist das Auftragsvolumen leicht gestiegen. Den Zugängen aus Verkehrsverträgen von rund 6,9 Mrd. € standen dabei Abgänge (vorwiegend infolge erbrachter Leistungen) von rund 6,1 Mrd. € und Prämissenänderungen von rund -0,4 Mrd. € gegenüber. Das gestiegene Auftragsvolumen von DB Regio ist insbesondere auf die GEWONNENEN VERKEHRSVERTRÄGE (S-Bahn Berlin (Übergangsvertrag Teilnetz Nord-Süd und Stadtbahn), Dieselnetz Ulm und Taunusstrecke zurückzuführen.

## Geschäftsfeld DB Fernverkehr Ereignisse im ersten Halbjahr 2018

### Fahrzeugverfügbarkeit angespannt

Die Fahrzeugverfügbarkeit war im ersten Halbjahr stark angespannt. Unter anderem Einzelereignisse (schwere Wildunfälle, beschädigte Schienen), schwierige Wetterlagen, die umfassende Erneuerung in der Bestandsflotte und das komplexe Einphasen neuer ICE-Züge haben zu einer starken Verknappung der Kapazitäten und einem verschlechterten Fahrzeugzustand geführt, der sich auch negativ auf die Pünktlichkeit auswirkte.

Der InterCity (IC) 2 ist inzwischen ein stabiler Teil der Flotte im Fernverkehr. Neben den Linien 55 (Köln – Dresden) und 56 (Norddeich – Leipzig) wurde im Fahrplan 2018 die Linie 87 von Stuttgart nach Singen in Betrieb genommen. Die Pünktlichkeit liegt hier bei knapp 90% und damit deutlich über dem Durchschnitt des Fernverkehrs.

Für die neuen Radsätze der ICE-T-Flotte ist die Inbetriebnahmegenehmigung im Oktober 2016 erteilt worden. Die Umrüstung wird voraussichtlich bis 2019 dauern und war

Voraussetzung für die erfolgte Wiederaufnahme des bogen-schnellen Betriebs (Neigetechnik) der ICE-T-Flotte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017.

Die Aufnahme des Regelbetriebs des ICE 4 mit mittlerweile neun Zügen im kommerziellen Einsatz (zwölf Teiler) verlief weitgehend stabil. Die kritische Performance von Türen und Trafo im Vergleich zu Bestandsbaureihen hat sich verbessert, ist aber noch nicht auf Zielniveau.

### Fahrzeugprojekte im Fernverkehr

Das Redesign des ICE 3 wurde fortgesetzt. Bis Ende des ersten Halbjahres 2018 wurden 16 Triebzüge überholt und ausgeliefert. Die Modernisierung führt zu einer deutlichen Reduktion von Material- und Energieverbrauch und ist gegenüber einer Neubeschaffung deutlich wirtschaftlicher.

### Weitere Verbesserungen und Ausbau Internetzugang und Telefonie

Ab 2019 wird mit der Integration eines WLAN-Systems in die IC-2-Flotte begonnen. Die Vorbereitungen und Prüfung der Varianten hierzu wurden im ersten Halbjahr 2018 abgeschlossen.

### Weitere Ereignisse

- Mit dem City-Ticket machen wir das Reisen noch einfacher: Der Weg zum oder vom Bahnhof mit U-, S-, Straßenbahn oder Bus ist ab dem 1. August in über 120 deutschen Städten in allen Flex- und Sparpreistickets enthalten.

## Entwicklung im ersten Halbjahr 2018

- Positive Effekte aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld.
- Sehr gute Akzeptanz der neuen Verbindung Berlin – München.
- Weiterer Zulauf von neuen ICE-4-Fahrzeugen.
- Negative Entwicklung Pünktlichkeit.

DB Fernverkehr	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene in %	77,4	81,0	-	-
Anschlussgrad Fernverkehr/ Fernverkehr in %	84,8	86,2	-	-
Reisende Schiene in Mio.	70,9	68,3	+2,6	+3,8
Reisende Fernbus in Mio.	0,3	0,3	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	20.615	19.452	+1.163	+6,0
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	82,7	79,3	+3,4	+4,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	71,0	69,8	+1,2	+1,7
Auslastung in %	54,6	53,3	-	-
Gesamtumsatz in Mio. €	2.255	2.107	+148	+7,0
Außenumsatz in Mio. €	2.177	2.028	+149	+7,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	328	328	-	-
EBIT bereinigt in Mio. €	206	216	-10	-4,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	380	215	+165	+76,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	16.432	16.301	+131	+0,8

Die Pünktlichkeit sank aufgrund der stärker ausgelasteten Infrastruktur sowie der hohen Anzahl an Störungen der Leit- und Sicherungstechnik, der Fahrzeuge und bei der Bereitstellung der Fahrzeuge. Die gesunkene Pünktlichkeit führte auch zu einem Rückgang des Anchlusserreichungsgrads.

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war positiv:


- Die Anzahl der Reisenden und die Verkehrsleistung erhöhten sich. Treiber dieser Entwicklung waren vor allem die Angebotsausweitungen infolge der neuen Strecke Berlin–München (VDE 8) sowie der Gäubahn. Marktseitige Impulse wirkten ebenfalls positiv. Dämpfend dagegen wirkten witterungsbedingte Einschränkungen.
- Der Anstieg der Betriebsleistung resultierte ebenfalls aus der Inbetriebnahme der VDE 8 sowie der Gäubahn.
- Die Auslastung der Züge ist infolge der höheren Reisendenzahl gestiegen.

Angebotsanpassungen auf einzelnen Linien führten zu einem Anstieg der Verkehrsleistung im Busverkehr.

Die operative Ergebnisentwicklung wurde durch den Anstieg der Umsatzerlöse geprägt, der durch Aufwandssteigerungen sowie den Wegfall der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer aufgezehrt wurde, sodass das bereinigte EBITDA annähernd unverändert blieb und das bereinigte EBIT leicht zurückging.

- Der Umsatz entwickelte sich leistungs- und preisbedingt besser. Unterstützende Effekte resultierten auch aus einem im Vergleich zum ersten Halbjahr 2017 weniger intensiven Wettbewerbsumfeld.
- Der deutliche Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge (–27,0%) ist im Wesentlichen auf die im ersten Halbjahr 2017 erfolgte Rückerstattung der Kernbrennstoffsteuer zurückzuführen.
- Der Anstieg des Materialaufwands (+6,2%) wurde im Wesentlichen durch die höhere Betriebsleistung, höhere Trassennutzungsentgelte sowie Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung getrieben.
- Der höhere Personalaufwand (+1,5%) resultierte vor allem aus Tarifsteigerungen.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+13,4%) stiegen im Wesentlichen aufgrund von höheren Aufwendungen für Reisendenbetreuung, Fahrgastrechte, Vermarktung sowie IT.
- Der Anstieg der Abschreibungen (+8,9%) ist vor allem auf die neuen ICE 4 zurückzuführen. Gegenläufig wirkte die Erreichung der bilanziellen Nutzungsdauer von Lokomotiven der Baureihe 101.

Die Investitionstätigkeit lag auf einem deutlich höheren Niveau und wurde geprägt durch die Fahrzeugbeschaffungen (ICE 4). Der Abschluss des Projekts ICE-Werk Köln-Nippes dämpfte diese Entwicklung leicht.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2018 durch das TARIFLICHE WAHLMODELL  10 sowie infolge der Ausweitung des Angebots gestiegen.

## Geschäftsfeld DB Regio Verkehrsverträge in Deutschland

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 1. Halbjahr 2018	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	
		p. a.	insgesamt <sup>1)</sup>
S-Bahn Berlin Übergangsvertrag Teilnetz Nord-Süd und Stadtbahn	12/2017-06/2027	25,9	205,0
2022-Taunusstrecke	12/2021-12/2036	1,5	22,5
Dieselnetz Ulm	12/2020-12/2032 <sup>2)</sup>	1,6	19,2
RB-Linie 83 Wittlich - Trier - Luxemburg - Dommeldange	12/2019-12/2024	0,5	2,4
S-Bahn Strecke Dresden - Pirna	04/2018-12/2027	0,1	1,0
Taunusstrecke	12/2020-12/2021	1,0	1,0
<b>Insgesamt<sup>1)</sup></b>		<b>30,6</b>	<b>251,1</b>

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen möglich.

<sup>2)</sup> Option auf Verlängerung.

Im SPNV-Markt in Deutschland wurden im ersten Halbjahr 2018 neun Vergabeverfahren abgeschlossen (im ersten Halbjahr 2017: zwölf) und rund 35 Mio. Zugkilometer (Zugkm) (im ersten Halbjahr 2017: 33 Mio. Zugkm) vergeben. Von den neu vergebenen Zugkilometern wurden etwa 86% vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

DB Regio konnte sechs Verfahren (inklusive veröffentlichter Vertragsänderungen) (im ersten Halbjahr 2017: acht Verfahren) beziehungsweise 88% (im ersten Halbjahr 2017: 85%) der vergebenen Zugkilometer gewinnen.

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 1. Halbjahr 2018	Laufzeit	Umfang in Mio. Nkm <sup>1)</sup>	
		p. a.	insgesamt <sup>1)</sup>
Osnabrück Süd	02/2019-01/2029	3,9	38,7
VRN - Mosbach	01/2019-12/2028	2,6	25,9
VRN - Buchen	01/2019-12/2028	2,1	21,4
VVS - Ludwigsburg 06 - Marbach	08/2019-06/2029	1,8	14,9
Alzey - Worms Nord	08/2019-06/2029	1,5	14,5
VGF - Freudenstadt ewA 2018	12/2018-12/2026	1,9	13,3
KVV - Lußhardt	12/2018-12/2026	1,7	13,3
Holzminen Landkreis	08/2018-07/2020	2,3	4,7
Sonstige (32 Verträge)	1-10 Jahre	15,9	124,4
<b>Insgesamt<sup>1)</sup></b>		<b>33,7</b>	<b>272,9</b>

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen möglich.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im ersten Halbjahr 2018 Leistungen mit einem Volumen von 66 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im ersten Halbjahr 2017: 27 Mio. Nkm) in 102 Verfahren (im ersten Halbjahr 2017: 60 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 48% (im ersten Halbjahr 2017: 38%) vorher von DB Regio Bus erbracht.

Im ersten Halbjahr 2018 haben wir an 68 Verfahren (im ersten Halbjahr 2017: 43 Verfahren) mit einem Volumen von 49 Mio. Nkm (im ersten Halbjahr 2017: 21 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 75% (im ersten Halbjahr 2017: 19%) erzielen.

## **Ereignisse im ersten Halbjahr 2018**

### **Fahrzeugmaßnahmen umgesetzt**

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

- Für die Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar sowie die RB 44 wurde die Erneuerung von 91 elektrischen Triebzügen der Baureihe (BR) 425 abgeschlossen.
- Für die S-Bahn Hamburg wurden seit 2016 32 Fahrzeuge von insgesamt 111 Fahrzeugen der BR 474 umgebaut.
- Für den Übergangsvertrag S-Bahn München sollen insgesamt 36 Fahrzeuge der BR 420 und 238 Fahrzeuge der BR 423 umgebaut werden. Derzeit befinden sich sechs Fahrzeuge im Probebetrieb.
- Für die Fahrzeugbereitstellung für die S-Bahn Rhein-Ruhr wurden 7 von 48 zu modernisierenden ET 422 umgebaut.

### **Neue Fahrzeugbeschaffungen**

Für das Dieselnetz Ulm werden zwölf VT BR 622 LINT 54 sowie acht VT BR 623 LINT 41 bei dem Fahrzeughersteller Alstom beschafft. Diese werden nach erfolgter Abnahme an eine Leasinggesellschaft weiterveräußert und dort zum Start des Verkehrsvertrags im Dezember 2020 für die Laufzeit des Verkehrsvertrags angemietet.

### **Verzögerungen bei Fahrzeugauslieferungen**

Im ersten Halbjahr 2018 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit weiter gesteigert werden. Es kam aber auch weiterhin zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge:

- Die im Dezember 2015 durch Bombardier verspätet begonnene Auslieferung der Doppelstockwagen 2010 wurde mit dem Zulauf von weiteren 58 Fahrzeugen für die Verkehrsnetze Ringzug-West und Main-Spessart in Bayern, Nord-Süd in Berlin-Brandenburg, Main-Neckar-Ried in Hessen sowie für das Netz Mitte in Schleswig-Holstein fortgesetzt.
- Für den Einsatz im Verkehrsvertrag Schleswig-Holstein Netz West mieteten wir im Dezember 2016 von Paribus insgesamt 15 Lokomotiven und 3 Dieseltriebwagen an. Von den insgesamt 90 mangelbehafteten Reisezugwagen konnten 88 Fahrzeuge sukzessive übernommen werden. Bis zur Behebung der Mängel kommen weiterhin Bestandsfahrzeuge zum Einsatz. Die Zeichnung des Mietvertrags mit Paribus soll mit dem Abschluss der Instandhaltungsarbeiten im zweiten Halbjahr 2018 erfolgen.
- Von den acht Vorserienfahrzeugen der BR 490 für die S-Bahn Hamburg wurden vier ausgeliefert, die restlichen sollen in den nächsten Monaten folgen und im Probebetrieb eingesetzt werden. Die S-Bahn Hamburg bemüht sich zudem um die Überlassung weiterer 42 der insgesamt 60 Fahrzeuge bis Ende 2018.
- Bei der Auslieferung der Dieseltriebzüge Link von PESA der BR 632/633 für das Sauerlandnetz sowie für die Dreiecksbahn erwarten wir Verzögerungen von über zwei Jahren, für das D-Netz Allgäu von durchschnittlich einem Jahr. Für die beiden ersten Netze werden weiterhin umfangreiche Ersatzkonzepte mit Bestandsfahrzeugen gefahren. Die Auslieferung der 20 Fahrzeuge der BR 632 soll bis spätestens Oktober 2018 erfolgen.
- Die Auslieferung der bestellten Fahrzeuge von Škoda für den Nürnberg-Ingolstadt-München-Express verzögert sich bis September/Okttober 2018.

### **Weitere Ereignisse**

- Reisende können über den DB Navigator nun Tickets für 21 verschiedene Verkehrsverbünde buchen. Mit diesem Angebot erreichen wir über 50 Millionen Menschen – rund 80% der potenziellen Fahrgäste in sämtlichen Verkehrsverbänden in Deutschland.

## Entwicklung im ersten Halbjahr 2018

- Leichte Leistungszuwächse in der Sparte Schiene.
- Deutliche Aufwandsbelastungen bei Personal und Infrastrukturnutzung.
- Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.
- Schwache Entwicklung der Sparte Bus.

DB Regio	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene in %	94,4	95,0	-	-
Pünktlichkeit Bus in %	91,6	91,2	-	-
Reisende in Mio.	1.258	1.285	-27	-2,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	24.011	24.101	-90	-0,4
Gesamtumsatz in Mio. €	4.376	4.304	+72	+1,7
Außenumsatz in Mio. €	4.325	4.254	+71	+1,7
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	2.009	1.934	+75	+3,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	530	634	-104	-16,4
EBIT bereinigt in Mio. €	214	314	-100	-31,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	299	164	+135	+82,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	35.876	35.631	+245	+0,7

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr ist aufgrund niedrigerer Werte im Regionalverkehr und bei den S-Bahnen gesunken. Die Pünktlichkeit im Busverkehr konnte gesteigert werden.

Die Leistungsentwicklung war differenziert:

- Im Schienenverkehr war ein leichter Anstieg der Zahl der Reisenden, der Verkehrsleistung sowie der Betriebsleistung zu verzeichnen.
- Der Busbereich war durch eine rückläufige Entwicklung infolge von Leistungsverlusten geprägt.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio ist insbesondere durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene (Umsatzanteil: 89%) geprägt. Das bereinigte EBIT wird zu 95% in der Sparte Schiene und zu 5% in der Sparte Bus generiert. Der Anstieg der Aufwendungen verbunden mit dem Wegfall von Erträgen aus Schadenersatz und der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer führte zu einem spürbaren Rückgang der bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT.

- Der Umsatz legte leicht zu. Dies wurde vor allem durch einen preis- und leistungsbedingten Anstieg in der Sparte Schiene getrieben. Gegenläufig wirkte die leistungsbedingt rückläufige Entwicklung der Sparte Bus.

- Die sonstigen betrieblichen Erträge (-36,1%) gingen infolge des Wegfalls von Schadenersatzleistungen im Zusammenhang mit Fahrzeugen und der Erstattung der Kernbrennstoffsteuer im ersten Halbjahr 2017 deutlich zurück.
- Der Materialaufwand (+2,4%) wurde insbesondere durch preisbedingt höhere Kosten für die Infrastrukturnutzung getrieben.
- Der Personalaufwand (+3,4%) stieg unter anderem tarifbedingt an. Leicht dämpfend wirkte eine niedrigere Mitarbeiterzahl in der Sparte Bus.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+6,4%) nahmen infolge gestiegener Fahrzeuganmietungen sowie höherer bezogener Dienstleistungen zu. Der Rückgang in der Sparte Bus wirkte gegenläufig reduzierend.
- Die Abschreibungen (-1,3%) gingen durch die Anpassung der Nutzungsdauer bei Fahrzeugen der S-Bahn Berlin in der Sparte Schiene zurück.

Die Investitionen nahmen vor allem infolge von Fahrzeugbeschaffungen aufgrund von gewonnenen Ausschreibungen in der Sparte Schiene zu. In der Sparte Bus gingen die Investitionen gegenläufig zurück.

77% der Mitarbeiter sind in der Sparte Schiene beschäftigt, 23% in der Sparte Bus. Die geringere Zahl der Mitarbeiter in der Sparte Bus infolge von Leistungsverlusten wurde dabei durch einen Anstieg der Mitarbeiter in der Sparte Schiene infolge des TARIFLICHEN WAHLMODELLS 10 kompensiert.

### Sparte Schiene

- Leistungszuwächse aus gewonnenen Verkehrsverträgen gedämpft durch Bautätigkeit im Netz.
- Deutliche Aufwandsbelastungen bei Personal und Infrastrukturnutzung.
- Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.

Sparte Schiene	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Reisende in Mio.	984,0	984,9	-0,9	-0,1
davon Schiene	960,6	960,0	+0,6	+0,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	20.933	20.856	+77	+0,4
davon Schiene	20.582	20.483	+99	+0,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm	229,6	228,6	+1,0	+0,4
Gesamtumsatz in Mio. €	3.879	3.823	+56	+1,5
Außenumsatz in Mio. €	3.760	3.683	+77	+2,1
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	2.009	1.934	+75	+3,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	491	588	-97	-16,5
EBIT bereinigt in Mio. €	203	292	-89	-30,5
Brutto-Investitionen in Mio. €	274	126	+148	+117
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	27.472	27.084	+388	+1,4



Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene war leicht positiv. Der Anstieg der Zahl der Reisenden (Schiene), der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung resultierte aus Mehrleistungen und der konzerninternen Übernahme von Verkehren der Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB). Bautätigkeiten in der Infrastruktur wirkten gegenläufig dämpfend.

Insgesamt konnten die leicht gestiegenen Erträge die Belastungen insbesondere aus höheren Infrastruktur- und Personalaufwendungen sowie dem Wegfall von Einmalwirkungen nicht kompensieren, sodass die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT zurückgingen.

- Die Umsatzentwicklung war preis- und leistungsbedingt etwas besser. Die Bestellerentgelte stiegen unter anderem aufgrund der Bestellerentgelt dynamisierung. Zugausfälle und Pönale wirkten gegenläufig.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (–13,4%) gingen im Wesentlichen infolge des Wegfalls von Schadenersatzleistungen im Zusammenhang mit Fahrzeugen aus dem ersten Halbjahr 2017 und geringeren Erstattungen aus Fahrzeugertüchtigungen bei der S-Bahn Berlin zurück.
- Der Materialaufwand (+3,7%) wurde insbesondere durch gestiegene Energieaufwendungen infolge des Wegfalls der Rückerstattung der Kernbrennstoffsteuer im ersten Halbjahr 2017 sowie mengen- und preisbedingt höhere Kosten für die Nutzung der Infrastruktur getrieben. Gegenläufig wirkten geringere eingekaufte Leistungen sowie niedrigere Kosten für die Instandhaltung von Fahrzeugen unter anderem infolge des Abschlusses von Projektmaßnahmen.
- Der Personalaufwand (+3,9%) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+6,1%) nahmen infolge gestiegener Fahrzeuganmietungen sowie höherer bezogener Dienstleistungen zu.
- Die Abschreibungen (–2,4%) gingen durch die Anpassung der Nutzungsdauer bei Fahrzeugen der S-Bahn Berlin zurück. Hier machte sich auch bemerkbar, dass teilweise andere Finanzierungsmodelle für Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Die Investitionen stiegen aufgrund von Fahrzeugbeschaffungen für gewonnene Ausschreibungen.

Die Mitarbeiterzahl stieg infolge des TARIFLICHEN WAHLMODELLS 10 an.

## Sparte Bus

- Portfolioanpassungen führen zu Leistungsverlusten.
- Verzögerte Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen.

Sparte Bus	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Reisende in Mio.	274,5	299,7	-25,2	-8,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.078	3.244	-166	-5,1
Betriebsleistung in Mio. Buskm	247,2	253,8	-6,6	-2,6
Gesamtumsatz in Mio. €	611	613	-2	-0,3
Außenumsatz in Mio. €	565	571	-6	-1,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	38	46	-8	-17,4
EBIT bereinigt in Mio. €	11	22	-11	-50,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	25	38	-13	-34,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	8.403	8.546	-143	-1,7

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Bus war infolge von Leistungsverlusten durch eine weitere Intensivierung des Wettbewerbsumfelds deutlich negativ.

Der auch daraus resultierende Rückgang der Erträge konnte nur teilweise durch Entlastungen auf der Aufwandsseite kompensiert werden, sodass das bereinigte EBITDA und EBIT spürbar zurückgingen.

- Die Umsatzentwicklung wurde belastet durch die Leistungsentwicklung. Gegenläufig wirkten Schienenersatzverkehre positiv.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (–16,0%) gingen insbesondere aufgrund niedrigerer Erträge aus dem Verkauf von Bussen zurück. Ebenfalls dämpfend wirkte ein zeitlicher Versatz bei Erträgen aus Schadenersatzleistungen.
- Der Materialaufwand blieb stabil. Preiseffekte unter anderem bei Diesel wurden kompensiert durch leistungsbedingte Rückgänge.
- Der Personalaufwand (+1,6%) stieg tarifbedingt an. Die gesunkene Mitarbeiterzahl wirkte gegenläufig.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–7,5%) gingen infolge einer niedrigeren Spartenumlage zurück. Aufgrund der Leistungsverluste kam es zu einem Rückgang der Investitionstätigkeit für Busse. Außerdem wurden Investitionen ins zweite Halbjahr 2018 verschoben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2018 infolge von Leistungsverlusten rückläufig.

## Geschäftsfeld DB Arriva Rahmenbedingungen

### Die Marktliberalisierung schreitet voran

Die Marktliberalisierung in Europa schreitet in vielen Ländern voran. So plant die französische Regierung beispielsweise, den regionalen Personenverkehrsmarkt zu öffnen. Als erfahrener und innovativer Anbieter von Personenverkehrsleistungen in 14 Ländern ist DB Arriva für aufkommende Chancen gut aufgestellt und wird die Entwicklung verfolgen.

### Neuer Ausschreibungsprozess für Busverkehre in Portugal

In Portugal fanden im Oktober 2017 Kommunalwahlen statt, woraus erhebliche politischen Veränderungen resultierten, die auch unsere Busaktivitäten betreffen. Der neue Busausschreibungsprozess in Portugal hat begonnen, mit der Definition von Vorschriften durch die öffentlichen Verkehrsbehörden. Er ersetzt die derzeitigen vorläufigen Betriebsgenehmigungen für den öffentlichen Verkehr und soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein.

### Politische Veränderungen in Tschechien mit Auswirkungen auf den künftigen öffentlichen Verkehr

Die Parlamentswahlen in Tschechien fanden im Oktober 2017 statt und brachten einige politische Veränderungen mit sich, die sich auf künftige Ausschreibungen für den öffentlichen Verkehr auswirken könnten.

Die Regierung hat 2017 eine Erhöhung des Mindestlohns um 11% beschlossen, die seit Januar 2018 zu höheren Personalkosten führt.

Um einen integrierten Ansatz für öffentliche Verkehrslösungen im Schienenverkehr zu fördern, plant das Verkehrsministerium die Einführung eines einheitlichen Tarifs über das gesamte Schienennetz. Das Projekt läuft derzeit, und die Eisenbahnunternehmen, darunter DB Arriva, sind eingeladen, an der Entwurfsphase teilzunehmen.

### S-Bahn-System in Kopenhagen

Das Verkehrsministerium wird im Spätsommer seinen Bericht über die künftige Organisation des S-Bahn-Systems in Kopenhagen vorlegen. Die Regierung hat damit ein informelles Ausschreibungsverfahren eingeleitet und mehr Wettbewerb im Schienennahverkehr ermöglicht. Die Organisation und der künftige Betreiber sollten bis 2020 feststehen.

Das zukünftige S-Bahn-System wird fahrerlos sein, inspiriert vom lokalen Metrosystem in Kopenhagen. Darüber hinaus steht die Zukunft der nachhaltigen Mobilität im Mittelpunkt. Engpässe sind zu einem wichtigen politischen Thema für das Parlament geworden und Vorschläge zum Beispiel zur Einführung von Straßennutzungsgebühren, sobald die Technologie verfügbar ist, werden diskutiert.

Bei der Umsetzung des Europäischen Eisenbahnverkehrssystems (European Rail Traffic Management System; ERTMS) gibt es große Probleme. Es gibt keine politische Einigung darüber, wie die dänische Eisenbahnbehörde (Banedanmark) damit umgehen wird.

### Veränderungen in Serbien

Die serbische Regierung hat einen aktualisierten Plan zur Reform der Eisenbahn im Zeitraum 2018 bis 2020 vorgelegt. Der Plan sieht die Einführung eines mehrjährigen Infrastrukturvertrags (Multi-Annual Infrastructure Contract; MAIC) als einen zentralen Teil der Politik in Bezug auf die öffentliche Eisenbahninfrastruktur vor. Die Regierung beabsichtigt außerdem, eine Gebühr für die Nutzung der Infrastruktur und die Vergabe von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen zur Unterstützung des Wettbewerbs in dem Markt einzuführen.

## Ereignisse im ersten Halbjahr 2018 Gewinn von Verkehrsverträgen

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 1. Halbjahr 2018		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
			p. a.	insgesamt <sup>1)</sup>
Schweden	Helsingborg City Traffic (Skånetrafiken)	06/2019 - 06/2027	6,4	51,2
Schweden	E32 Ekerö	06/2019 - 06/2029	4,6	46,5
Niederlande	Zuid Holland Noord <sup>2)</sup>	12/2020 - 12/2022	20,5	41,0
Großbritannien	London (8 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	5,7	28,4
Tschechien	Bilovecko (Region Moravskoslezský - Nordmähren)	12/2018 - 12/2028	2,5	24,6
Polen	City of Warsaw I	12/2018 - 12/2026	2,0	16,0
Tschechien	Teplíce (Region Ústecký - Nordböhmen)	07/2018 - 12/2023	2,1	11,7
<b>Insgesamt<sup>1)</sup></b>			<b>43,8</b>	<b>219,4</b>

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen möglich.

<sup>2)</sup> Verlängerung des bestehenden Vertrags.

- DB Arriva hat Gebote für zwei neue Busverträge in Warschau im Gesamtwert von 110 Mio. € abgegeben. Der erste Verkehrsvertrag wurde gewonnen. Wenn auch die zweite Ausschreibung erfolgreich ist, wird DB Arriva mit 668 Bussen einer der größten privaten Betreiber in Polen. Reisende würden von Verbesserungen einschließlich Klimatisierung und Echtzeitinformationen profitieren.
- Arriva Schweden hat einen Achtjahresvertrag über den Betrieb von Bussen im schwedischen Helsingborg gewonnen, darunter das neue elektrische Bus-Rapid-Transit-System (BRT) mit der Bezeichnung Helsingborg Express Line. Im Rahmen des 185-Mio.-€-Verkehrsvertrags, der im Juni 2019 beginnt, wird DB Arriva 76 Busse in dem Stadtnetz einsetzen mit weiteren sechs in Reserve. 13

dieser Busse werden auch Teil des neuen elektrischen BRT-Systems sein. Bis 2023 werden weitere 13 elektrische Busse in die Flotte aufgenommen. DB Arriva wird auch die neuesten Ticketsysteme und integrierte Fahrpläne anbieten.

- Die öffentliche Verkehrsverwaltung in Stockholm hat den Vertrag mit Arriva Schweden verlängert, die damit ab Juni 2019 für weitere zehn Jahre Busse in Ekerö betreibt.

### Fahrplanwechsel bei Arriva Rail North

Im Mai 2018 wurden in Großbritannien neue Fahrpläne für den Zugverkehr eingeführt. Die zweimal jährlich vorgenommenen Anpassungen der Fahrpläne ermöglichen Änderungen, um die Kapazität zu erhöhen und saisonale Schwankungen auszugleichen. Die Änderungen im Mai 2018 waren die anspruchsvollsten, die seit Jahrzehnten geplant wurden. Die Einführung der Änderungen verlief jedoch bei einigen Betreibern, darunter Arriva Rail North, nicht reibungslos. In den ersten Tagen kam es zu einem unakzeptabel hohen Ausmaß an Störungen und kurzfristigen Ausfällen. Diese Probleme traten bei Arriva Rail North infolge des verkürzten Zeitplans für die Planung auf. Dies resultierte aus Verzögerungen bei Network Rail, dem Infrastrukturanbieter, der Infrastrukturarbeiten nicht rechtzeitig fertigstellen konnte. Arriva Rail North führte einen vorläufigen Zeitplan ein, in dem die Leistungen um 6% reduziert wurden, wobei im Mai danach immer noch mehr Leistungen als zuvor angeboten wurden, und stabilisierte das Angebot. Durch diese Maßnahme konnte Arriva Rail North seinen Kunden mehr Verlässlichkeit bieten. Gemeinsam mit dem Kunden Rail North Partnership wird der vollständige Zeitplan schrittweise wieder eingeführt.

### Streiks bei Arriva Rail North

Bei Arriva Rail North gibt es weiterhin große Herausforderungen durch Arbeitskampfmaßnahmen. Diese Probleme resultieren aus den Plänen zur Einführung eines automatisierten Abfertigungsverfahrens (Driver Controlled Operation; DCO) im Northern-Rail-Netzwerk als Teil eines umfassenden Modernisierungsprogramms, das den Zugverkehr im Norden Englands verändern soll. Trotz der Zusicherungen von Arriva Rail North bezüglich Entgelt und Arbeitsbedingungen hat sich die Gewerkschaft RMT (Rail, Maritime and Transport workers' union) landesweit gegen die Einführung von DCO ausgesprochen und Garantien verlangt, dass Arriva Rail North unter allen Umständen immer eine sicherheitskritische zweite Person in allen Zügen hat. Dies führte seit Anfang 2017 zu einer Reihe von Streiks mit weiteren Streiks bei anderen Betreibern. Die Einführung von DCO ist Teil des Vertrags zwischen DB Arriva und dem britischen Verkehrsministerium. Streiks für Juli 2018 wurden ausgesetzt, da einige Fortschritte in den Diskussionen erzielt werden konnten.

### Weitere Ereignisse

- Liverpool wird die erste britische Stadt sein, die nach dem erfolgreichen Pilotprojekt in Kent die On-Demand-Lösung von UK Bus (ArrivaClick) einführt. DB Arriva arbeitet daran, den neuen bargeldlosen Service später im Sommer einzuführen, zunächst mit sechs Fahrzeugen und dann perspektivisch bis zum Sommer 2019 mit 25 Fahrzeugen.
- Im Rahmen der »Destination Green«-Strategie hat DB Arriva als erster großer Anbieter in Großbritannien die Stromversorgung auf 100% erneuerbare Energien umgestellt. Fast alle britischen Bus- und Bahnstandorte (Bahnhöfe, Depots und Büros) werden im Rahmen eines dreijährigen Stromlieferungsvertrags mit SSE Business Energy zu 100% mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt.
- Arriva Denmark hat die DriveNow-On-Demand-Fahrzeugflotte mit 200 neuen Stadtautos in Kopenhagen um 50% erweitert. Der Service ist stetig gewachsen, mit einem starken Umsatzanstieg nach der Ankündigung. Kundendaten zeigen die Notwendigkeit einer verbesserten Fahrzeugauswahl, als zuvor verfügbar war.

### Entwicklung im ersten Halbjahr

- Streiks bei UK Trains und in den Niederlanden sowie witterungsbedingte Einschränkungen hatten dämpfende Effekt.
- Herausforderndes Markt- und Wettbewerbsumfeld in Nordeuropa und bei UK Bus.
- Positive Auswirkungen durch gestiegene Fahrgastumsätze und Leistungsverbesserungen bei UK Trains.
- Negative Währungskurseffekte durch schwächeres Pfund.

DB Arriva	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) in %	91,2	93,2	-	-
Reisende Bus und Schiene in Mio.	990,3	999,7	-9,4	-0,9
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	6.378	6.560	-182	-2,8
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	538,0	543,2	-5,2	-1,0
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	87,9	92,3	-4,4	-4,8
Gesamtumsatz in Mio. €	2.706	2.662	+44	+1,7
Außenumsatz in Mio. €	2.702	2.659	+43	+1,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	243	238	+5	+2,1
EBIT bereinigt in Mio. €	106	110	-4	-3,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	153	184	-31	-16,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	54.658	54.145	+513	+0,9

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) ist im ersten Halbjahr 2018 zurückgegangen. Dies resultierte im Wesentlichen aus witterungsbedingten Einschränkungen in Verbindung mit Störungen der Infrastruktur und dem Fahrplanwechsel im Mai in Großbritannien.

Die Entwicklung der Leistungsdaten war leicht negativ, hauptsächlich aufgrund von Streiks und Bauarbeiten bei UK Trains und der Einstellung des Verkehrsvertrags Tyne and Wear Metro im März 2017.

Die wirtschaftliche Entwicklung wurde gedämpft, vor allem aufgrund von Umsatzeinbußen wegen Streiks und witterungsbedingten Einschränkungen. Insgesamt verbesserte sich das bereinigte EBITDA leicht, aber erhöhte Abschreibungen aufgrund von erhöhten Investitionen im Jahr 2017 führten zu einem leichten Rückgang des EBIT.

- Die Umsätze 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 Anstieg des Umsatzes ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Fahrgastumsätze bei UK Trains sowie auf die Akquisition von Autotrans im August 2017 zurückzuführen. Währungseffekte (Entwicklung des britischen Pfunds), Streiks bei UK Trains sowie markt- und wettbewerbsbedingte Rückgänge bei UK Bus wirkten dagegen dämpfend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (–3,9%) wurden hauptsächlich beeinflusst durch Finanzierungsbeiträge für Projektkosten (gegenläufig wirkten höhere sonstige betriebliche Aufwendungen). Kompensierend wirkten sich Wechselkurseffekte aus.
- Der Materialaufwand (–0,2%) blieb annähernd unverändert. Währungskurseffekte wirkten hier positiv.
- Der Personalaufwand (+0,7%) stieg durch die Akquisition von Autotrans, gesetzliche Änderungen in Großbritannien und Gehaltssteigerungen. Dies wurde weitgehend durch eine Erfassungsänderung in Bezug auf Pensionen und einen signifikant positiven Währungskurseffekt kompensiert.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+5,8%) erhöhten sich aufgrund von Projektkosten (kompensiert durch höhere sonstige betriebliche Erträge), Franchisezahlungen bei UK Trains und Kosten für Versicherungsschäden bei UK Bus.
- Die Abschreibungen (+7,0%) wurden maßgeblich durch höhere Investitionen im Jahr 2017 und die Akquisition von Autotrans geprägt.

Die Investitionen bei UK Bus sind infolge hoher Investitionen im ersten Halbjahr 2017 für neue Verkehrsverträge in London geringer.

29% der Mitarbeiter von DB Arriva sind in der Sparte UK Bus beschäftigt, 23% in der Sparte UK Trains und 47% in der Sparte Mainland Europe. Die Mitarbeiterzahl ist leicht gestiegen, bedingt durch die Akquisition von Autotrans. Gegenläufig wirkte das Auslaufen oder Anpassen von Verkehrsverträgen.

### Sparte UK Bus

- Herausforderndes Marktumfeld sowie Kostendruck in den regionalen Busmärkten.
- Marktanteil in London stieg trotz eines herausfordernden Umfelds.
- Negative Währungskurseffekte durch schwächeres Pfund.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>Sparte UK Bus</b>				
Reisende in Mio.	348,8	350,0	-1,2	-0,3
Betriebsleistung in Mio. Buskm	176,7	180,4	-3,7	-2,1
Gesamtumsatz in Mio. €	529	546	-17	-3,1
Außenumsatz in Mio. €	528	545	-17	-3,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	60	69	-9	-13,0
EBIT bereinigt in Mio. €	20	32	-12	-37,5
Brutto-Investitionen in Mio. €	26	76	-50	-65,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	16.005	16.349	-344	-2,1

Die Zahl der Reisenden ging infolge von Leistungsanpassungen in den Regionen außerhalb Londons und in London leicht zurück.

Das bereinigte EBITDA und EBIT verschlechterten sich insbesondere aufgrund des herausfordernden Marktumfelds einschließlich des hohen Kostendrucks sowie Rückgängen bei den regionalen Fahrgastumsätzen.

- Die negative Umsatzentwicklung resultierte aus rückläufigen regionalen Fahrgastumsätzen (einschließlich der Auswirkungen der Leistungsanpassungen) sowie aus dem Wegfall von Krankentransporten. Positiv wirkte eine verbesserte Leistungsabrechnung in London. Währungskurseffekte wirkten negativ.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+53,3%) stiegen an. Parallele Veränderungen bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkten allerdings gegenläufig.
- Der Materialaufwand (–7,4%) ging infolge der Leistungsanpassungen zurück.
- Der Personalaufwand (–1,3%) wurde durch negative Auswirkungen von gesetzlichen Änderungen sowie Gehaltssteigerungen geprägt, die durch Wechselkurseffekte überkompensiert wurden.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+19,4%) stiegen aufgrund von höheren Beratungsaufwendungen und Versicherungskosten.
- Die Abschreibungen (+8,1%) waren aufgrund der erheblichen Investitionen im Jahr 2017 höher.

Die Investitionen sind deutlich zurückgegangen. Dies resultierte hauptsächlich aus umfangreicheren Fahrzeugbeschaffungen im ersten Halbjahr 2017 im Zusammenhang mit gewonnenen Verkehrsverträgen in London.

Die Mitarbeiterzahl war vor allem infolge der Beendigung von Nicht-Notfall-Krankentransporten rückläufig.

## Sparte UK Trains

- Streiks und witterungsbedingte Einschränkungen hatten dämpfenden Effekt.
- Positive Entwicklung der Fahrgastumsätze.
- Negative Währungskurseffekte durch schwächeres Pfund.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>Sparte UK Trains</b>				
Reisende in Mio.	193,6	206,3	-12,7	-6,2
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	5.249	5.375	-126	-2,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	61,3	64,5	-3,2	-5,0
Gesamtumsatz in Mio. €	1.147	1.103	+44	+4,0
Außenumsatz in Mio. €	1.123	1.086	+37	+3,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	59	31	+28	+90,3
EBIT bereinigt in Mio. €	42	16	+26	+163
Brutto-Investitionen in Mio. €	25	21	+4	+19,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	12.802	12.509	+293	+2,3

Die Leistungsentwicklung wurde durch Streiks, witterungsbedingte Einschränkungen und die Einstellung des Verkehrsvertrags Tyne and Wear Metro (März 2017) geprägt. Die verspätete Umsetzung des branchenweiten Schieneninfrastrukturprogramms und des FAHRPLANWECHSELS [31](#) hatten zusätzlich negative Auswirkungen.

Das bereinigte EBITDA und EBIT verbesserten sich durch das Umsatzwachstum, das teilweise durch Streiks und witterungsbedingte Einschränkungen kompensiert wurde.

- Die Umsatzentwicklung war positiv, einschließlich der Passagiereinnahmen, wurde jedoch durch die Einstellung der Tyne-and-Wear-Verkehre gedämpft. Wechselkurseffekte wirkten sich zudem deutlich negativ aus.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben unverändert. Zuwächse vor allem aufgrund von Finanzierungsbeiträgen für Projektkosten (gegenläufig wirkten höhere sonstige betriebliche Aufwendungen) wurden vollständig durch Wechselkurseffekte kompensiert.
- Der Materialaufwand (+4,3%) ist hauptsächlich infolge von Modernisierungsmaßnahmen bei Arriva Rail North gestiegen. Wechselkurseffekte wirkten sich positiv aus.
- Der Personalaufwand (-3,9%) ist vor allem aufgrund einer Erfassungsänderung in Bezug auf Pensionen zurückgegangen. Wechselkurseffekte wirkten sich zudem positiv aus.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,2%) erhöhten sich aufgrund von Projektkosten (gegenläufig wirkten höhere sonstige betriebliche Erträge) und einer Änderung der Franchisezahlungen bei CrossCountry.
- Die Abschreibungen (+12,5%) stiegen infolge von Investitionen, hauptsächlich bei Arriva Rail North.

Der Anstieg der Investitionen resultierte im Wesentlichen aus vertraglichen Verpflichtungen bei Arriva Rail North.

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich vor allem aufgrund von Einstellungen von Lokführern bei Arriva Rail North.

## Sparte Mainland Europe

- Herausforderndes Handelsumfeld, besonders in Nordeuropa.
- Streiks in den Niederlanden und witterungsbedingte Einschränkungen in Schweden hatten eine dämpfende Wirkung.
- Positive Effekte aus Akquisition von Autotrans in Kroatien.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>Sparte Mainland Europe</b>				
Reisende Bus in Mio.	386,4	385,2	+1,2	+0,3
Reisende Schiene in Mio.	61,5	58,2	+3,3	+5,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.129	1.185	-56	-4,7
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	361,3	362,8	-1,5	-0,4
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	26,6	27,8	-1,2	-4,3
Gesamtumsatz in Mio. €	1.097	1.071	+26	+2,4
Außenumsatz in Mio. €	1.050	1.028	+22	+2,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	146	146	-	-
EBIT bereinigt in Mio. €	67	71	-4	-5,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	94	76	+18	+23,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	25.516	24.946	+570	+2,3

Die Leistungsentwicklung bei Mainland Europe war durchgewachsen. Die Reisendenzahl stieg auf der Schiene (hauptsächlich aufgrund des Wegfalls von Einschränkungen durch Bauarbeiten in Schweden im Jahr 2017) und im Busverkehr (hauptsächlich infolge der Autotrans-Akquisition), während die Verkehrs- und die Betriebsleistung infolge von Streiks und witterungsbedingten Einschränkungen zurückgingen.

Das bereinigte EBIT ist durch witterungsbedingte Einschränkungen in Schweden und Streiks in den Niederlanden gesunken. Die Akquisition von Autotrans wirkte sich dagegen positiv aus.

- Die Umsatzentwicklung war positiv, das ist vor allem auf die Autotrans-Akquisition zurückzuführen, teilweise kompensiert durch witterungsbedingte Einschränkungen in Schweden.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+9,0%) verringerten sich nur geringfügig nach Anpassung von internen Effekten.
- Der Personalaufwand (+2,8%) erhöhte sich durch die Akquisition von Autotrans, höhere Aufwendungen entstanden im Zusammenhang mit Fehlzeiten in den Niederlanden und der Erhöhung des Mindestlohns in Tschechien.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+5,0%) sind nach Anpassung von internen Effekten stabil geblieben.
- Die Abschreibungen (+5,3%) stiegen hauptsächlich durch vertraglich höhere Investitionen im Jahr 2017 und die Autotrans-Akquisition.
- Die Investitionen stiegen aufgrund der Erneuerung des Northern-Lines-Vertrags, die im Dezember 2020 wirksam wird.

Die Mitarbeiterzahl stieg hauptsächlich durch die Autotrans-Akquisition.

## Güterverkehr & Logistik

### Positive Rahmenbedingungen

#### Deutscher Güterverkehrsmarkt wächst weiter

Der Gesamtmarkt im Güterverkehr wuchs zu Beginn des Jahres 2018 nach internen Berechnungen deutlich:

- Insgesamt anhaltend positive Konjunkturimpulse aus Handel und Binnennachfrage.
- Trotz bestehender Kapazitätsschwierigkeiten und Kostensteigerungen ist der Preis- und Wettbewerbsdruck weiter hoch. Bedeutung von Personalengpässen nimmt zu.
- Nicht konjunkturbedingte Sondereffekte wie reduzierte Kohletransporte infolge einer fortschreitenden Energiewende oder Qualitätseinbußen dämpfen die Entwicklung vor allem im Schienengüterverkehr.
- Nach einem deutlichen Leistungseinbruch zu Beginn des Vorjahres ist die Binnenschifffahrt 2018 stark gestartet. Für die Folgemonate gehen wir von einer spürbaren Abschwächung aus. Dazu trugen auch umfangreiche Wartungs-, Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten an Schleusen wichtiger Wasserstraßen sowie Beeinträchtigungen durch Niedrigwasser in einigen Regionen bei.

#### Schiene mit unterdurchschnittlicher Entwicklung

- Zur Leistungsentwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes in den ersten Monaten 2018 kann aufgrund noch ausstehender Veröffentlichungen noch keine quantifizierte Aussage getroffen werden.
- Bei DB Cargo ging die Verkehrsleistung deutlich zurück. Neben teilweise verhaltenen Impulsen aus den einzelnen Branchen wie zum Beispiel der moderaten Entwicklung der Stahlproduktion oder den aktuellen Problemen in der Automobilindustrie wirken sich auch weiterhin die Portfolioanpassungen der Energieerzeuger durch die Schließung von Kohlekraftwerken beziehungsweise die Umstellung von Kohle auf Gas negativ aus. Darüber hinaus belasten auch intra- und intermodale Verkehrsverlagerungen.
- Für die konzernexternen Bahnen gehen wir von einer anhaltend positiven, überdurchschnittlichen Entwicklung aus. Neben insgesamt kräftigen Konjunkturimpulsen stützt sich die Annahme auf Verkehrsverlagerungen von DB Cargo und einen Effekt infolge der Erweiterung des Berichtskreises in der offiziellen Überarbeitung der Schienengüterverkehrsstatistik.

#### Straße mit stabilem Wachstum

- Gestützt auf kräftige Impulse aus der Baubranche, den Außenhandel und eine positive Konsumstimmung lag der Verkehrsleistungsanstieg bis Mai 2018 nach eigenen Berechnungen auf dem Niveau von 2017.

- Gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr konnten die in Deutschland zugelassenen Lkw bei der Fahrleistung annähernd das Vorjahresniveau halten, während Lkw aus dem Ausland (insbesondere Mittel- und Osteuropa) erneut ein starkes Wachstum verzeichneten.
- Gekennzeichnet ist der Markt durch eine Verknappung der Laderaumkapazitäten und steigende Kosten insbesondere bei Kraftstoff und Personal.

#### Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt über Vorjahresniveau

Die positive Entwicklung der Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) im Jahr 2017 dürfte sich zum Jahresauftakt 2018 fortgesetzt haben, wobei vor allem die Märkte in Polen und Schweden zulegen. Gestützt wurde die Entwicklung durch die kräftige Investitionsgüternachfrage und einen dynamischen europäischen Handel. Positive Impulse kommen vor allem aus den Verkehren über die Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg. Während der Kombinierte Verkehr unverändert Wachstumsträger des Schienengüterverkehrs ist, wirkt die anhaltende rückläufige Entwicklung bei Kohletransporten belastend.

- Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Großbritannien ging im ersten Quartal 2018 deutlich zurück. Hiervon waren alle Güterbereiche betroffen, wobei sich der Rückgang der Kohleverkehre verlangsamt fortsetzte. DB Cargo UK entwickelte sich ebenfalls rückläufig, die führende Marktposition konnte behauptet werden.
- Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Polen stieg im ersten Quartal 2018 erneut sehr kräftig. Die positive Entwicklung wurde gestützt durch eine Zunahme der Stahl-, Baustoff- und Intermodalverkehre. DB Cargo Polska verzeichnete ebenfalls ein dynamisches Wachstum, vor allem bei den Intermodal- und Stahlverkehren.
- Wir erwarten, dass die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Frankreich im ersten Halbjahr 2018 infolge der massiven Streiks bei der SNCF im Zusammenhang mit der FRANZÖSISCHEN BAHNREFORM [§ 6](#) deutlich zurückgegangen ist. Auch die Euro Cargo Rail (ECR) war davon stark betroffen.

#### Europäischer Landverkehr wächst

Im ersten Halbjahr 2018 entwickelte sich die Nachfrage im europäischen Landverkehr weiter positiv – die Sendungszahlen stiegen erneut.

2018 ist eine europaweite Preissteigerung zu beobachten. Weiter bestehende Fahrer- und Kapazitätsengpässe sowie ein wieder steigender Dieselpreis führten zu einem unverändert hohen Margendruck, der im weiteren Jahresverlauf noch zunehmen könnte.

### Luftfracht mit starkem Wachstum

Vor allem getrieben durch eine zunehmende Transportnachfrage nach Maschinen- und Automobilzulieferteilen, Chemie, verderblichen Gütern und E-Commerce verzeichnete der globale Luftfrachtmarkt im ersten Halbjahr 2018 eine positive Entwicklung.

Treiber dieser Entwicklung sind die Volumen aus Nordamerika nach Europa und Asien/Pazifik sowie die Handelsrouten Asien/Pazifik–Europa. Wegen einer zunehmenden Frachtraumverknappung bewegten sich die Luftfrachtraten seit Jahresbeginn konstant auf einem hohen Niveau.

### Seefracht legt weiterhin zu

Im ersten Halbjahr 2018 verzeichnete die globale Seefracht getrieben durch eine steigende Transportnachfrage nach Rohstoffen, Konsumgütern und Chemie insbesondere auf den Handelsrouten innerhalb Asiens sowie von Asien in andere Regionen eine positive Entwicklung.

Tendenziell verbesserte Kapazitätsauslastungen führen zu einer Erholung der Frachtraten. Die vertikale Integration und Konsolidierung von Reedereien hält an.

### Kontraktlogistik anhaltend dynamisch

Der globale Markt für Kontraktlogistik war wie in den Vorjahren weiterhin von einem dynamischen Wachstum gekennzeichnet. Überdurchschnittliches Wachstum wies die Region Asien/Pazifik auf. Die größten Impulse kamen aus der Industrie-, Elektronik-, Automobil- und Konsumgüterindustrie. Insbesondere in den USA trieb zudem das weiter stark wachsende E-Commerce-Geschäft die positive Entwicklung.

## Geschäftsfeld DB Cargo

### Ereignisse im ersten Halbjahr 2018

#### Digitalisierung und Innovation

- Bis 2020 soll die Güterwagenflotte in Deutschland mit modernster Telematik und Sensorik ausgerüstet werden. Rund 1.000 umgerüstete Güterwagen sind bereits unterwegs. Dafür investieren wir einen zweistelligen Millionenbetrag.
- Das Projekt Innovativer Güterwagen startete die Erprobung im Betrieb. Erkenntnisse des Projekts sollen den Einsatz von innovativen Güterwagen beschleunigen, die im Vergleich leiser, energieeffizienter und wirtschaft-

licher sind als die bisher eingesetzten Wagen. Das Projekt wird von DB Cargo in Zusammenarbeit mit der VTG AG im Auftrag des BMVI umgesetzt.

- myRailportal hat weitere Funktionen erhalten, um den Zugang zum Schienengütertransport zu erleichtern. Beauftragung, Leerwagenbestellung, Sendungsverfolgung und Abrechnung werden durchgängig und automatisiert von dem Portal unterstützt.

### Entwicklung im ersten Halbjahr 2018

- Beeinträchtigungen vor allem in Deutschland durch weiterhin angespannte Transportqualität (Ressourcenprobleme Personal und Wagen).
- Streiks in Frankreich beeinträchtigten Entwicklung.
- Positive Geschäftsentwicklung in Osteuropa.

DB Cargo	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Pünktlichkeit in %	73,5	73,9	-	-
Beförderte Güter in Mio. t	129,4	139,2	-9,8	-7,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	44.534	47.756	-3.222	-6,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	83,3	89,1	-5,8	-6,5
Auslastung in t pro Zug	534,7	535,7	-1,0	-0,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.255	2.306	-51	-2,2
Außenumsatz in Mio. €	2.112	2.150	-38	-1,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	-1	82	-83	-
EBIT bereinigt in Mio. €	-127	-28	-99	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	140	110	+30	+27,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	28.709	28.964	-255	-0,9

Die Pünktlichkeit von DB Cargo ist leicht zurückgegangen, vor allem durch die schwache Entwicklung in Deutschland. Hier wirkten die Bautätigkeit im Netz, die Ressourcenknappheit vor allem bei Triebfahrzeugführern sowie betriebliche Einschränkungen unter anderem durch das STURMTIEF FRIEDRIKE 8 negativ.

Die Leistungsentwicklung war unerfreulich und wurde getrieben von Western Europe und Central Europe. Die Menge der beförderten Güter sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung gingen zurück, die Auslastung pro Zug blieb annähernd stabil.

Die wirtschaftliche Entwicklung war ebenfalls schwach. Die rückläufigen Erträge konnten bei annähernd unveränderten Aufwendungen nicht kompensiert werden, sodass es zu einem deutlichen Rückgang des bereinigten EBITDA kam. Infolge der gestiegenen Abschreibungen entwickelte sich das bereinigte EBIT noch schwächer. Getrieben wurde die Entwicklung durch Central Europe.

- Die Umsätze wurden zu 83% in Central Europe, zu 12% in Western Europe und zu 5% in Eastern Europe generiert. Der Umsatz ging zurück. Leistungsbedingte Rückgänge vor allem in Deutschland und Großbritannien,

Streiks in Frankreich sowie negative Währungskurseffekte wurden nur geringfügig durch einen leistungsbedingten Anstieg in Eastern Europe kompensiert.

- Die sonstigen betrieblichen Erträge (–12,7%) gingen unter anderem infolge der im ersten Halbjahr 2017 erfolgten Rückerstattung der Kernbrennstoffsteuer und von erfolgsneutralen Anpassungen bei Leasingverhältnissen in Großbritannien zurück.
- Der Materialaufwand (+0,2%) lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2017. Der Anstieg eingekaufter Transportleistungen sowie höhere Energiepreise in Deutschland wurden durch preis- und mengenbedingt niedrigere Trassenaufwendungen, leistungsbedingt rückläufige Energieverbräuche sowie Währungskurseffekte kompensiert.
- Der Personalaufwand (–0,9%) entwickelte sich aufgrund der geringeren Mitarbeiterzahlen trotz negativer Tarifeffekte leicht rückläufig.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,1%) stiegen vor allem infolge höherer Aufwendungen für Fahrzeugmieten und bezogener IT-Leistungen.
- Die Abschreibungen (+14,5%) erhöhten sich vor allem investitionsbedingt sowie infolge von Sonderabschreibungen auf IT-Projekte.

Die Investitionstätigkeit nahm aufgrund höherer Investitionen in Lokomotiven in Central Europe deutlich zu. Gegenläufig sanken die Investitionen in Western Europe.

66% der Mitarbeiter sind in Central Europe beschäftigt, 15% in Western Europe und 14% in Eastern Europe. Die Zahl der Mitarbeiter war leicht rückläufig. Hier wirkte im Wesentlichen ein restrukturierungsbedingter Rückgang in Großbritannien und Frankreich. Auch in Polen reduzierte sich die Zahl der Mitarbeiter infolge eines rückläufigen Gleisanschluss- und Sandminengeschäfts.

### Region Central Europe

- Deutliche Beeinträchtigungen durch Streiks in Frankreich und Sturm Friederike.
- Angespannte Transportqualität durch Ressourcenengpässe.
- Produktionsqualität führt zu Leistungsverlusten.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>Region Central Europe</b>				
Beförderte Güter in Mio. t	119,2	126,5	-7,3	-5,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	36.240	38.721	-2.481	-6,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	67,8	71,3	-3,5	-4,9
Gesamtumsatz in Mio. €	2.465	2.465	-	-
Außenumsatz in Mio. €	1.750	1.764	-14	-0,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	23	111	-88	-79,3
EBIT bereinigt in Mio. €	-66	34	-100	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	124	91	+33	+36,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	18.934	18.757	+177	+0,9

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war rückläufig. Treiber war die Entwicklung in Deutschland – der STURM FRIEDERIKE 8, Auswirkungen der STREIKS IN FRANKREICH 6 sowie Ressourcenprobleme bei Personal und Güterwagen führten zu Leistungsverlusten.

Die wirtschaftliche Entwicklung war deutlich negativ: Spürbare Mehrbelastungen insbesondere beim Materialaufwand konnten nicht durch die geringfügig gestiegenen Erträge ausgeglichen werden, sodass die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT deutlich zurückgingen.

- Der Umsatz blieb trotz des Leistungsrückgangs unter anderem aufgrund der positiv auf den Umsatz wirkenden Umstellungseffekte vom Verfahren des Frachtausgleichs mit ausländischen Bahnen auf ein Leistungseinkaufsmodell annähernd unverändert. Darüber hinaus konnte das nominale Preisniveau gesteigert werden.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+12,7%) stiegen infolge höherer staatlicher Zuschüsse unter anderem für die Umrüstung auf Flüsterbremsen sowie aufgrund einer einmaligen Rückerstattung des Hauptzollamts Bremen im Rahmen eines gewonnenen Gerichtsverfahrens.
- Der Materialaufwand (+5,5%) erhöhte sich unter anderem infolge gestiegener eingekaufter Transportleistungen. Ein preis- und mengenbedingt geringerer Aufwand für Trassennutzung wirkt teilweise kompensierend.
- Der Personalaufwand (–0,7%) lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2017.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+5,9%) resultierte unter anderem aus höheren Mietaufwendungen für Fahrzeuge und bezogenen IT-Leistungen.
- Die Abschreibungen (+17,1%) erhöhten sich vor allem investitionsbedingt sowie infolge von Sonderabschreibungen auf IT-Projekte deutlich.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge höherer Investitionen in Lokomotiven deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2017 leicht gestiegen. Einstellungen im Rahmen der Nachführung von Personal in operativen Funktionsgruppen, die Übernahme von Auszubildenden und konzerninterne Wechsel führen insbesondere in Deutschland zu einem Personalanstieg. Darüber hinaus wurde Personal im Rahmen von Neugeschäften unter anderem in Belgien und Italien akquiriert.



## Region Western Europe

- Streiks in Frankreich und Nachfragerückgänge in Großbritannien belasten die Entwicklung.
- Anhaltende Qualitätseinschränkungen in Frankreich.
- Restrukturierungsmaßnahmen in Großbritannien schreiten voran.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>Region Western Europe</b>				
Beförderte Güter in Mio. t	24,5	29,2	-4,7	-16,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	5.868	6.831	-963	-14,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	11,5	13,9	-2,4	-17,3
Gesamtumsatz in Mio. €	324	353	-29	-8,2
Außenumsatz in Mio. €	259	288	-29	-10,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	6	3	+3	+100
EBIT bereinigt in Mio. €	-25	-24	-1	+4,2
Brutto-Investitionen in Mio. €	13	18	-5	-27,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	4.320	4.694	-374	-8,0

In Western Europe verzeichneten die Menge der beförderten Güter, die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung getrieben durch die Streikaktivitäten in Frankreich deutliche Rückgänge. Ein Nachfragerückgang in Großbritannien unter anderem in den Bereichen Intermodal, Kohle und Bau sowie qualitätsbedingte Leistungsrückgänge in Frankreich belasteten die Entwicklung zusätzlich.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwach: Der Rückgang der Erträge konnte durch niedrigere Aufwendungen weitgehend kompensiert werden, sodass die operativen Ergebnisgrößen annähernd unverändert blieben.

- Der Umsatz war leistungs- und währungskursbedingt rückläufig.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (-12,7%) gingen unter anderem infolge von erfolgsneutralen Anpassungen bei Leasingverhältnissen in Großbritannien zurück (gegenläufiger Rückgang im sonstigen betrieblichen Aufwand).
- Der Materialaufwand (-5,8%) war leistungs- und währungskursbedingt rückläufig.
- Der Personalaufwand (-12,3%) sank infolge einer geringeren Mitarbeiterzahl (Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen in Großbritannien und Frankreich) sowie in geringem Umfang währungskursbedingt.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-12,6%) gingen vor allem aufgrund von erfolgsneutralen Anpassungen bei Leasingverhältnissen in Großbritannien (gegenläufiger Rückgang in sonstigen betrieblichen Erträgen) sowie Währungskurseffekten deutlich zurück.
- Die Abschreibungen (+14,8 %) stiegen vor allem infolge von Sonderabschreibungen auf IT-Projekte deutlich.

Die Brutto-Investitionen sanken. Dies resultierte aus Verzögerungen bei Investitionen in Großbritannien sowie geringeren Investitionen in Spanien.

Die Mitarbeiterzahl ging im Wesentlichen aufgrund der Anpassung an die Geschäftslage (Umsetzung der 2017 gestarteten Restrukturierungsmaßnahmen) in Großbritannien und Frankreich zurück.

## Region Eastern Europe

- Positive Leistungsentwicklung vor allem in Polen.
- Anpassungen im Transportportfolio in Polen.
- Personalaufwand unter Druck durch Arbeitsmarktlage.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>Region Eastern Europe</b>				
Beförderte Güter in Mio. t	8,4	8,4	-	-
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.426	2.204	+222	+10,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	4,0	3,9	+0,1	+2,6
Gesamtumsatz in Mio. €	151	141	+10	+7,1
Außenumsatz in Mio. €	103	98	+5	+5,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	14	10	+4	+40,0
EBIT bereinigt in Mio. €	7	3	+4	+133
Brutto-Investitionen in Mio. €	3	2	+1	+50,0
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	3.985	4.068	-83	-2,0

Die Leistungsentwicklung in Eastern Europe war positiv und wurde durch DB Cargo Polska getrieben. Hier wirkten sich vor allem höhere Volumina im Bereich Industrials durch neue Kohle- und Erzverkehre aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung war gedämpft: Die Verbesserung der operativen Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT resultierte im Wesentlichen aus Erträgen aus dem Verkauf von Lokomotiven.

- Der Umsatz entwickelte sich vor allem leistungsbedingt positiv. Die Einbeziehung der im Vorjahr erworbenen Trans-Eurasia Logistics wirkte unterstützend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+57,1%) stiegen vor allem aufgrund von Lokomotivverkäufen in Rumänien.
- Der Materialaufwand (+3,6%) erhöhte sich vor allem leistungsbedingt sowie infolge eines gestiegenen Instandhaltungsaufwands in Polen.
- Der Personalaufwand (+8,8%) stieg trotz eines Personalabbaus im Wesentlichen tarifbedingt (unter anderem Erhöhung Mindestlohn) an.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+28,6%) stiegen ebenfalls. Dies resultierte insbesondere aus Veräußerungskosten im Rahmen von Lokomotivverkäufen in Rumänien.
- Die Abschreibungen lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2017.

Die Investitionstätigkeit ist auf niedrigem Niveau gestiegen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf eine zeitliche Verschiebung von Investitionen bei DB Cargo Polska in die zweite Jahreshälfte 2017 zurückzuführen.

Die Mitarbeiterzahl war insbesondere aufgrund von Optimierungsmaßnahmen in Polen rückläufig. Gegenläufig stieg die Zahl der Mitarbeiter in Südosteuropa.

## Geschäftsfeld DB Schenker

### Veränderungen in der Spartendarstellung

- Die Sparte Landverkehr umfasst nun auch die Landverkehrsaktivitäten außerhalb von Europa im Wesentlichen in Asien/Pazifik, Nordamerika und Mexiko. Die Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2017 ist dadurch stark eingeschränkt.
- Die Aktivitäten in der Luft- und Seefracht werden nun getrennt in jeweils einer eigenen Sparte dargestellt und ohne die Aktivitäten von Fairs&Exhibitions und Global Projects.

### Ereignisse im ersten Halbjahr 2018

#### Rechtliche Themen

- 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. Das US-Verfahren konnten wir durch außergerichtliche Vergleiche mit allen dort verklagten Fluggesellschaften beenden. Ferner konnten nun mit vier Fluggesellschaften außergerichtliche Vergleiche zur Beilegung des in Deutschland anhängigen Verfahrens abgeschlossen werden. Mit weiteren Fluggesellschaften werden Vergleichsgespräche zur Beilegung dieses Verfahrens geführt.

#### Digitalisierung und Innovation

- DB Schenker und Cisco gestalten gemeinsam den Wandel durch die Digitalisierung. In Houston, Texas/USA, wurde ein gemeinsames Innovations-Lab eröffnet, in dem neue Technologien für die Logistik erprobt und vermarktet werden sollen.
- Über das Online-Portal eSchenker können Kunden 3-D-Drucke konfigurieren und bestellen. Gedruckt werden derzeit zum Beispiel medizinische Geräte aus Edelstahl, Robotergreifinger aus Kunststoff oder individuelles Verpackungsmaterial.

#### Weitere Ereignisse

- Neue Services im Stückgutverkehr in Europa standardisiert verfügbar: Mit »Premium 13« bietet DB Schenker seit dem ersten Halbjahr 2018 die Zustellung von Waren bis 13 Uhr an; mit »Premium 10« können Kunden die garantierte Zustellung bis 10 Uhr am Folgetag wählen.
- DB Schenker wurde zum dritten Mal in Folge beim Asian Freight, Logistics&Supply Chain Awards (AFLAS) als bester Logistikdienstleister in der Kategorie Rail ausgezeichnet. Mit der kontinuierlichen Verbesserung von Schienengüterverkehrstransporten zwischen Europa und Asien im Hinblick auf Kosten, Lieferzeit und Serviceoptionen haben wir eine führende Position bei trans-eurasischen Bahnverbindungen.
- DB Schenker hat erstmalig einen Ganzzugtransport von landwirtschaftlichen Frischprodukten von China nach Russland durchgeführt. Bei dem Test war ein mit Kühlcontainern beladener Zug 17 Tage von Chengdu nach Moskau unterwegs.

### Entwicklung im ersten Halbjahr 2018

- Landverkehr, See- und Luftfracht mit positiver Entwicklung.
- Entwicklung in der Kontraktlogistik sowie Währungskurseffekte wirken belastend.
- Markt- und Wettbewerbsumfeld mit positiven Impulsen.

DB Schenker	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Sendungen im Landverkehr <sup>1)</sup> in Tausend	52.522	50.751	+1.771	+3,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	649,4	613,1	+36,3	+5,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.087	1.063	+24	+2,3
Gesamtumsatz in Mio. €	8.333	8.103	+230	+2,8
Außenumsatz in Mio. €	8.301	8.072	+229	+2,8
Rohertagsmarge in %	34,7	34,7	-	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	314	305	+9	+3,0
EBIT bereinigt in Mio. €	216	208	+8	+3,8
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,6	2,6	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	78	76	+2	+2,6
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	74.104	69.370	+4.734	+6,8

<sup>1)</sup> Ab 2018 inklusive außereuropäischer Aktivitäten.

Die Volumenentwicklung war in der Luftfracht sehr positiv. Auch im Landverkehr und in der Seefracht stiegen die Volumina.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich: Die bereinigten operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines überproportionalen Anstiegs der Erträge positiv. Währungskursbereinigt war die operative Ergebnisentwicklung sogar deutlich besser. Auch der Rohertrag (+2,6%)

legte zu, am deutlichsten in der Luftfracht, wobei alle Sparten Zuwächse verzeichneten. Im Verhältnis zum Umsatz entwickelte sich der Rohertrag stabil, sodass die Rohertragsmarge unverändert blieb.

Die Umsätze wurden zu 43% im Landverkehr, zu 22% in der Luftfracht, zu 17% in der Seefracht sowie zu 15% in der Kontraktlogistik generiert.

Die operative Ergebnisentwicklung war positiv, Währungskursbereinigt noch besser. Das bereinigte EBIT wurde zu 31% im Landverkehr, zu 26% in der Luftfracht, zu 13% in der Seefracht sowie zu 21% in der Kontraktlogistik generiert.

- Haupttreiber der positiven Umsatzentwicklung waren der Landverkehr und die Luftfracht. Umsatzmindernd wirkten negative Währungskurseffekte und der Abschluss eines großen Kraftwerksprojekts im Vorjahr. In der Seefracht und der Kontraktlogistik war die Entwicklung währungskursbereinigt positiv.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+21,0%) sind unter anderem infolge höherer Rückstellungsaufhebungen unter anderem für Schadenersatzforderungen, die nicht eingetreten sind, gestiegen.
- Der Materialaufwand (+2,9%) stieg insbesondere infolge der Volumenentwicklung. In der Luftfracht wirkten zudem gestiegene Frachtraten aufwandserhöhend. Währungskurseffekte und der Abschluss eines großen Kraftwerksprojekts im Vorjahr wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- Der Personalaufwand (+3,1%) stieg infolge der höheren Mitarbeiterzahl. Bereinigt um Währungskurseffekte fiel der Anstieg deutlicher aus.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,8%) stiegen unter anderem infolge der Anmietung neuer Flächen sowie höherer bezogener IT-Dienstleistungen. Währungskursbereinigt war der Anstieg deutlich höher.
- Die Abschreibungen lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2017. Währungskursbereinigt stiegen sie auf niedrigem Niveau leicht.

Die Investitionstätigkeit nahm zu. Der Zuwachs resultierte unter anderem aus Nordamerika sowie Asien/Pazifik. Schwerpunkt war aber weiterhin Europa. Insbesondere wurde in den Neubau und die Erweiterung von Speditionsanlagen und Terminals sowie die Einführung neuer IT-Systeme investiert.

29% der Mitarbeiter waren per 30. Juni 2018 im Landverkehr, 9% in der Luftfracht, 7% in der Seefracht und 31% in der Kontraktlogistik tätig. Die Mitarbeiterzahl ist gestiegen. Treiber waren vor allem das Volumenwachstum und die Übernahme von Zeitarbeitnehmern.

## Sparte Landverkehr

- Erweiterung der Sparte um außereuropäische Aktivitäten.
- Im Systemverkehr in Europa stärkere Fokussierung auf internationale Verkehre.
- Europaweite Preismaßnahmen umgesetzt und Kostensenkungsinitiativen fortgeführt.

Sparte Landverkehr	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Sendungen <sup>1)</sup> in Tausend	52.522	50.751	+1.771	+3,5
Systemverkehre in Tausend	31.618	31.438	+180	+0,6
Direktverkehre <sup>1)</sup> in Tausend	4.726	3.907	+819	+21,0
Parcel in Tausend	16.177	15.404	+773	+5,0
Gesamtumsatz in Mio. €	3.556	3.326	+230	+6,9
Außenumsatz in Mio. €	3.526	3.299	+227	+6,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	103	96	+7	+7,3
EBIT bereinigt in Mio. €	68	62	+6	+9,7
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	21.700	19.661	+2.039	+10,4

<sup>1)</sup> Ab 2018 inklusive außereuropäischer Aktivitäten.

Ab dem Geschäftsjahr 2018 werden einige bisher unter anderem der Kontraktlogistik zugeordnete Aktivitäten in der Sparte Landverkehr ausgewiesen. Daraus resultieren Einschränkungen im Vorjahresvergleich.

In einem Marktumfeld, das durch eine steigende Nachfrage gekennzeichnet war, war die Volumenentwicklung insgesamt positiv. Unter Bereinigung des Effekts aus den Umhängungen sank das Volumen bei den Direktverkehren infolge landesübergreifender Rückgänge.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv: Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT entwickelten sich besser. Dies resultierte allerdings aus den Umhängungen. Der Umsatzzuwachs im europäischen Geschäft wurde durch Aufwandsbelastungen aufgezehrt.

- Die Umsatzentwicklung war preis- und mengenbedingt sowie infolge der Umhängungen höher. Gegenläufig wirkten negative Währungskurseffekte.
- Der Materialaufwand (+6,7%) stieg. Dies resultierte unter anderem aus den höheren Direkt- und Stückgutverkehren. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte.
- Der Personalaufwand (+7,1%) erhöhte sich vor allem infolge des Personalzuwachses.
- Der sonstige betriebliche Aufwand (+5,4%) stieg spürbar an infolge von höheren Miet- und IT-Aufwendungen. Die Mitarbeiterzahl ist infolge der Geschäftsentwicklung sowie der Übernahme von Zeitarbeitern gestiegen.

### Sparte Luftfracht

- Spürbare Effekte durch positive Volumen- und steigende Frachtratenentwicklung.
- Fokus auf Produktivitätssteigerungen durch Standardisierung.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>Sparte Luftfracht</b>				
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	649,4	613,1	+36,3	+5,9
Gesamtumsatz in Mio. €	1.806	1.649	+157	+9,5
Außenumsatz in Mio. €	1.806	1.649	+157	+9,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	61	55	+6	+10,9
EBIT bereinigt in Mio. €	57	51	+6	+11,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	6.877	6.431	+446	+6,9

In der Luftfracht stiegen die Volumina deutlich an. Wachstumstreiber waren dabei die Relationen von Nordamerika nach Asien/Pazifik und nach Europa sowie die transpazifischen Verkehre.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv, das bereinigte EBITDA und EBIT stiegen deutlich. Das spürbare Marktwachstum führte bei einem schwächeren Wachstum des Frachtraumangebots zu steigenden Frachtraten.

- Haupttreiber des Umsatzwachstums waren die Frachtraten- und die Volumenentwicklung. Währungskursbereinigt stieg der Umsatz noch deutlicher an.
- Der Materialaufwand (+12,5%) stieg entsprechend der Volumen- und Frachtratenentwicklung ebenfalls deutlich.
- Der Personalaufwand (+3,1%) stieg infolge der höheren Mitarbeiterzahl.

Die Mitarbeiterzahl wuchs infolge der Geschäftsentwicklung.

### Sparte Seefracht

- Effekte aus Leistungsanstieg werden durch Währungskurseffekte kompensiert.
- Fokus auf Auslastungs-, Kosten- und Einkaufsratenoptimierungen.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>Sparte Seefracht</b>				
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.087	1.063	+24	+2,3
Gesamtumsatz in Mio. €	1.420	1.458	-38	-2,6
Außenumsatz in Mio. €	1.420	1.458	-38	-2,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	29	22	+7	+31,8
EBIT bereinigt in Mio. €	28	21	+7	+33,3
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	5.006	4.859	+147	+3,0

Das Seefrachtvolumen stieg auf dem Niveau der Marktentwicklung. Deutliche Zuwächse verzeichneten die transpazifischen Verkehre sowie Exporte aus dem Mittleren Osten. Eine schwache Nachfrage auf Relationen zwischen Europa und dem Fernen Osten wirkte gegenläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv, das bereinigte EBITDA und EBIT stiegen.

- Die Umsatzentwicklung war währungskursbedingt rückläufig. Währungskursbereinigt stieg der Umsatz leistungsbedingt an.
  - Trotz der positiven Volumenentwicklung sank der Materialaufwand (-3,8%) durch gegenläufig wirkende Währungskurseffekte. Währungskursbereinigt stieg der Materialaufwand leicht an.
  - Der Personalaufwand (+1,1%) lag tarifbedingt leicht über dem Niveau des ersten Halbjahres 2017. Hier wirkte sich die gestiegene Mitarbeiterzahl aus. Währungskursbereinigt stieg der Personalaufwand deutlicher.
- Die Mitarbeiterzahl wuchs infolge der Geschäftsentwicklung.

### Sparte Kontraktlogistik

- Negative Effekte durch Neuordnung von Aktivitäten zum Landverkehr.
- Weiteres Wachstum in Europa und Amerika.
- Schwächere Geschäftsentwicklung in Asien/Pazifik.
- Beendete Verträge mit Großkunden, umfangreiche Aktivitäten für Neugeschäft.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>Sparte Kontraktlogistik</b>				
Gesamtumsatz in Mio. €	1.265	1.301	-36	-2,8
Außenumsatz in Mio. €	1.264	1.300	-36	-2,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	69	79	-10	-12,7
EBIT bereinigt in Mio. €	46	56	-10	-17,9
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	22.864	20.572	+2.292	+11,1

Ab dem Geschäftsjahr 2018 werden einige bisher der Kontraktlogistik zugeordnete Aktivitäten in der Sparte Landverkehr ausgewiesen. Dies führt zu Umsatz- und Aufwandsrückgängen und damit zu Einschränkungen in der Vergleichbarkeit.

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Kontraktlogistik verlief nicht zufriedenstellend: Die bereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT entwickelten sich infolge der schwächeren Geschäftsentwicklung sowie der Umgliederung von Aktivitäten unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2017.

- Die Umsatzentwicklung war bedingt durch Wechselkurseffekte negativ. Währungskursbereinigt legte der Umsatz leicht zu. Hier machte sich die gute Geschäftsentwicklung in Europa und Nordamerika bemerkbar.
- Der Materialaufwand (-16,4%) ging währungskursbedingt und durch die Umgliederungen zurück.
- Der Anstieg im Personalaufwand (+6,5%) wurde durch einen Anstieg der Mitarbeiterzahl getrieben. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte und die Umgliederungen aufwandsmindernd.

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl resultierte aus der weiter vorangetriebenen Geschäftsausweitung sowie aus der Übernahme von Zeitarbeitnehmern.

## Infrastruktur

### Entwicklungen beim Projekt Stuttgart – Ulm

Die Bauarbeiten am Stuttgarter Hauptbahnhof sind weiter vorangeschritten. In einigen Bauabschnitten laufen weitere Bewehrungs- und Betonierungsarbeiten an Bodenplatten und Wänden. Die Weströhre des mittleren Fildertunnels wurde konventionell vorgetrieben. Am Nordkopf ist der Durchschlag der zweiten Röhre des Feuerbacher Tunnels erfolgt. Der Tunnelvortrieb am Nordkopf ist abgeschlossen, alle relevanten Anhydritlinsen in den Tunneln Cannstatt und Feuerbach sind erfolgreich aufgefahren. Die vierte und letzte Tunnelröhre hat erfolgreich den Neckar unterfahren. Infolge einer beim Verwaltungsgerichtshof eingereichten Klage werden im Flughafenbereich für den Planfeststellungsabschnitt 1.3a trotz möglicher sofortiger Vollziehbarkeit bis zu einem bestandskräftigen Urteil keine weiteren Aufträge vergeben. Mit rund 41 km Länge sind über zwei Drittel der Tunnel für Stuttgart 21 vorgetrieben und ausgehoben.

Auf der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm sind mit über 47 km Länge bereits mehr als drei Viertel der Tunnel vorgetrieben und ausgehoben. Die Tunnelvortriebsmaschine hat oberhalb des Filstals auch die zweite Röhre des 8.806 m langen Boßlertunnels durchgeschlagen. Für den letzten großen Tunnel, den über 8 km langen Albvorlandtunnel, haben die beiden Tunnelvortriebsmaschinen jeweils bereits über 2 km aufgefahren. Entlang der Strecke auf der Albhochfläche laufen die Renaturierungsarbeiten. Für die Filstalbrücke sind die Arbeiten für den Bau der Vorschubrüstung abgeschlossen.

### Termin- und Kostenentwicklung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen – Ulm

Am 26. Januar 2018 hat der Aufsichtsrat der DB AG über die Termin- und Kostensituation beim Projekt Stuttgart 21 beraten. Die Kostenprognose wurde auf einen Gesamtwertumfang von rund 7,7 Mrd. € erhöht. Zur Berücksichtigung unvorhergesehener Ereignisse sind zusätzlich rund 0,5 Mrd. € vorgesehen, sodass der Finanzierungsrahmen insgesamt auf 8,2 Mrd. € steigt. Neben Baupreissteigerungen resultiert der Kostenanstieg insbesondere aus deutlich aufwendigeren Verfahren beim Tunnelbau im Anhydritgestein, aus umfangreicheren Genehmigungsverfahren unter anderem infolge des Artenschutzes sowie aus der Verschiebung der Inbetriebnahme in das Jahr 2025.

Zudem wurde über die Termin- und Kostenentwicklung der NBS Wendlingen–Ulm beraten. Die Kostenprognose steigt auf 3,7 Mrd. €, die Fertigstellung verschiebt sich auf 2022. Ursächlich für die Kostensteigerung sind im Wesentlichen höhere geologische Risiken sowie zusätzliche Inves-

tionen in die Modernisierung des Ulmer Hauptbahnhofs. Der Zeitverzug resultiert aus aufwendigeren Planänderungsverfahren für den Artenschutz im Albvorland.

### Modernisierung des Bestandsnetzes im Plan

Im vierten Jahr der LuFV II konnten wir bereits diverse Maßnahmen und Projekte abschließen. Wir sind zuversichtlich, dass wir die Planung bis zum Jahresende vollständig umsetzen und damit den Zielanspruch der LuFV II vollständig erfüllen werden. Um den eingeschlagenen Weg auch ab dem Jahr 2020 konsequent fortsetzen zu können, haben wir mit dem Bund planmäßig die Verhandlungen zu einer Folgevereinbarung zur LuFV II aufgenommen.

### Zukunftsinvestitionsprogramm im dritten Jahr

Das BMVI hat im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes (ZIP) zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 995 Mio. € für den Eisenbahnsektor in den Jahren 2016 bis 2018 zur Verfügung gestellt. In den ersten beiden Jahren wurden insgesamt rund 295 Mio. € verausgabt, weitere 83 Mio. € waren es im ersten Halbjahr 2018.

### Planungen des 740-m-Netzes starten

Die Schaffung eines durchgängigen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge ist ein wesentliches Element für einen wirtschaftlicheren Schienengüterverkehr und eine effizientere Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Das BMVI hat daher ein Maßnahmenprogramm 740-m-Netz definiert, das unter der Sammelposition »Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung« in den potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 eingeordnet wurde. Die Wirtschaftlichkeit des 740-m-Netzes wurde durch das BMVI festgestellt und die Finanzierung des Planungsstarts aus Bundesmitteln sichergestellt. Gegenstand der Bedarfsplanmaßnahme sind aktuell 75 Einzelmaßnahmen, wie die Signalversetzungen und der Einbau von Weichen zur Neuschaffung von Überholmöglichkeiten.

### Unfall in Aichach

Am 7. Mai 2018 ist es im Bereich des Bahnhofs Aichach zu einer Kollision eines Personenzuges der Bayerischen Regiobahn mit einem Güterzug gekommen. Dabei sind zwei Menschen ums Leben gekommen. Mehrere Personen wurden verletzt.

Wir bedauern die Folgen der tragischen Zugkollision in Aichach zutiefst. Aussagen zu Ursachen und möglichen Maßnahmen sind derzeit noch nicht möglich, da die Ermittlungen zum Unfall noch nicht abgeschlossen sind.

## **Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg Rahmenbedingungen**


### **Trassennachfrage erneut gestiegen**

Die mittlerweile über 420 EVU in Deutschland haben für den Jahresfahrplan 2019 insgesamt 84.038 Trassenwünsche bei der DB Netz AG angemeldet. Das sind 5,9% mehr als im Vorjahr. Die Steigerung geht zu etwa 1 Prozentpunkt auf marktseitiges Wachstum zurück. Der Großteil resultierte aus dem höheren Bauvolumen, das zu deutlich mehr baubedingten Varianten führt. Hinzu kommen intensiviertere Beratungen der Kunden, die zu präziseren Bestellungen mit mehreren Zeitscheiben führten. Die größte Steigerung bei den Trassenanmeldungen verzeichnet der Schienenpersonfernverkehr mit über 35% (Güterverkehr +17%, Schienenpersonennahverkehr +1%).

### **Ereignisse im ersten Halbjahr 2018**

#### **Rekordinvestitionen in die Infrastruktur**

2018 stehen 5,5 Mrd. € für die Erneuerung und Instandhaltung des Streckennetzes zur Verfügung. Im ersten Halbjahr konnten bereits 539 km Gleise, 712 Weichen und rund 6.300 m<sup>2</sup> Brücken erneuert werden. Darüber hinaus sind für über 40 Neu- und Ausbaumaßnahmen 2,6 Mrd. € eingeplant. Bundesweit starten zwölf Baumaßnahmen in Großprojekten. Hinzu kommen 19 Inbetriebnahmen.

Für die Vielzahl an Baustellen – in Spitzenzeiten bis zu 800 am Tag – sind die Bündelung in über 100 Korridoren und ein professionelles Baumanagement unverzichtbar. Durch die Baustellenbündelung werden die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb so gering wie möglich gehalten. Zusätzlich arbeitet das **LAGEZENTRUM BAU**  8 gemeinsam mit den Regionalbereichen an einer Optimierung und besseren Steuerung von Baumaßnahmen. Zudem stellen wir 2018 rund 2.000 Mitarbeiter in baurelevanten Berufen ein. Trotz eines Anstiegs der Baustellen konnten die baubedingten Verspätungsfälle im ersten Halbjahr 2018 so weiter reduziert werden.

#### **Handbuch zum Notfallmanagement verabschiedet**

Um Großstörungen besser zu bewältigen, haben die Vorstandsvorsitzenden der am Schienengüterverkehrskorridor Rhein-Alpen beteiligten Eisenbahnunternehmen im Mai ein gemeinsames Handbuch zum Notfallmanagement verabschiedet. Primär entworfen wurde es von den von der Sperrung der Rheintalbahn am intensivsten betroffenen Infrastrukturbetreibern (DB Netz AG und SBB Infrastruktur) und EVU. Schwerpunkt des Handbuchs sind Prozesse für eine bessere Koordination und Kommunikation unter den Infrastrukturbetreibern bei internationalen Störungen. Zudem sieht das Handbuch vor, dass die Infrastrukturbetreiber Umleitungsstrecken definieren und diese inklusive

ihrer technischen Parameter veröffentlichen. So können sich EVU auf Umleitungen vorbereiten und im Störfall schnell handeln.


#### **Maßnahmen für kundenfreundliches Bauen**

Anfang Juni 2018 haben Unternehmen und Verbände der Schienenverkehrsbranche ihren Ergebnisbericht »Runder Tisch Baustellenmanagement« an das BMVI übergeben. Das Ziel war es, Maßnahmen für mehr Verkehr, bessere Qualität und Zuverlässigkeit zu entwickeln, um während der dringend notwendigen Modernisierung des Schienennetzes die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste und Verlager in der Bauphase so gut es geht zu reduzieren. Konkret wurden vier Bausteine zur Verbesserung der Bauplanung vereinbart: Vereinbarungen zwischen Bund und DB Netz AG zum kundenorientierten Bauen, ein Anreizsystem zwischen DB Netz AG und EVU, eine bessere Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern und EVU sowie die Optimierung von Bauprozessen und Baukommunikation.

#### **Streckensperrung Rheintalbahn – Tunnelschaden Rastatt**

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit März vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Parallel läuft das zwischen dem DB-Konzern und der ARGE Tunnel Rastatt vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen des Schadens beim Tunnelvortrieb und der damit verbundenen Verantwortlichkeiten. Ein gemeinsames Team aus technischen und juristischen Gutachtern soll die Ursachen aufarbeiten sowie einen Schlichtungsvorschlag erarbeiten. Die Dauer war ursprünglich auf sechs Monate angesetzt. Jedoch sind zur Klärung der Schadensursachen weitere Erkundungen erforderlich. Dazu wird innerhalb der kommenden drei Monate ein zusätzliches Bohrprogramm durchgeführt. Das Schlichtungsverfahren soll voraussichtlich Anfang 2019 abgeschlossen werden.

#### **DB Netz AG tritt RFC Orient/East – Med bei**

Die DB Netz AG ist dem  EUROPÄISCHEN SCHIENENGÜTERVERKEHRSKORRIDOR (RAIL FREIGHT CORRIDOR; RFC) ORIENT/EAST – MED ([WWW.RFC7.EU](http://WWW.RFC7.EU)) beigetreten. Für grenzüberschreitende Transporte entsteht damit eine rund 9.000 km lange Verkehrsachse, die sich von der Nord- und Ostsee bis zur Ägäis und zum Schwarzen Meer erstreckt. Ziel ist es, Grenzhemmnisse zu beseitigen und verlässliche, harmonisierte Transportdienstleistungen anzubieten. Damit wird der Schienengüterverkehr über Europa hinaus weiter gestärkt.

### **Investitionsoffensive für die Marschbahn**

Aufgrund der anhaltenden Störungen auf der Marschbahn arbeiten wir an einem Sanierungskonzept. Kernpunkt ist eine Investitionsoffensive, die vorsieht, Investitionen vorzuziehen. Dafür erhöhen wir in den nächsten vier Jahren das Investitionsvolumen von 53 Mio. € auf knapp 160 Mio. €.

### **Fortschritte bei Neu- und Ausbaumaßnahmen**

#### **Planungen für Hanau – Fulda kommen voran**

Im Projekt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda sind die Planungen für den neuen Streckenabschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda vorangekommen: Die Linie Variante IV wird als Vorzugsvariante in das Raumordnungsverfahren eingebracht. Sie hat im Vergleich aller Varianten in Summe die geringsten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt und verkürzt die Fahrzeit im Personenverkehr zwischen Frankfurt und Fulda um elf Minuten. Auch das Nahverkehrsangebot kann durch die zusätzlichen Gleise verbessert werden. Der Entscheidung ist ein mehrjähriger intensiver Dialog mit der Region vorangegangen. Die frühe und umfassende Beteiligung der Bürger gilt als beispielhaft.

#### **Genehmigungsverfahren Feste Fehmarnbeltquerung**

Das Projekt Feste Fehmarnbeltquerung befindet sich in der Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Genehmigungsunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 6 wurden beim EBA eingereicht. Bis Anfang 2019 werden die weiteren Abschnitte eingereicht. Parallel zum Genehmigungsverfahren wird ein Bericht für das BMVI in Vorbereitung einer Befassung des Deutschen Bundestages zu Forderungen der Region vorbereitet. Im Zusammenhang mit der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung steht auch der Neubau einer Fehmarnsundquerung. Die Auswahl einer Vorzugsvariante wird voraussichtlich im ersten Quartal 2019 fallen.

#### **Fortschritte bei 2. S-Bahn-Stammstrecke München**

Seit April 2018 liegt für alle drei Planfeststellungsabschnitte der 2. Stammstrecke München rechtsgültiges Baurecht vor. Derzeit finden bauvorbereitende Maßnahmen im Bereich Oberirdisch West und am Hauptbahnhof statt. Die Hauptbaumaßnahmen beginnen Ende 2018. Am Marienhof wurden die bauvorbereitenden Maßnahmen abgeschlossen. Aktuell finden hier archäologische Nachuntersuchungen statt, bevor die Hauptbaumaßnahmen beginnen.

#### **Entwicklungen bei ABS 38 München-Mühldorf – Freilassing**

Im Dezember 2017 wurde der dreigleisige Ausbau zwischen Freilassing und Salzburg abgeschlossen. Für den zweigleisigen Ausbau zwischen Markt Schwaben und Ampfing sowie die Elektrifizierung wurde die Vorplanung abgeschlossen.

### **Ausbau Knoten Köln**

Der stark frequentierte Knoten Köln soll durch 15 Infrastrukturmaßnahmen entlastet werden. Aktuell befindet sich das Projekt S 11 Kernpaket mit den geplanten Ausbaumaßnahmen zwischen Köln Hauptbahnhof und Bergisch Gladbach in der Vorplanungsphase. Der Ausbau der S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel läuft planmäßig, unter anderem mit ersten Brückenbauarbeiten. Beim Fernverkehr befindet sich der Ausbau südlich Gummersbacher Straße in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Das Projekt ABS 4 befindet sich im PFA 1 in der Ausführungsphase und im PFA 2 in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

#### **Fortschritte bei ABS Knappenrode – Horka – Grenze D/PL**

Die Wiederinbetriebnahme der Strecke zwischen Knappenrode und der Grenze Deutschland/Polen ist für Dezember geplant. Die Hauptbauarbeiten im Abschnitt von Niesky bis Horka wurden im Dezember 2017 abgeschlossen. Seitdem werden die Ingenieurbauwerke errichtet, der Bahndamm ertüchtigt sowie die Oberleitung und Signaltechnik neu aufgebaut. Im Bahnhof Niesky entstehen neue Bahnsteige für den Regionalverkehr.

#### **Verlegung Fernbahnhof Hamburg-Altona**

In Altona wird der bestehende Kopfbahnhof durch einen Neubau am Standort Diebsteich ersetzt. Der bisherige S-Bahnhof in Altona bleibt bestehen. Die Finanzierung erfolgt überwiegend aus der LuFV, aus Eigenmitteln der EVU sowie aus dem Erlös des Flächenverkaufs an die Freie und Hansestadt Hamburg. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 29. Dezember 2017 erlassen. Aktuell sind drei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss des EBA vor dem Oberverwaltungsgericht Hamburg anhängig. Mit einer Entscheidung ist im Juli zu rechnen. Der Start der Hauptbaumaßnahme ist für Herbst 2018 vorgesehen.

#### **Neubau S-Bahn-Linie S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe**

Zur Stärkung des Nahverkehrs zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein befindet sich die S4 in Planung. Die Entwurfsplanung für den PFA 1 wurde fertiggestellt. Die weiteren beiden Abschnitte befinden sich noch in der Bearbeitung. Im Planfeststellungsverfahren fand der Erörterungstermin des PFA 1 statt, für den PFA 2 und PFA 3 ist die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen noch 2018 vorgesehen. Erste Baumaßnahmen sind für 2020 avisiert.

#### **Entwicklung Knoten Frankfurt**

Der Knoten Frankfurt am Main ist einer der am stärksten frequentierten in unserem Netz. Mit dem Umbau des Knotens Stadion, der Zweigleisigkeit des Homburger Damms, der S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens, dem Ausbau der

S6 sowie dem Bau der Nordmainischen S-Bahn wird die Zukunftsfähigkeit des Schienenverkehrs gewährleistet. Beim Homburger Damm haben die Arbeiten für das Kreuzungsbauwerk begonnen. Entlang der S6 laufen die Arbeiten für den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel.

#### **Fortschritte bei ABS 46/2 Emmerich–Oberhausen**

Die Bauarbeiten der ABS 46/2 Emmerich–Oberhausen verlaufen planmäßig. In den noch offenen Planfeststellungsabschnitten haben alle Erörterungstermine stattgefunden. Die Erteilung des Baurechts für weitere Planfeststellungsabschnitte wird für 2018 erwartet.

#### **Entwicklungen Rhein-Ruhr-Express**

Für das elektronische Stellwerk Düsseldorf wird die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund in den nächsten zwölf Monaten erwartet. Im PFA 2.1, Düsseldorf, liegen die Einwendungen vor, die Erörterungstermine werden noch 2018 erwartet. Die Planungen der Leistungsphase 2 in Düsseldorf-Reisholz durch die Neuaufnahme des Haltepunkts Düsseldorf-Benrath in den BVWP wurden begonnen. Im PFA 4.0, Mülheim wurden die Bauarbeiten aufgenommen.

### **Digitalisierung und Innovation**

#### **Fortschritte bei Standardisierung der Instandhaltung**

Im Rahmen der Standardisierung Produktionssystem Instandhaltung (SPI) wurden der Dispositions- und Rückmeldeprozess der operativen Instandhaltung standardisiert und digitalisiert. Der Rollout von Stufe 1 ist planmäßig abgeschlossen. Als Teil des Programms OPEX startete 2018 die Stufe 2. Im Fokus steht hierbei vor allem ein Shopfloor-orientiertes Performance-Management auf Basis der Rückmeldungen der operativen Mitarbeiter. Derzeit erfolgt der Rollout in der dritten Welle in sieben Standorten. Neun Standorte arbeiten bereits nach dem neuen Standard. Im Rahmen der Stufe 2 werden Arbeitsabläufe und Prozesse in der Arbeitsvorbereitung und -durchführung weiter vereinheitlicht. Die dafür entwickelten IT-Werkzeuge werden derzeit verprobt. Der flächendeckende Rollout beider Ansätze ist voraussichtlich bis Mitte 2020 abgeschlossen.

#### **Erstes digitales Stellwerk im Betrieb**

Im Januar ging in Annaberg-Buchholz auf der Erzgebirgsbahn das erste digitale Stellwerk (DSTW) in Europa in Betrieb. Das Vorserienprojekt hat eine Revolution für die Leit- und Sicherungstechnik eingeläutet. Das DSTW markiert den Startpunkt für die Weiterentwicklung und die bundesweite Umsetzung einer neuen, innovativen Stellwerksgeneration. Die Technik ist sowohl für den Betrieb von Hauptstrecken

mit dichtem Betriebsprogramm und großen Knotenbahnhöfen als auch für einfachere Anwendungen im ländlichen Bereich einsetzbar.

#### **Rollout Weichenantriebsdiagnose**

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 kann die Instandhaltung Störungen präventiv beheben. Antriebsbedingte Störungen an Weichen sollen damit um bis zu 50% reduziert werden. Rund 18.400 Weichen sind an DIANA angeschlossen.

### **Entwicklung im ersten Halbjahr 2018**

- Höhere Umsätze aus Preisanpassungen sowie gestiegener Trassennachfrage.
- Instandhaltungsaufwand gestiegen.
- Zunahme Personalaufwand.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>DB Netze Fahrweg</b>				
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,9	94,5	-	-
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland <sup>1)</sup> in %	93,3	94,2	-	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	539,3	533,5	+ 5,8	+ 1,1
davon konzernexterne Bahnen	172,2	164,3	+ 7,9	+ 4,8
Anteil konzernexterner Bahnen in %	31,9	30,8	-	-
Gesamtumsatz in Mio. €	2.720	2.652	+ 68	+ 2,6
Außenumsatz in Mio. €	754	746	+ 8	+ 1,1
Anteil am Gesamtumsatz in %	27,7	28,1	-	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	815	815	-	-
EBIT bereinigt in Mio. €	483	389	+ 94	+ 24,2
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	375	250	+ 125	+ 50,0
ROCE in %	5,3	4,4	-	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	18.193	17.780	+ 413	+ 2,3
Netto-Finanzschulden per 30.06. in Mio. €	9.330	10.092	- 762	- 7,6
Tilgungsdeckung in %	15,9	14,1	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	2.634	2.907	- 273	- 9,4
Netto-Investitionen in Mio. €	545	525	+ 20	+ 3,8
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	46.371	44.717	+ 1.654	+ 3,7

<sup>1)</sup> Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Sowohl die Pünktlichkeit der konzernexternen EVU in Deutschland als auch die Pünktlichkeit der EVU des DB-Konzerns war rückläufig.

Die Betriebsleistung auf dem Netz stieg infolge einer höheren Nachfrage konzernexterner Kunden (insbesondere im Güter- und Regionalverkehr) sowie von DB Fernverkehr und DB Regio. Dämpfend wirkte die geringere Nachfrage interner Kunden im Güterverkehr.



Die wirtschaftliche Entwicklung war allerdings insgesamt verhalten. Die positive Ertragsentwicklung wurde durch den Anstieg des Personal- und Instandhaltungsaufwands kompensiert, sodass das bereinigte EBITDA unverändert auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2017 lag. Aufgrund der niedrigeren Abschreibungen entwickelte sich das bereinigte EBIT positiv.

- Der Gesamtumsatz stieg. Negative Effekte aus dem Sturm Friederike wurden durch Preisanpassungen sowie Nachfragesteigerungen überkompensiert.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+6,0%) erhöhten sich unter anderem infolge höherer Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen (Grundstücksverkauf) und Schrott. Gegenläufig wirkten unter anderem niedrigere Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen.
- Der Materialaufwand (+2,6%) erhöhte sich im Wesentlichen infolge gestiegener Instandhaltungsaufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und der Beseitigung von Unwetterschäden.
- Der Anstieg des Personalaufwands (+5,6%) basierte vor allem auf Tarifierungen und der gestiegenen Mitarbeiterzahl.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+5,5%) ist unter anderem auf höhere Aufwendungen für IT-Leistungen, Zuschüsse für Anlagen Dritter und Mieten zurückzuführen.
- Die Abschreibungen (–22,1%) gingen aufgrund bilanzieller Anpassungen von wirtschaftlichen Nutzungsdauern zurück.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen verbesserte sich, zusätzlich unterstützt durch geringere Zinsaufwendungen, die zu einer Verbesserung des operativen Zinssaldos führten.

Die positive Ergebnisentwicklung, gedämpft durch einen gegenläufigen leichten Anstieg des Capital Employed, führte zu einer Verbesserung des ROCE.

Die Netto-Finanzschulden sanken im Wesentlichen infolge der Kapitalerhöhung bei der DB Netz AG. Dadurch verbesserte sich auch die Tilgungsdeckung leicht.

Die Brutto-Investitionen fielen etwas geringer aus, insbesondere durch ein niedrigeres Investitionsvolumen aus VDE8. Im zweiten Halbjahr 2018 erwarten wir wieder eine deutliche Ausweitung der Investitionen. Die Netto-Investitionen stiegen leicht.

Die Zahl der Mitarbeiter ist maßgeblich durch Zugänge zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere im Instandhaltungs- und Bauprojektbereich, gestiegen.

## **Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe Ereignisse im ersten Halbjahr 2018**

### **Verbesserung der Qualität der Bahnhöfe**

Wir haben zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität unserer Bahnhöfe angestoßen und einige davon bereits abgeschlossen.

- In einer Taskforce S-Bahn sind Maßnahmen identifiziert worden, um die Qualität an S-Bahnhöfen zu verbessern.
- Die Modernisierung von unterirdischen Personenverkehrsanlagen der Hamburger S-Bahn-Stationen Jungfernstieg, Stadthausbrücke, Königsstraße, Landungsbrücken und Reeperbahn hat begonnen. Teilbereiche davon sind bereits abgeschlossen.
- In Frankfurt am Main sind umfangreiche Arbeiten an den Stationen Hauptbahnhof tief, Hauptwache, Mühlberg, Ostendstraße und Flughafen Regionalbahnhof gestartet. Im Hauptbahnhof wurden in dem Zusammenhang bereits zwei großzügige Wartebereiche mit neuen Sitzbänken ausgestattet.
- In München fand die Inbetriebnahme des Testtreppenzugangs am Rosenheimer Platz statt. Mit seiner zukunftsweisenden Gestaltung, insbesondere hinsichtlich Material und Beleuchtung, soll er Vorbild für weitere Münchener Stationszugänge sein.
- Der Hauptbahnhof Düsseldorf wird mit drei neuen Aufenthaltspavillons sowie Bänken ausgestattet. Zwei Pavillons wurden Ende Juni schon fertiggestellt.

### **Weitere Ereignisse**

- Ein neues Reinigungskonzept sowie ein WhatsApp-Service gegen Verschmutzung am Bahnhof wurden im Frühjahr 2018 an über 230 ausgewählten Bahnhöfen (davon rund 160 Bahnhöfe der S-Bahn Berlin) umgesetzt.

## **Entwicklung im ersten Halbjahr 2018**

- Nachfragesteigerung durch zusätzliche Verkehre und Taktverdichtungen.
- Preis- und Mengeneffekte treiben Vermietungserlöse.
- Belastungen durch höhere Personalaufwendungen.
- Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs weiter vorangetrieben.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>DB Netze Personenbahnhöfe</b>				
Anlagenqualität in Schulnote	2,89	2,91	-	-
Stationshalte in Mio.	75,1	74,8	+0,3	+0,4
davon konzernexterne Bahnen	18,2	17,9	+0,3	+1,7
Gesamtumsatz in Mio. €	668	635	+33	+5,2
davon Stationserlöse in Mio. €	437	424	+13	+3,1
davon Vermietung in Mio. €	200	196	+4	+2,0
Außenumsatz in Mio. €	297	273	+24	+8,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	228	217	+11	+5,1
EBIT bereinigt in Mio. €	158	150	+8	+5,3
ROCE in %	11,0	10,5	-	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	2.886	2.859	+27	+0,9
Netto-Finanzschulden per 30.06. in Mio. €	1.237	1.215	+22	+1,8
Tilgungsdeckung in %	29,2	27,5	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	291	253	+38	+15,0
Netto-Investitionen in Mio. €	138	80	+58	+72,5
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	5.649	5.404	+245	+4,5

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

Die Leistungsentwicklung wurde geprägt durch einen leichten Anstieg der Zahl der Stationshalte. Dieser resultierte im Wesentlichen aus Taktverdichtungen sowie zusätzlichen Verkehren im Regionalverkehr. Der Anstieg der Nachfrage wurde insbesondere durch konzernexterne Bahnen getrieben.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv: Insgesamt konnten die höheren Erträge die Aufwandssteigerungen insbesondere im Bereich Instandhaltung und Personal kompensieren, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verbesserten.

- Der Umsatzanstieg ist auf mengen- und preisbedingt höhere Stationserlöse sowie gestiegene Erlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich auch der wachsende Marktanteil konzernexterner Bahnen wider.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (-4,2%) gingen infolge der höheren Erträge insbesondere aus saisonal bedingt höheren Baukostenzuschüssen im ersten Halbjahr 2017 zurück.
- Der Materialaufwand (+1,6%) stieg an. Höhere Aufwendungen für Instandhaltung infolge der Umsetzung von Maßnahmen für Qualität, Pünktlichkeit sowie Kundenzufriedenheit wurden teilweise durch mengenbedingt geringere Energieaufwendungen kompensiert.
- Der Personalaufwand (+7,1%) verzeichnete einen deutlichen Zuwachs. Dieser wurde maßgeblich neben Tarifierhöhungen auch durch den höheren Personalbestand getrieben.

- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+9,3%) ist unter anderem auf höhere Mietaufwendungen, gestiegene Sachanlagenabgänge sowie höhere IT- und Kommunikationsleistungen, auch infolge des gestiegenen Personalbestands, zurückzuführen.
- Die Abschreibungen (+4,5%) nahmen infolge des gestiegenen Investitionsvolumens zu.

Die positive EBIT-Entwicklung führte zu einem Anstieg des ROCE, da sich das Capital Employed annähernd stabil entwickelte.

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

Der ergebnisbedingt höhere operative Cashflow führte zu einer Verbesserung der Tilgungsdeckung. Gegenläufig wirkten höhere Netto-Investitionen.

Die höheren Investitionen erfolgten im Wesentlichen in die Erneuerung bestehender Verkehrsstationen sowie in Projekte aus ZUKUNFT BAHN 

Die Zahl der Mitarbeiter ist aufgrund des Personalaufbaus im Bau- und Anlagenmanagement gestiegen.

## Geschäftsfeld DB Netze Energie Märkte und Strategie

### Neuausrichtung der Geschäftsfeldstrategie

Die neue Strategie »Aufbruch in die DB EnergieWende« nimmt den Beitrag von DB Netze Energie zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Konzernziele in den Fokus und adressiert die zentralen Handlungsfelder: Vergrünung des Bahnstroms, Dieseleratz auf Schiene und Straße, Energieeffizienz in DB-Liegenschaften und Immobilien. Neben den strategischen Maßnahmen zeigt die Strategie die ökonomischen Herausforderungen auf, die sich aus einer Vergrünung des Bahnstroms, der Ablösung von Diesel auf Schiene und Straße sowie aktuellen Entwicklungen der Energiewirtschaft ergeben. Vor diesem Hintergrund werden bestehende Energielieferverträge nachverhandelt, Fragen der Finanzierung geklärt sowie das aktuelle Geschäftsmodell hinterfragt. Ziel ist dabei eine Ausrichtung hin zum Anbieter komplexer Dienstleistungen.

### Ereignisse im ersten Halbjahr 2018

#### Erfolgreicher Start ins Privatkundengeschäft

Nach einem Jahr hat DB Strom, unser Ökostromangebot für Privathaushalte, bereits über 10.000 Kunden. Damit hat DB Netze Energie die Lücke zum Vollsortimenter geschlossen. Bei DB Strom gibt es ausschließlich Ökostrom mit dem Qualitätssiegel des sogenannten ok-power-Labels.

#### Projekt Laden am Bahnhof

DB Netze Energie hat sich mit dem Projekt Laden am Bahnhof am Bundesprogramm Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland des BMVI beteiligt. An den Bahnhöfen

Frankfurt am Main, Hanau, Regensburg und Düsseldorf wurden öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastrukturen mit Ökostrom errichtet. Durch die Teilnahme am Roaming-Verbund können auch Kunden anderer E-Mobility-Provider die Ladeinfrastruktur nutzen. DB Netze Energie unterstützt damit die Weiterentwicklung der intermodalen Verkehrsschnittstelle zwischen Schiene und Straße.

### Weiterentwicklung Netzzugangsmodell Bahnstrom

Die DB Netze Energie betreibt seit 2014 ein für alle EVU geöffnetes Netzzugangsmodell zur Bereitstellung von Traktionsstrom. Im ersten Halbjahr 2018 wurden im kontinuierlichen Dialog mit den Marktpartnern und der Bundesnetzagentur wesentliche Schritte unternommen, um das Netzzugangsmodell weiterzuentwickeln und in zentralen Punkten prozessual zu vereinfachen. Hierzu wurde ein neues Gesprächsforum, der Arbeitskreis Bahnstromnetz, eingerichtet. Die Entwicklung der Marktanteile zeigt, dass das Netzzugangsmodell funktioniert: 2017 wurden etwa 70% des Letztverbrauchs konzernexterner Bahnen von Drittlieferanten bereitgestellt.

### Entwicklung im ersten Halbjahr 2018

- Nachfragerückgang bei Strom- und Dieselpunkten.
- Preissteigerungen an den Primärenergiemärkten.
- Verstärkte Investitionen in den Neubau und die Erneuerung von Bahnstromleitungen.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
<b>DB Netze Energie</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>absolut</b>	<b>%</b>
Versorgungssicherheit in %	99,99	99,99	-	-
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	4.146	4.283	-137	-3,2
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	842,6	999,6	-157,0	-15,7
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	8.885	9.813	-928	-9,5
Dieselpufferstoff in Mio. l	214,3	218,1	-3,8	-1,7
Gesamtumsatz in Mio. €	1.383	1.416	-33	-2,3
Außenumsatz in Mio. €	628	654	-26	-4,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	47	79	-32	-40,5
EBIT bereinigt in Mio. €	12	44	-32	-72,7
ROCE in %	2,2	9,4	-	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	1.097	947	+150	+15,8
Netto-Finanzschulden per 30.06. in Mio. €	646	445	+201	+45,2
Tilgungsdeckung in %	12,2	24,7	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	81	48	+33	+68,8
Netto-Investitionen in Mio. €	40	17	+23	+135
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	1.734	1.742	-8	-0,5

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte weiter beibehalten werden.

Die Mengenentwicklung war rückläufig:

- Der Absatz von Traktionsstrom sank vor allem durch eine geringere Nachfrage konzerninterner Kunden, insbesondere im Güterverkehr.
- Die für konzernexterne Kunden durchgeleiteten Traktionsstrommengen gingen zurück. Bereinigt um diesen Effekt ist ein Anstieg aus Verlagerungen von der Vollstromversorgung in die Durchleitung zu verzeichnen.
- Im Bereich stationäre Energien nahm der Absatz an konzernexternen Kunden ab. Maßgeblich war ein Mengenrückgang aus kurzfristigen Portfoliooptimierungen am Energiemarkt als Folge geringerer Energie-Fahrplanabweichungen. Gegenläufig stieg das operative Geschäft im Industriekundenbereich an.
- Die rückläufige Nachfrage nach Dieselpufferstoffen ist auf die Entwicklung der konzerninternen Kunden im Güter- und Personennahverkehr zurückzuführen. Die Nachfrage konzernexterner Kunden stieg leicht an.

Die wirtschaftliche Entwicklung war rückläufig. Gesunkene Erträge und deutlich gestiegene Bezugspreise an den Primärenergiemärkten bewirkten eine Verschlechterung des bereinigten EBITDA und EBIT.

- Die Umsatzerlöse sanken bedingt durch die rückläufigen Absatzmengen aus Traktionsenergie und Portfoliooptimierungen am Energiemarkt. Kompensierend wirkten sowohl mengen- als auch preisbedingt höhere Umsätze aus dem Industriekundengeschäft.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+47,4%) resultierte aus höheren Erträgen aus Versicherungsleistungen sowie Effekten aus der Auflösung von Rückstellungen.
- Der vor allem durch die Entwicklung der Energiebezugsaufwendungen bestimmte Materialaufwand (+0,2%) war annähernd unverändert. Mengenbedingte Aufwandsrückgänge wurden durch negative Preiseffekte aus deutlich gestiegenen Primärenergiepreisen für Strom- und Mineralölprodukte vollständig aufgezehrt.
- Der Personalaufwand (+1,7%) erhöhte sich tarifbedingt.
- Der Anstieg des sonstigen betrieblichen Aufwands (+7,1%) spiegelt die Aufwendungen für die Weiterentwicklung der IT-Systeme wider.
- Die Abschreibungen blieben annähernd unverändert. Der Rückgang des operativen Ergebnisses führte verstärkt durch ein höheres Capital Employed zu einer deutlichen Verschlechterung des ROCE. Der Anstieg des Capital Employed ist insbesondere auf ein gestiegenes Vorratsvermögen sowie temporär erhöhte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an konzernexterne Kunden zurückzuführen.

Auch die Tilgungsdeckung ging infolge des rückläufigen operativen Cashflows bei gleichzeitig gestiegenen Netto-Finanzschulden deutlich zurück. Die Entwicklung der

Netto-Finanzschulden war getrieben durch eine höhere Kapitalbindung im Capital Employed.

Verstärkte Investitionen in den Neubau sowie die Erächtigung von Bahnstromleitungen verbunden mit einer zügigeren Projektabwicklung führten zu einem Anstieg des Investitionsvolumens.

Die Zahl der Mitarbeiter blieb annähernd unverändert.

## Beteiligungen/Sonstige

### Ereignisse im ersten Halbjahr 2018

#### DB E&C setzt Wachstumskurs fort

#### Expertise der DB E&C ist weltweit gefragt

- Im TEN-Projekt Karlsruhe–Basel ist DB Engineering & Consulting (DB E&C) seit Jahren planerisch für Verkehrsanlagen und konstruktiven Ingenieurbau tätig. Jetzt wurde der Vertrag auf die ausrüstungstechnischen Gewerke erweitert. Damit liefert DB E&C für beide Planfeststellungsabschnitte eine planerische Komplettleistung inklusive Plan- und Abnahmeprüfungen sowie Bauaufsicht.
- Bei den Modernisierungsmaßnahmen am Dortmunder Hauptbahnhof konnte DB E&C sich nun auch den Auftrag für die Bauüberwachung der Bahnsteiganlagen inklusive Personenunterführung sichern. Dazu gehören auch Leistungen der Baubetriebsplanung, der schweißtechnischen und umwelttechnischen Überwachung sowie der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination.
- Im Januar hat DB E&C in Mumbai/Indien einen Beratungsvertrag für die Metro Mumbai Line 4 unterzeichnet. Die 32,5 km lange Linie mit 32 Stationen soll im Jahr 2031 rund 335.000 Fahrgäste pro Tag befördern. DB E&C führt als General Consultant ein Konsortium mit Louis Berger und Hill International. Nach Bhopal und Indore ist es bereits das dritte große Metroprojekt für DB E&C in Indien innerhalb weniger Monate.
- Zusammen mit Yenon hat DB E&C den Zuschlag für Planung und Bauüberwachung der 28 km langen Stadtbahnlinie Purple Line in Tel Aviv/Israel erhalten. Für eine weitere Stadtbahnlinie (Red Line, 24 km) werden die Experten für das Joint Venture CRTG-CREEG Leistungen für die Integration ins Gesamtsystem erbringen. Die DB E&C berät die staatliche israelische Eisenbahngesellschaft ISR zu ihrem Elektrifizierungsprogramm, zur Regelwerkserstellung und zur Fahrzeugbeschaffung.

#### IBN-InfraTool der DB E&C sorgt durch Digitalisierung für effiziente Projektabwicklung

Die Inbetriebnahmesteuerung führt technische, organisatorische und terminliche Faktoren eines Infrastrukturprojekts zusammen und schafft die Voraussetzungen für eine sichere, plangerechte und pünktliche Inbetriebnahme

(IBN). Das IBN-InfraTool unterstützt die IBN-Steuerung durch strukturierte Daten- und Dokumenterfassung, -lenkung und -auswertung, intelligente Verknüpfungen, Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfungen sowie automatisierte Erstellung von Berichten und Anträgen.

### Entwicklung im ersten Halbjahr 2018

- Höhere Aufwendungen für Konzernprojekte.
- Leistungsbedingter Anstieg der Mitarbeiterzahl.

Bereich Beteiligungen/Sonstige Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2018	2017	absolut	%
Gesamtumsatz	2.274	2.154	+120	+5,6
Außenumsatz	252	234	+18	+7,7
EBITDA bereinigt	-160	-113	-47	+41,6
EBIT bereinigt	-280	-235	-45	+19,1
Brutto-Investitionen	184	139	+45	+32,4
Netto-Investitionen	181	139	+42	+30,2
Mitarbeiter per 30.06. in VZP	53.386	51.291	+2.095	+4,1

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governancefunktionen (zum Beispiel Konzernentwicklung, Finanzen oder Personal) sowie die unselbstständigen Serviceeinheiten (zum Beispiel Shared Service Center Buchhaltung oder Personalservices) der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen Serviceeinheiten des DB-Konzerns (zum Beispiel DB Zeitarbeit und DB JobService) sowie die selbstständigen Operational Services (zum Beispiel DB Fahrzeuginstandhaltung oder DB System), 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 dem gestiegenen Bau- und Projektgeschäft der DB Bahnbau sowie der DB E&C und einem erhöhten Projektgeschäft bei DB System.

Der Rückgang des bereinigten EBITDA und des bereinigten EBIT resultierte im Wesentlichen aus Tarifeffekten im Personalaufwand sowie aus Projektkosten infolge der Maßnahmen aus ZUKUNFT BAHN Zukunft  
Bahne

Die höheren Investitionen erfolgten im Wesentlichen aufgrund der Anschaffung von neuen Ticketautomaten sowie von Baufahrzeugen bei der DB Bahnbau.

Die Zahl der Mitarbeiter ist unter anderem infolge des Personalaufbaus für Konzernprojekte sowie von Leistungsbeauftragungen insbesondere bei DB System, DB E&C, DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Sicherheit gestiegen.

## Chancen- und Risikobericht

- Keine wesentlichen Änderungen im Chancen- und Risikomanagement
- Risiken für EBIT-Entwicklung 2018 reduziert

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 2017 § 150 FF.) des DB-Konzerns ist im ersten Halbjahr 2018 nicht wesentlich verändert worden. Auch die WESENTLICHEN CHANCEN UND RISIKEN (INTEGRIERTER BERICHT 2017 § 152 FF.) des DB-Konzerns sind im Wesentlichen unverändert.

Die Chancen- und Risikoeinschätzung erfolgt gegenüber der aktualisierten voraussichtlichen ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS § 51 F. im Jahr 2018.

Im Vergleich zur Einschätzung im Integrierten Bericht 2017 hat sich die Gesamtrisikoposition um 0,2 Mrd. € auf 0,2 Mrd. € reduziert. Der Rückgang resultierte daraus, dass Risiken in der aktualisierten Prognose verarbeitet worden sind. Die gegenüber der EBIT-Prognose bestehenden Risiken ergeben sich vor allem aus dem Bereich Beschaffungs- und Energiemarkt in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon

- Risikoportfolio unverändert ohne bestandsgefährdende Risiken

sehr wahrscheinlich (sw): 0,0 Mrd. €) sowie Produktion und Technik und Markt und Wettbewerb in Höhe von je 0,05 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,0 Mrd. €).

Im Vergleich zur Einschätzung im Integrierten Bericht 2017 hat sich die Gesamtchancenposition von 0,1 Mrd. € nicht verändert. Chancen bestehen vor allem im Bereich Produktion und Technik in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich (sw): 0,0 Mrd. €).

Insgesamt ergibt sich somit ein ausgeglichenes Profil für sehr wahrscheinliche Chancen und Risiken für das Geschäftsjahr 2018. Die wahrscheinlichen Risiken übersteigen in Summe die wahrscheinlichen Chancen.

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

- CHF-Anleihe emittiert
- Reduzierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr beschlossen

- Weitere Veränderungen im Aufsichtsrat

### **Fünfte Anleihe 2018 emittiert**

Am 3. Juli 2018 haben wir über die DB Finance eine CHF-Anleihe mit einem Emissionsvolumen von 400 Mio. CHF (rund 346 Mio. €) emittiert (Laufzeit: 10 Jahre; Kupon von 0,50%) und in Euro geswappt.

### **Reduzierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr**

Der Bundestag hat Anfang Juli den Haushalt für 2018 verabschiedet und im Zuge dessen eine Mittelaufstockung für das BMVI beschlossen.

175 Mio. € der zusätzlichen Mittel fließen in die Reduzierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr im zweiten Halbjahr 2018. Die Mittel werden nach erfolgreicher Notifizierung der Förderrichtlinie durch die Europäische Union zur Verfügung gestellt.

### **Veränderungen im Aufsichtsrat**

Herr Dr. Michael Frenzel und Herr Dr. Jürgen Großmann haben jeweils ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum 18. Juli 2018 niedergelegt. Herr Ludwig Koller hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Juli 2018 niedergelegt.


# Prognosebericht

— Erwartungen zur wirtschaftlichen Entwicklung weiterhin stabil

— Schienenpersonenverkehr wächst über Markt

— Erwartungen für die Entwicklung des DB-Konzerns angepasst

## Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns

Die künftige Ausrichtung des DB-Konzerns ist im INTEGRIERTEN BERICHT 2017  159 beschrieben. Daran hat es im ersten Halbjahr 2018 keine wesentlichen Änderungen gegeben.

Aktuell arbeiten wir an einer Weiterentwicklung unserer nachhaltigen Strategie DB2020+ .

## Positive Entwicklung der konjunkturellen Aussichten

Voraussichtliche Entwicklung in %	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)
BIP Welt	+3,0	~ +3,1	~ +3,1
Welthandel <sup>1)</sup>	+6,0	~ +5,0	~ +4,8
BIP Euro-Raum	+2,5	~ +2,3	~ +2,1
BIP Deutschland	+2,5	~ +2,4	~ +2,0

<sup>1)</sup> Nur Warenhandel.

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2017 entsprechen den per Juli 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2018 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Unter den Annahmen einer stabilen geopolitischen Lage und keiner weiteren Eskalation der protektionistischen Handelskonflikte prognostizieren wir für 2018 ein stabiles Wachstum von Weltwirtschaft und Welthandel. Die leichte Absenkung der aktuellen Prognose für den Welthandel im Vergleich zum März zeigt aber bereits die Entschleunigung in der weltwirtschaftlichen Entwicklung. Die gestiegene Unsicherheit trägt zu den verhaltenen Erwartungen bei.

Die genannte Entwicklung gilt insbesondere auch für den Euro-Raum, dessen Aussichten sich im Vergleich zum Vorjahr eingetrübt haben. Zwar stützt der zurzeit günstige Euro die Exporte, die Nachfrage aus dem Ausland hat jedoch nachgelassen. Unter dem Strich erwarten wir dennoch eine solide Entwicklung der europäischen Konjunktur.

In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum voraussichtlich ebenfalls recht deutlich unter dem des Vorjahres liegen. Bei gleichbleibend hoher Binnennachfrage ist vor allem das Sinken der Industrieproduktion hierfür verantwortlich.

## Positive Erwartungen für relevante Märkte

### Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,0	+1,0	+1,0

Die Daten für 2017 entsprechen den per Juli 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2018 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt wird für 2018 ein Wachstum der Verkehrsleistung auf dem Vorjahresniveau prognostiziert. Der Schienenpersonenverkehr wächst überproportional stark, unter anderem dank der Angebotsverbesserung im Fernverkehr auf der Strecke Berlin–München.

Auch im europäischen Personenverkehrsmarkt dürfte die Nachfrage leicht zunehmen. Die positiven Rahmenbedingungen durch weiterhin steigende Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Einkommen bestehen fort. Im weiteren Jahresverlauf dürften steigende Kraftstoffpreise und Inflation die Marktdynamik etwas abschwächen.

Für den Schienenpersonenverkehr werden europaweit moderate Zuwächse erwartet.

### Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung in %	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	~ +1,9	~ +2,0	+2,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	~ +2,7	~ +1,5	~ +1,5
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+4,8	+3,5	+4,0
Globale Luftfracht (Basis t)	+10,0	+2,0	+4,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+4,8	+3,5	+3,5
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+3,0	+3,0	+4,0

Die Daten für 2017 und 2018 entsprechen den per Juli 2018 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Die Erwartungen für 2018 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der Ausblick für den gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt hat sich gegenüber den bisherigen Erwartungen kaum verändert:

— Aufgrund der noch ausstehenden finalen Statistik für 2017 wird der Ausblick 2018 für den Schienengüterverkehr erschwert. Unter Berücksichtigung der Konjunkturperspektive und von Sondereffekten wie der Schließung/Umstellung von Kohlekraftwerken sowie eines erwar-


teten positiven Basiseffekts nach der Sperrung der Rheintalstrecke im Spätsommer 2017 ist für 2018 von einem leicht unterdurchschnittlichen Zuwachs auszugehen.

- Der Lkw-Verkehr in Deutschland wird sich auch weiterhin überdurchschnittlich entwickeln. 2018 dürfte in etwa das Wachstumsniveau des Vorjahres erreicht und die Marktposition weiter ausgebaut werden. Eine dämpfende Wirkung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 wird nicht erwartet.
- Für die Binnenschifffahrt dürfte sich die Entwicklung im weiteren Jahresverlauf nach dem dynamischen Jahresauftakt deutlich abschwächen, insgesamt aber positiv bleiben. Neben verhaltenen Impulsen aus der Montanindustrie dürften dazu auch die teilweise bereits zu verzeichnenden Niedrigwasserstände und ein negativer Basiseffekt in der zweiten Jahreshälfte 2018 beitragen. Im zweiten Halbjahr 2017 fiel der Anstieg mit über 9% ungewöhnlich stark aus, was auch auf temporäre Verkehrsverlagerungen durch die wochenlange Sperrung der Rheintalstrecke zurückzuführen war.

Für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt wird 2018 ein abgeschwächter Anstieg der Verkehrsleistung erwartet. Während die Konjunkturimpulse insgesamt positiv bleiben, setzt sich die schwache Entwicklung im Kohlebereich fort. Belastend wirken sich auch die Streiks in Frankreich aus, deren Effekte über die Grenzen hinaus wirken.

Basierend auf der bisherigen Entwicklung im Jahr 2018 haben wir unsere Erwartungen für die globale Luftfracht und Kontraktlogistik deutlich sowie für den Europäischen Landverkehr leicht angehoben.

## Infrastruktur

Für das Gesamtjahr 2018 erwarten wir aufgrund von Angebotsausweitungen im Schienenpersonenverkehr und einer stabilen Entwicklung des Schienengüterverkehrs im Wesentlichen eine konstante Fortschreibung des bisherigen Niveaus der Trassennachfrage. Eine Chance besteht durch die geplante **TRASSENPREISREDUZIERUNG**  49 im Schienengüterverkehr.

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 stabil entwickeln und leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen (+1,1%).

## Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die avisierten Fördererhöhungen der OPEC und Russlands lassen für das zweite Halbjahr 2018

einen ausgeglichenen Ölmarkt erwarten. Risiken für steigende Preise resultieren aus möglichen weiteren Förderausfällen.

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 weiter verstärken. Die Großhandelspreise erhalten durch den Rückbau konventioneller Kapazitäten Auftrieb. Hierzu tragen klimapolitische Überlegungen in Richtung eines beschleunigten Kohleausstiegs und einer Verteuerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bei.

## Entwicklung des DB-Konzerns

### Profitabler Qualitätsführer

Voraussichtliche Entwicklung DB-Konzern	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)
Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr (Deutschland) in Mrd. Pkm	82,3	~ 84,5	~ 84,5
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mrd. tkm	92,7	~ 98	~ 93
Betriebsleistung auf dem Netz in Mrd. Trkm	1,07	~ 1,1	~ 1,09
Sendungen im Landverkehr in Mio.	100,5	~ 103	~ 105
Luftfrachtvolumen (Export) in Mio. t	1,30	~ 1,3	~ 1,35
Seefrachtvolumen (Export) in Mio. TEU	2,17	~ 2,3	~ 2,23
Kundenzufriedenheit Reisende in ZI	75,8	~ 78	~ 78
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,9	~ 95	< 94
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	78,5	82	< 80
Umsatz in Mrd. €	42,7	~ 44	~ 43,7
Umsatz vergleichbar in Mrd. €	43,0	–	~ 44,2
EBIT bereinigt in Mrd. €	2,15	≥ 2,2	~ 2,1
ROCE in %	6,1	~ 6,0	~ 5,6
Tilgungsdeckung in %	18,7	≥ 18,5	~ 18,0

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2018 haben wir Anpassungen an unseren Erwartungen vorgenommen:

- Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erwarten wir aufgrund der rückläufigen Entwicklung im ersten Halbjahr 2018 schwächer.
- Der Anstieg im Sendungsvolumen dürfte aufgrund der positiven Entwicklung im Paketgeschäft sowie bei den Direktverkehren (auch durch die Einbeziehung der außereuropäischen Verkehre) positiver ausfallen.
- In der Luftfracht sehen wir die Entwicklung nun auch im Gesamtjahr 2018 etwas stärker.
- Die Pünktlichkeit dürfte im weiteren Jahresverlauf die schwache Entwicklung im ersten Halbjahr nicht kompensieren können.

- Das operative Ergebnis sollte sich infolge der rückläufigen Entwicklung im ersten Halbjahr 2018 ungefähr auf Vorjahresniveau entwickeln.
- Die voraussichtlich schwächere Entwicklung des operativen Ergebnisses wird sich auch auf den ROCE und die Tilgungsdeckung auswirken.

## Geschäftsfelder

Voraussichtliche Entwicklung in Mio. €	Umsatz bereinigt			EBIT bereinigt		
	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)
DB Fernverkehr	4.347	↗	↗	381	↗	↗
DB Regio	8.734	↗	↗	508	↗	→
DB Arriva	5.345	↗	↗	301	→	→
DB Cargo	4.528	↗	↗	-90	↗	→
DB Schenker	16.430	↗	↗	477	↗	↗
DB Netze Fahrweg	5.364	↗	↗	687	↗	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.265	↗	↗	233	↘	↘
DB Netze Energie	2.794	→	↘	72	↘	↘

- ↗ 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 2018 haben wir folgende Anpassungen vorgenommen:

- Voraussichtlich schwächere Umsatzentwicklung bei DB Netze Energie.
- EBIT-Entwicklung bei DB Regio und DB Cargo jetzt auf Vorjahresniveau erwartet.

## Erwartete Investitionen

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)
Brutto-Investitionen	10,5	>12	~12
Netto-Investitionen	3,7	>4,5	~4,5

Unsere Erwartungen zu den Investitionen im Jahr 2018 haben wir präzisiert.

## Erwartete Finanzlage

Voraussichtliche Entwicklung in Mrd. €	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)
Fälligkeiten	2,1	2,2	2,2
Anleiheemissionen	2,0	≤3	3
Flüssige Mittel per 31.12.	3,4	~3	~3
Netto-Finanzschulden per 31.12.	18,6	≤20	≤20

Unsere Erwartungen zur Finanzlage im Jahr 2018 sind im Vergleich zur Prognose aus dem Integrierten Bericht 2017 annähernd unverändert. Unsere Anleiheemissionen erwarten wir nun am oberen Ende der bisherigen Prognose.

## Top-Arbeitgeber

Voraussichtliche Entwicklung	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,8	3,8
Arbeitgeberattraktivität - Rang in Deutschland	13	13	13

Unsere Erwartungen in der Dimension **SOZIALES** sind unverändert.

## Umwelt-Vorreiter

Voraussichtliche Entwicklung	2017	2018 (Prognose März)	2018 (Prognose Juli)
Spezifische CO <sub>2</sub> e-Emissionen <sup>1)</sup> im Vergleich zu 2006 in %	~ -30	~ -32	~ -32
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	44	45	>45
Lärmsanierte Strecke gesamt <sup>2)</sup> (gerundet) per 31.12. in km	1.700	~1.800	~1.800
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	39.604	~50.000	~50.000

<sup>1)</sup> Entsprechend der Definition des neuen Klimaziels 2030 inklusive stationärer Energien.

<sup>2)</sup> Kumulierte Streckenlänge der Lärmsanierungsbereiche (entsprechend Anhang 1 des Gesamtkonzepts Lärmsanierungsprogramm) aus den Lärmsanierungsprojekten mit fertiggestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzwände) und eingeleiteten passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutz an Wohnungen), inklusive Streckenabschnitten, die im Rahmen von Neu- und Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden sollen.

Unsere Erwartungen in der Dimension **ÖKOLOGIE** sind unverändert.

## 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		
	2018	2017	2017
Umsatzerlöse	21.555	21.066	42.693
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.446	1.376	2.900
Gesamtleistung	23.001	22.442	45.593
Sonstige betriebliche Erträge	1.206	1.239	2.954
Materialaufwand	-10.743	-10.411	-21.457
Personalaufwand	-8.495	-8.227	-16.665
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-1.360	-1.405	-2.847
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.727	-2.562	-5.890
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>882</b>	<b>1.076</b>	<b>1.688</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	8	14	14
Zinsergebnis	-330	-343	-704
Übriges Finanzergebnis	0	-14	-30
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-322</b>	<b>-343</b>	<b>-720</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>560</b>	<b>733</b>	<b>968</b>
Ertragsteuern	2	46	-203
<b>Ergebnis</b>	<b>562</b>	<b>779</b>	<b>765</b>
Ergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	554	766	745
nicht beherrschenden Anteilen	8	13	20
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	1,29	1,78	1,73
verwässert	1,29	1,78	1,73

## Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2018	2017	2017
Ergebnis	562	779	765
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-292	670	651
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-292	670	651
Änderung aus Währungsumrechnung <sup>1)</sup>	2	-90	-175
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	-1	-1	0
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	84	-32	51
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 <sup>1)</sup>	85	-123	-124
<b>Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)<sup>1)</sup></b>	<b>-207</b>	<b>547</b>	<b>527</b>
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-2	-17	-41
<b>Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-2</b>	<b>-17</b>	<b>-41</b>
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere	-	-	0
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	-10	9	-4
<b>Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-10</b>	<b>9</b>	<b>-4</b>
<b>Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)<sup>1)</sup></b>	<b>-219</b>	<b>539</b>	<b>482</b>
<b>Gesamtergebnis<sup>1)</sup></b>	<b>343</b>	<b>1.318</b>	<b>1.247</b>
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG <sup>1)</sup>	336	1.308	1.235
nicht beherrschenden Anteilen	7	10	12

<sup>1)</sup> Erstes Halbjahr 2017 angepasst aufgrund der Effekte aus der rückwirkenden Anwendung der Methodenänderung bei der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen im Segment DB Arriva.

# Konzern-Bilanz

## Aktiva

in Mio. €	30.06.2018	31.12.2017	30.06.2017
<b>LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE <sup>1)</sup></b>			
Sachanlagen	40.161	39.608	38.941
Immaterielle Vermögenswerte <sup>1)</sup>	3.569	3.599	3.576
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	505	500	537
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	34	40	38
Forderungen und sonstige Vermögenswerte <sup>1)</sup>	306	302	368
Derivative Finanzinstrumente	223	160	255
Aktive latente Steuern	1.512	1.416	1.647
	<b>46.310</b>	<b>45.625</b>	<b>45.362</b>
<b>KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE</b>			
Vorräte	1.244	1.151	1.175
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.886	4.571	4.366
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.930	1.620	1.912
Forderungen aus Ertragsteuern	51	52	45
Derivative Finanzinstrumente	59	19	44
Flüssige Mittel	3.673	3.397	2.906
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	1	0	0
	<b>11.845</b>	<b>10.811</b>	<b>10.449</b>
<b>Bilanzsumme <sup>1)</sup></b>	<b>58.155</b>	<b>56.436</b>	<b>55.811</b>

## Passiva

in Mio. €	30.06.2018	31.12.2017	30.06.2017
<b>EIGENKAPITAL <sup>1)</sup></b>			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen <sup>1)</sup>	4.595	4.813	3.865
Erwirtschaftete Ergebnisse <sup>1)</sup>	7.244	7.110	7.165
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG <sup>1)</sup></b>	<b>13.989</b>	<b>14.073</b>	<b>13.180</b>
Nicht beherrschende Anteile	154	165	182
	<b>14.143</b>	<b>14.238</b>	<b>13.362</b>
<b>LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL <sup>1)</sup></b>			
Finanzschulden	20.255	19.716	18.398
Übrige Verbindlichkeiten	224	233	220
Derivative Finanzinstrumente	325	341	312
Pensionsverpflichtungen <sup>1)</sup>	4.269	3.940	3.958
Sonstige Rückstellungen	2.285	2.374	2.267
Passive Abgrenzungen <sup>1)</sup>	696	785	855
Passive latente Steuern <sup>1)</sup>	125	121	151
	<b>28.179</b>	<b>27.510</b>	<b>26.161</b>
<b>KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL <sup>1)</sup></b>			
Finanzschulden	3.213	2.360	3.829
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.139	5.157	5.204
Sonstige Verbindlichkeiten	3.514	3.399	3.471
Ertragsteuerschulden	181	150	158
Derivative Finanzinstrumente	11	41	63
Sonstige Rückstellungen	2.777	2.743	2.672
Passive Abgrenzungen <sup>1)</sup>	998	838	891
	<b>15.833</b>	<b>14.688</b>	<b>16.288</b>
<b>Bilanzsumme <sup>1)</sup></b>	<b>58.155</b>	<b>56.436</b>	<b>55.811</b>

<sup>1)</sup> Wert per 30. Juni 2017 angepasst aufgrund der Effekte aus der rückwirkenden Anwendung der Methodenänderung bei der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen im Segment DB Arriva.

# Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	1. Halbjahr		
	2018	2017	2017
Ergebnis vor Steuern	560	733	968
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.360	1.405	2.847
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	8	0	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-60	-38	-121
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	0	0	-19
Zins- und Dividendenerträge	-17	-41	-53
Zinsaufwendungen	347	384	757
Fremdwährungsergebnis	-7	9	19
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-8	-14	-14
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	386	512	1.291
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte <sup>1)</sup>	-864	-975	-639
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten <sup>1)</sup>	-74	-853	-1.966
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	1.631	1.122	3.070
Erhaltene Zinsen	14	28	39
Erhaltene/gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen	0	0	-10
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern	-69	-64	-178
<b>Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.294</b>	<b>762</b>	<b>2.329</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	153	120	341
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-4.269	-4.149	-10.524
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	2.292	2.618	6.724
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-34	-56	-63
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	0	0	5
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-1	-25	-28
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	0	2	2
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	-4	-7	-30
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	1	4
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.863</b>	<b>-1.496</b>	<b>-3.569</b>
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	-	-	1.000
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-450	-600	-600
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	-11	-10	-12
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-24	-34	-53
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	1.964	576	2.038
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-1.900	-500	-1.819
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen	-	-206	-206
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	1.280	16	100
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-9	-15	-209
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>850</b>	<b>-773</b>	<b>239</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel</b>	<b>281</b>	<b>-1.507</b>	<b>-1.001</b>
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	3.397	4.450	4.450
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-5	-37	-52
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>3.673</b>	<b>2.906</b>	<b>3.397</b>

<sup>1)</sup> Erstes Halbjahr 2017 angepasst aufgrund der Effekte aus der rückwirkenden Anwendung der Methodenänderung bei der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen im Segment DB Arriva.

# Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen					
Stand per 01.01.2017	2.150	5.310	149	0	-168	-1.891	-12	3.388	7.022	12.560	184	12.744
Anpassung Anfangsbestand: Methodenänderung Pensionsverpflichtungen im Segment DB Arriva	-	-	9	-	-	-74	-	-65	-22	-87	-	-87
<b>Stand per 01.01.2017 angepasst</b>	<b>2.150</b>	<b>5.310</b>	<b>158<sup>1)</sup></b>	<b>0</b>	<b>-168</b>	<b>-1.965<sup>1)</sup></b>	<b>-12</b>	<b>3.323<sup>1)</sup></b>	<b>7.000<sup>1)</sup></b>	<b>12.473<sup>1)</sup></b>	<b>184</b>	<b>12.657<sup>1)</sup></b>
⊕ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
⊖ Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-3	-3
⊖ Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-600	-600	-10	-610
⊕ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1	-	-1
⊕ Gesamtergebnis	-	-	-87 <sup>1)</sup>	-1	-23	653	-	542 <sup>1)</sup>	766	1.308 <sup>1)</sup>	10	1.318 <sup>1)</sup>
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	766	766	13	779
davon Währungsänderungen	-	-	-87 <sup>1)</sup>	-	-	-	-	-87 <sup>1)</sup>	-	-87 <sup>1)</sup>	-3	-90 <sup>1)</sup>
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stand per 30.06.2017</b>	<b>2.150</b>	<b>5.310</b>	<b>71<sup>1)</sup></b>	<b>-1</b>	<b>-191</b>	<b>-1.312<sup>1)</sup></b>	<b>-12</b>	<b>3.865<sup>1)</sup></b>	<b>7.165<sup>1)</sup></b>	<b>13.180<sup>1)</sup></b>	<b>182</b>	<b>13.362<sup>1)</sup></b>

in Mio. €	Rücklagen							Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen					
Stand per 01.01.2018	2.150	6.310	-9	-	-121	-1.355	-12	4.813	7.110	14.073	165	14.238
Anpassung aufgrund IFRS 9	-	-	-	-	-	-	-	-	24	24	-	24
⊕ Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
⊖ Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
⊖ Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-	-450	-450	-11	-461
⊕ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	-7	-1
⊕ Gesamtergebnis	-	-	3	-1	74	-294	-	-218	554	336	7	343
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	554	554	8	562
davon Währungsänderungen	-	-	3	-	-	-	-	3	-	3	-1	2
davon latente Steuern	-	-	-	-	-10	-2	-	-12	-	-12	-	-12
davon Marktbewertung	-	-	-	-1	84	-	-	83	-	83	-	83
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-292	-	-292	-	-292	0	-292
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stand per 30.06.2018</b>	<b>2.150</b>	<b>6.310</b>	<b>-6</b>	<b>-1</b>	<b>-47</b>	<b>-1.649</b>	<b>-12</b>	<b>4.595</b>	<b>7.244</b>	<b>13.989</b>	<b>154</b>	<b>14.143</b>

<sup>1)</sup> Wert angepasst aufgrund der Effekte aus der rückwirkenden Anwendung der Methodenänderung bei der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen im Segment DB Arriva.

# Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Arriva		DB Cargo		DB Schenker	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. bzw. per 30.06., in Mio. €										
Externe Umsatzerlöse	2.177	2.028	4.325	4.254	2.702	2.659	2.112	2.150	8.301	8.072
Interne Umsatzerlöse	78	79	51	50	4	3	143	156	32	31
Umsatzerlöse	2.255	2.107	4.376	4.304	2.706	2.662	2.255	2.306	8.333	8.103
Externe übrige Erträge	66	69	83	102	124	129	118	108	117	97
Interne übrige Erträge	23	53	39	89	0	0	19	49	4	3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	7	39	32	1	0	10	16	1	2
Erträge	2.349	2.236	4.537	4.527	2.831	2.791	2.402	2.479	8.455	8.205
Materialaufwand	-1.274	-1.200	-2.724	-2.660	-835	-837	-1.262	-1.259	-5.494	-5.339
Personalaufwand	-477	-470	-999	-966	-1.223	-1.215	-811	-818	-1.629	-1.580
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-270	-238	-284	-267	-530	-501	-330	-320	-1.018	-981
EBITDA	328	328	530	634	243	238	-1	82	314	305
Planmäßige Abschreibungen <sup>2)</sup>	-122	-112	-315	-319	-136	-128	-113	-104	-98	-97
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>2)</sup>	0	0	-1	-1	-1	0	-13	-6	0	0
EBIT (operatives Ergebnis)	206	216	214	314	106	110	-127	-28	216	208
Operativer Zinssaldo <sup>3)</sup>	0	5	-26	-21	-17	-14	-23	-24	-17	-18
Operatives Ergebnis nach Zinsen <sup>3)</sup>	206	221	188	293	89	96	-150	-52	199	190
Sachanlagen	3.095	2.117	6.713	6.586	2.203	2.128	2.297	2.224	1.427	1.415
+ Immaterielle Vermögenswerte	8	6	23	19	1.660	1.728 <sup>4)</sup>	160	131	1.413	1.434
davon Goodwill	0	0	6	4	1.385	1.388	1	0	1.141	1.135
+ Vorräte	88	82	180	168	98	92	107	95	77	69
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	202	222	765	630	372	333	553	577	2.694	2.335
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	238	1.071	283	321	615	659 <sup>4)</sup>	114	94	864	828
- Forderungen aus Finanzierung	-204	-1.017	-2	-49	-120	-224	-4	-6	-244	-271
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	0	12	19	3	2	27	16
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	-	-	-	0	-	1	0	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-346	-245	-531	-593	-558	-530	-588	-491	-2.217	-1.905
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-250	-309	-392	-383	-410	-411	-367	-399	-899	-853
- Ertragsteuerschulden	0	0	-1	0	-87	-83	-4	-4	-90	-72
- Sonstige Rückstellungen	-49	-66	-1.466	-1.233	-115	-155	-180	-284	-435	-381
- Passive Abgrenzungen	-492	-392	-138	-142	-200	-190 <sup>4)</sup>	-4	-7	-12	-17
Capital Employed <sup>5)</sup>	2.290	1.469	5.434	5.324	3.470	3.366 <sup>4)</sup>	2.088	1.932	2.605	2.598
Netto-Finanzschulden	-208	-1.020	2.807	2.671	935	886	1.625	1.410	837	917
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	1	0	5	4	126	141	33	27	13	13
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	1	0	8	9	-3	1	0	1
Brutto-Investitionen	380	215	299	164	153	184	140	110	78	76
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	-	-5	-30	-	-	-1	-2	-	-
Netto-Investitionen	380	215	294	134	153	184	139	108	78	76
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	-	0	-	-	-	4	-	-	-	0
Mitarbeiter <sup>6)</sup>	16.432	16.301	35.876	35.631	54.658	54.145	28.709	28.964	74.104	69.370

<sup>1)</sup> Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge.

<sup>2)</sup> Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

<sup>3)</sup> Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

<sup>4)</sup> Angepasst aufgrund der Effekte aus der rückwirkenden Anwendung der Methodenänderung bei der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen im Segment DB Arriva.

<sup>5)</sup> Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

<sup>6)</sup> 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		Summe Segmente		Konsolidierung		DB-Konzern bereinigt		Überleitung <sup>1)</sup>		DB-Konzern	
2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
754	746	297	273	628	654	252	234	21.548	21.070	-	-	21.548	21.070	7	-4	21.555	21.066
1.966	1.906	371	362	755	762	2.022	1.920	5.422	5.269	-5.422	-5.269	-	-	-	-	-	-
2.720	2.652	668	635	1.383	1.416	2.274	2.154	26.970	26.339	-5.422	-5.269	21.548	21.070	7	-4	21.555	21.066
357	323	56	62	14	107	269	235	1.204	1.232	-	-	1.204	1.232	2	7	1.206	1.239
99	107	12	9	14	-88	506	492	716	714	-716	-714	-	-	-	-	-	-
446	415	24	19	10	9	432	433	968	933	478	443	1.446	1.376	-	-	1.446	1.376
3.622	3.497	760	725	1.421	1.444	3.481	3.314	29.858	29.218	-5.660	-5.540	24.198	23.678	9	3	24.207	23.681
-856	-834	-261	-257	-1.238	-1.235	-1.367	-1.266	-15.311	-14.887	4.568	4.491	-10.743	-10.396	0	-15	-10.743	-10.411
-1.434	-1.358	-165	-154	-61	-60	-1.625	-1.528	-8.424	-8.149	1	1	-8.423	-8.148	-72	-79	-8.495	-8.227
-517	-490	-106	-97	-75	-70	-649	-633	-3.779	-3.597	1.051	1.037	-2.728	-2.560	1	-2	-2.727	-2.562
815	815	228	217	47	79	-160	-113	2.344	2.585	-40	-11	2.304	2.574	-62	-93	2.242	2.481
-332	-426	-70	-67	-35	-35	-120	-122	-1.341	-1.410	26	22	-1.315	-1.388	-30	-38	-1.345	-1.426
0	0	0	0	0	0	0	0	-15	-7	-	-	-15	-7	-	28	-15	21
483	389	158	150	12	44	-280	-235	988	1.168	-14	11	974	1.179	-92	-103	882	1.076
-108	-139	-14	-20	-8	-7	-102	-94	-315	-332	-	-	-315	-332	-	-	-	-
375	250	144	130	4	37	-382	-329	673	836	-14	11	659	847	-	-	-	-
19.800	19.837	3.216	3.201	987	972	1.142	1.150	40.880	39.630	-719	-689	40.161	38.941	-	-	40.161	38.941
138	133	16	8	28	35	149	69	3.595	3.563 <sup>4)</sup>	-26	13	3.569	3.576 <sup>4)</sup>	-	-	3.569	3.576 <sup>4)</sup>
-	0	0	0	-	0	15	14	2.548	2.541	-	22	2.548	2.563	-	-	2.548	2.563
191	176	0	0	89	39	448	488	1.278	1.209	-34	-34	1.244	1.175	-	-	1.244	1.175
324	321	39	50	319	158	584	636	5.852	5.262	-966	-896	4.886	4.366	-	-	4.886	4.366
122	183	18	13	-139	26	19.162	19.516	21.277	22.711 <sup>4)</sup>	-19.041	-20.431	2.236	2.280 <sup>4)</sup>	-	-	2.236	2.280 <sup>4)</sup>
-2	-1	0	0	173	160	-18.406	-18.797	-18.809	-20.205	18.676	20.066	-133	-139	-	-	-133	-139
0	0	0	-	0	0	9	8	51	45	-	-	51	45	-	-	51	45
-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	-	-	1	0	-	-	1	0
-617	-1.084	-80	-98	-263	-286	-900	-857	-6.100	-6.089	961	885	-5.139	-5.204	-	-	-5.139	-5.204
-829	-694	-158	-122	-44	-88	-759	-804	-4.108	-4.063	370	372	-3.738	-3.691	-	-	-3.738	-3.691
-	-	-1	-1	-	-	-19	-18	-202	-178	21	20	-181	-158	-	-	-181	-158
-343	-356	-33	-55	-50	-66	-2.378	-2.322	-5.049	-4.918	-13	-21	-5.062	-4.939	-	-	-5.062	-4.939
-591	-735	-131	-137	-3	-3	-123	-124	-1.694	-1.747 <sup>4)</sup>	0	1	-1.694	-1.746 <sup>4)</sup>	-	-	-1.694	-1.746 <sup>4)</sup>
18.193	17.780	2.886	2.859	1.097	947	-1.091	-1.055	36.972	35.220 <sup>4)</sup>	-771	-714	36.201	34.506 <sup>4)</sup>	-	-	36.201	34.506 <sup>4)</sup>
9.330	10.092	1.237	1.215	646	445	2.495	2.414	19.704	19.030	-	-	19.704	19.030	-	-	19.704	19.030
1	1	-	-	0	0	326	351	505	537	-	-	505	537	-	-	505	537
0	0	-	-	0	-	2	3	8	14	-	-	8	14	-	-	8	14
2.634	2.907	291	253	81	48	184	139	4.240	4.096	-23	12	4.217	4.108	-	-	4.217	4.108
-2.089	-2.382	-153	-173	-41	-31	-3	0	-2.292	-2.618	-	-	-2.292	-2.618	-	-	-2.292	-2.618
545	525	138	80	40	17	181	139	1.948	1.478	-23	12	1.925	1.490	-	-	1.925	1.490
-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	-	-	-	4
46.371	44.717	5.649	5.404	1.734	1.742	53.386	51.291	316.919	307.565	-	-	316.919	307.565	-	-	316.919	307.565

## Informationen nach Regionen

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06., in Mio. €	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte <sup>1)</sup>		Capital Employed <sup>1)</sup>		Brutto- Investitionen		Netto- Investitionen		Mitarbeiter <sup>1)</sup>	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Inland	12.204	11.850	37.579	36.253	30.562	28.943	4.008	3.832	1.716	1.214	194.057	188.132
Übriges Europa	6.745	6.669	5.922	5.995 <sup>2)</sup>	5.225	5.235 <sup>2)</sup>	209	247	209	247	94.118	92.703
Asien/Pazifik	1.447	1.404	799	778	843	780	16	11	16	11	16.651	15.180
Nordamerika	885	878	195	203	315	277	5	4	5	4	8.970	8.662
Übrige Welt	267	269	27	28	50	27	2	2	2	2	3.123	2.888
Konsolidierung	-	-	-745	-698	-794	-756	-23	12	-23	12	-	-
<b>DB-Konzern bereinigt</b>	<b>21.548</b>	<b>21.070</b>	<b>43.777</b>	<b>42.559 <sup>2)</sup></b>	<b>36.201</b>	<b>34.506 <sup>1)</sup></b>	<b>4.217</b>	<b>4.108</b>	<b>1.925</b>	<b>1.490</b>	<b>316.919</b>	<b>307.565</b>
Überleitung	7	-4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>DB-Konzern</b>	<b>21.555</b>	<b>21.066</b>	<b>43.777</b>	<b>42.559 <sup>2)</sup></b>	<b>36.201</b>	<b>34.506 <sup>1)</sup></b>	<b>4.217</b>	<b>4.108</b>	<b>1.925</b>	<b>1.490</b>	<b>316.919</b>	<b>307.565</b>

<sup>1)</sup> Per 30.06.

<sup>2)</sup> Wert angepasst aufgrund der Effekte aus der rückwirkenden Anwendung der Methodenänderung bei der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen im Segment DB Arriva.

## Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

### Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2018 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 IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzernabschluss 2017 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Die folgenden neuen und für den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) wesentlichen Standards, Interpretationen und Änderungen der IAS/IFRS-Standards sind innerhalb des Berichtszeitraums verpflichtend anzuwenden.

- IFRS 9: »Finanzinstrumente« (veröffentlicht Juli 2014; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Januar 2018)
- IFRS 15: »Erlöse mit Verträgen mit Kunden« (veröffentlicht Mai 2014; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Januar 2018)

### Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2017

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2018 vorgelegten Finanzinformationen mit dem ersten Halbjahr 2017 ist unter Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

- **Methodenänderung bei der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen im Segment DB Arriva**

In Großbritannien werden einige Schienenverkehrsverträge als sogenanntes Franchise betrieben, für dessen Dauer der DB-Konzern für die eingesetzten Mitarbeiter Beiträge in den britischen Railway Pension Scheme zahlt. Die Verpflichtungen

gegenüber diesen Mitarbeitern sowie das Planvermögen werden unverändert nach Abzug des durch die Arbeitnehmer finanzierten Teils (40%) vollständig bilanziert.

Im Rahmen der Bilanzierung des Effekts aus Franchisevereinbarungen wurde bisher auch der Teil der Unter- oder Überdeckung berücksichtigt, der voraussichtlich nicht durch den DB-Konzern finanziert werden wird. Als Personalaufwand wurde außerdem der Dienstzeitaufwand angesetzt, der sich unter Anwendung der versicherungsmathematischen Bewertungsmethode (Project-Unit-Credit-Methode) ergibt.

Der DB-Konzern hat festgestellt, dass diese beiden Bewertungsregeln aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus nicht länger ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Ertragslage vermitteln. Als Personalaufwand werden nunmehr die tatsächlich gezahlten laufenden Beiträge ausgewiesen. Nach Berücksichtigung des Effekts aus Franchisevereinbarungen verbleiben von nun an nur noch die Verpflichtungen, die sich aus der Entrichtung von Beiträgen zum Abbau eines etwaigen Defizits im Versorgungsplan während des laufenden Franchise ergeben. Sofern eine solche Verpflichtung bereits beim Eintritt in einen Franchiseverkehrsvertrag bestand, erfolgt in dessen Höhe die Aktivierung eines immateriellen Vermögenswerts, der über die Dauer des Franchise abgeschrieben wird.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Auswirkungen auf den Konzern-Zwischenabschluss per 30. Juni 2017, die sich aus der retrospektiven Anwendung ergeben haben.



in Mio. €, per 30.06.2017	Angepasste Methode	Bisherige Methode	Veränderung absolut
<b>POSTEN DER BILANZ</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	3.576	3.567	+9
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (langfristig)	368	668	-300
Rücklagen	3.865	3.927	-62
Erwirtschaftete Ergebnisse	7.165	7.187	-22
Pensionsverpflichtungen	3.958	3.947	+11
Passive Abgrenzungen (langfristig)	855	1.043	-188
Passive latente Steuern	151	153	-2
Passive Abgrenzungen (kurzfristig)	891	919	-28

Bei den Posten der Gewinn- und Verlustrechnung haben sich keine Veränderungen ergeben.

In den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten sowie den Informationen nach Regionen wurden die Zahlen des ersten Halbjahres 2017 entsprechend angepasst.

### — Überprüfung angesetzter Nutzungsdauern im Segment DB Netze Fahrweg

Der DB-Konzern hat Anfang 2018 die bei der Abschreibung berücksichtigten Nutzungsdauern überprüft, inwieweit diese die tatsächliche Abnutzung widerspiegeln. Die Überprüfung führte bei einigen Anlagenklassen zum Ansatz höherer Nutzungsdauern, sodass die Abschreibungen im ersten Halbjahr 2018 geringer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum ausgefallen sind.

### Veränderungen im DB-Konzern

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

Anzahl	Inland 30.06. 2018	Ausland 30.06. 2018	Ins-gesamt 30.06. 2018	Ins-gesamt 30.06. 2017	Ins-gesamt 31.12. 2017
<b>VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN</b>					
Stand per 01.01.	126	452	578	618	618
Zugänge	2	1	3	4	18
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	2
Abgänge	1	4	5	14	60
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>127</b>	<b>449</b>	<b>576</b>	<b>608</b>	<b>578</b>

### Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Die Zugänge von Unternehmen zum Konsolidierungskreis betreffen ausschließlich neu gegründete Gesellschaften.

Der DB-Konzern hat im ersten Halbjahr 2018 nachstehenden Unternehmensteil nach IFRS 3 erworben:

Unternehmensteil	Tätigkeitsbereich	Segment
Geschäftsbetrieb in Deutschland (Erwerb von Bussen, Marken und Schutzrechten sowie Übernahme von Mitarbeitern)	Busverkehr	DB Regio, ab 18. Juni 2018

Die Akquisition (Nettoausszahlung 2 Mio. €) ist für den DB-Konzern nicht wesentlich.

### Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um eine Verschmelzung, um drei Liquidationen und einen Verkauf. Aus dem Verkauf ergab sich kein Zahlungsmittelzufluss.

### Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem ersten Halbjahr 2017 eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich. Sie sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

in Mio. €	DB-Konzern 01.01. bis 30.06.2018	davon aus Konsolidierungskreis-zugängen	Beiträge für Konsolidierungskreis-abgänge
Umsatzerlöse	21.555	27	-1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.446	0	-
Gesamtleistung	23.001	27	-1
Sonstige betriebliche Erträge	1.206	1	0
Materialaufwand	-10.743	-10	0
Personalaufwand	-8.495	-9	0
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-1.360	-2	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.727	-7	0
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>882</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	8	-	-
Zinsergebnis	-330	0	0
Übriges Finanzergebnis	0	0	0
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-322</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>560</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>
Ertragsteuern	2	0	0
<b>Ergebnis</b>	<b>562</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>

Die Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen:

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06.2018, in Mio. €	Konsolidierungskreis-zugängen	Konsolidierungskreis-abgängen
Autotrans d.o.o., Cres/Kroatien <sup>1)</sup>	20	-
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin <sup>1)</sup>	6	-
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (Innoz) GmbH, Berlin <sup>1)</sup>	1	-
Riviera Transporti Linea S.P.A., Imperia/Italien	-	1
<b>Insgesamt</b>	<b>27</b>	<b>1</b>

<sup>1)</sup> Im Vorjahr unterjährig erworben.

## Angaben zu den Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten (IAS 7)

in Mio. €	Stand per 01.01.2018	Zahlungs- wirksame Veränderungen (- =Aus- zahlung)	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				Stand per 30.06.2018
			Erwerb (+)/Ver- äußerung (-) von Unternehmen	Währungs- kurseffekte	Zugang (+)/ Abgang (-) Finance Lease	Aufzinsung	
Forderungen aus Finanzierung	-131	-2	-	0	-	-	-133
<b>VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG</b>							
Zinslose Darlehen	1.014	-	-	-	-	22	1.036
Anleihen	19.616	64	-	37	-	7	19.724
Commercial Paper	-	1.139	-	-	-	-	1.139
Bankschulden	531	124	-	0	-	-	655
EUROFIMA-Darlehen	200	-	-	-	-	-	200
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	501	-24	-	-	-	13	490
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	52	-4	-	-	-	-	48
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	162	14	-	0	-	-	176
	<b>22.076</b>	<b>1.313</b>	<b>-</b>	<b>37</b>	<b>-</b>	<b>42</b>	<b>23.468</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>21.945</b>	<b>1.311</b>	<b>-</b>	<b>37</b>	<b>-</b>	<b>42</b>	<b>23.335</b>

## Angaben zu Erlösen aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)

Wesentliche Änderungen im Konzern-Zwischenabschluss ergeben sich aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 nicht. Die Umsatzerlöse im DB-Konzern gliedern sich wie folgt auf:

in Mio. €	1. Halbjahr 2018
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	19.384
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	2.512
Umsatzerlöse aus Betreiben von Infrastruktur	855
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	223
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	648
Sonstige Umsatzerlöse	478
Erlösschmälerungen	-33
<b>Insgesamt</b>	<b>21.555</b>

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio und DB Arriva erbracht. Umsatzerlöse aus Betreiben von Infrastruktur betreffen die Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe.

Das Auftragsvolumen aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannte gesicherte Erlöse<sup>1)</sup>) verteilt sich wie folgt:

Auftragsvolumen gesichert Nominalwerte in Mio. €	30.06.2018
Verkehrsverträge	62.320
Logistikverträge (mit einer Vertragslaufzeit von mindestens 12 Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €)	202
Übrige Verträge (mit einer Vertragslaufzeit von mindestens 12 Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €)	94
<b>Insgesamt</b>	<b>62.616</b>

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten von 29 Mio. € werden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert.

<sup>1)</sup> Erlöse, bei denen nicht variable Zahlungen vereinbart worden sind (im Wesentlichen Bestellerentgelte).

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere, vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden. Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten von 1.254 Mio. € werden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen.

## Angaben zu Finanzinstrumenten (IFRS 9)

Mit der Anwendung von IFRS 9 (Finanzinstrumente) zum 1. Januar 2018 erfolgten Änderungen bei der Klassifizierung von Finanzinstrumenten sowie Änderungen bei der Ermittlung von Wertminderungen von Forderungen.

Aus der erstmaligen Anwendung ergaben sich für den DB-Konzern Auswirkungen im Rahmen der Ermittlung von erwarteten Forderungsausfällen. Darüber hinaus werden zukünftig alle Beteiligungen sowie Forderungen, die im Rahmen von Factoringverträgen weiterveräußert werden, »zum beizulegenden Zeitwert« klassifiziert.

### a) Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte

Die bisher unter IAS 39 geltenden Kategorien wurden im Rahmen des IFRS 9 von vier auf drei reduziert. Unterschieden wird hier weiterhin, ob die Bewertungseffekte aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden oder im Eigenkapital verbleiben.

Finanzielle Vermögenswerte in Mio. €	Fair Value (erfolgs-wirksam)	Fair Value (erfolgs-neutral)	Fortge-führte An-schaffungs-kosten
Stand per 31.12.2017	5	2	9.333
Reklassifizierung von sonstigen Beteiligungen	+24	+14	-38
Reklassifizierung von Forderungen, die für den Forderungsverkauf vorgesehen sind	+353	-	-353
<b>Stand per 01.01.2018</b>	<b>382</b>	<b>16</b>	<b>8.942</b>

## b) Bewertung der finanziellen Vermögenswerte

Bei der Bewertung von Finanzinstrumenten werden durch IFRS 9 nun erwartete Kreditverluste im Rahmen einer Risikovorsorge berücksichtigt.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgte die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste auf kollektiver Basis mithilfe einer Wertberichtigungsmatrix; diese erwarteten Kreditverluste beliefen sich per 30. Juni 2018 auf 19 Mio. €.

Für Forderungen aus Finanzierung sowie sonstige Forderungen erfolgte die Ermittlung des erwarteten Wertberichtigungsbedarfs bei wesentlichen Positionen ebenfalls forderungsspezifisch. Per 30. Juni 2018 wurde hier eine Risikovorsorge von 5 Mio. € gebildet.

Durch die Umstellung der Ermittlung für erwartete Kreditverluste ergab sich im DB-Konzern ein einmaliger positiver Effekt von 24 Mio. €, der im Eigenkapital separat ausgewiesen wurde. KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL 57

## c) Hedge-Accounting

Im Rahmen der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergeben sich Erweiterungen im Bereich der Designationsmöglichkeiten sowie eine engere Verknüpfung zwischen Hedge-Accounting und Risikomanagement. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit zur Implementierung erweiterter Buchungs- und Bewertungslogiken. Im DB-Konzern ist dies insbesondere für eine differenzierte Behandlung der Currency-Basis-Spreads relevant, die unter IFRS 9 künftig keinen Bestandteil des Grundgeschäfts einer Sicherungsbeziehung mehr darstellen. Ineffektivitäten, die sich daraus ergeben, werden, sofern notwendig, ergebniswirksam erfasst. Darüber hinaus entfallen mit IFRS 9 die quantitativen Grenzen für den Effektivitätstest.

## Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2018 in Höhe von 46 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 23 Mio. €, per 30. Juni 2017: 18 Mio. €). Sie umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Abschlusstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

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

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06. 2018	31.12. 2017	30.06. 2017
Eventualschulden aus Gewährleistungsverpflichtungen	-	30	30
Sonstige Eventualschulden	134	124	93
<b>Insgesamt</b>	<b>134</b>	<b>154</b>	<b>123</b>

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 2018 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 16 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 17 Mio. €, per 30. Juni 2017: 18 Mio. €). Weiterhin dienten per 30. Juni 2018 Sachanlagen mit Buchwerten von 9 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 7 Mio. €, per 30. Juni 2017: 2 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Fernverkehr im Einsatz sind.

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

## Angaben zum beizulegenden Zeitwert von Finanzinstrumenten

Die Buchwerte der flüssigen Mittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (6.487 Mio. €) stellen zum Abschlusstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die Buchwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen und der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten (insgesamt 6.708 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellen zum Abschlusstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten entfallen per 30. Juni 2018 635 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 566 Mio. €, per 30. Juni 2017: 571<sup>1)</sup> Mio. €) auf nichtfinanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfallen per 30. Juni 2018 2.169 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 2.067 Mio. €, per 30. Juni 2017: 2.220 Mio. €) auf nichtfinanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden betrug per 30. Juni 2018 21.484 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 21.331 Mio. €, per 30. Juni 2017: 20.018 Mio. €).

## Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen betrug per 30. Juni 2018 21.140 Mio. € (per 31. Dezember 2017: 20.507 Mio. €, per 30. Juni 2017: 21.747 Mio. €).

<sup>1)</sup> Wert angepasst aufgrund der Effekte aus der rückwirkenden Anwendung der Methodenänderung bei der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen im Segment DB Arriva.

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

in Mio. €	30.06. 2018	31.12. 2017	30.06. 2017
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	15.237	14.478	15.926
immateriellen Vermögenswerten	38	55	35
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	406	402	430
<b>Insgesamt</b>	<b>15.681</b>	<b>14.935</b>	<b>16.391</b>

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen ist insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen; wesentlicher gegenläufiger Effekt resultiert aus 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 Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz.

Weitere finanzielle Verpflichtungen betreffen zukünftige Mindestleasingzahlungen aus Operate-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 per 30. Juni 2018: 1.036 Mio. €, per 31. Dezember 2017: 1.014 Mio. €, per 30. Juni 2017: 992 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 (DB AG) bei der EUROFIMA.

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

### Sonstige Erläuterungen Anleiheemissionen und -tilgung

Bis zum 30. Juni 2018 wurden von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance), Berlin, die folgenden Anleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
1 Mrd. €	10	1,0	Institutionelle Investoren vor allem in Europa und Asien
750 Mio. €	15,5	1,625	Institutionelle Investoren vor allem in Europa
150 Mio. AUD	14,5	4,050	Privatplatzierung an einen institutionellen Investor in Asien
206 Mio. AUD	10	3,494	Privatplatzierung an institutionelle Anleger in Japan

Im selben Zeitraum wurden zwei fällig gewordene Anleihen der DB Finance über 1,9 Mrd. € getilgt.

### Dividendenzahlung

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 21. März 2018 hat die DB AG eine Gewinnausschüttung von 450 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 2018 hat der DB-Konzern über die DB Finance eine weitere Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 400 Mio. CHF (rund 346 Mio. €) begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von zehn Jahren, weist einen Kupon von 0,5% aus und wurde bei institutionellen Investoren in der Schweiz platziert und in Euro gewappt.

#### Reduzierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr

Der Bundestag hat Anfang Juli den Haushalt für 2018 verabschiedet und in diesem Zuge eine Mittelaufstockung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beschlossen.

175 Millionen Euro der zusätzlichen Mittel fließen in die Reduzierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr im zweiten Halbjahr 2018. Die Mittel werden nach erfolgreicher Notifizierung der Förderrichtlinie durch die Europäische Union zur Verfügung gestellt.

Berlin, den 19. Juli 2018

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](mailto:ir@deutschebahn.com)

Internet — [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)



Dieser Zwischenbericht wurde am 25. Juli 2018 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 20. Juli 2018) und ist auch im Internet unter [www.db.de/zb](http://www.db.de/zb) abrufbar.

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

Die Zwischen- und integrierten Berichte der Deutschen 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](mailto:presse@deutschebahn.com)

Internet — [www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

### DB-Service Nummer

Unsere Servicenummer 0180.699 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

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

Online finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender 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

### 28. März 2019

Bilanz-Pressekonferenz,  
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2018

### 25. Juli 2019

Halbjahres-Pressekonferenz,  
Veröffentlichung des Zwischenberichts Januar–Juni 2019

### 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 1 Max Lautenschläger

2 Max Lautenschläger 53 Max Lautenschläger



**Deutsche Bahn AG**  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

