



# Deutsche Bahn Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2023

---




# ÜBER DIESEN BERICHT

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




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




Mit unserer Umweltmarke »Das ist grün.« machen wir unsere Grüne Transformation nach außen wie innen sichtbar – u. a. auf unserer Internetseite [nachhaltigkeit.deutschebahn.com](https://nachhaltigkeit.deutschebahn.com) .



Weitere Informationen finden Sie online über unsere Linkliste unter [db.de/links-zb23](https://db.de/links-zb23)  oder direkt unter der angegebenen Internetseite.

## Online-Bericht

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

## Geschlechtergerechte Sprache

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

# ONLINE-ERGÄNZUNGEN

## Kennzahlen interaktiv

Unseren interaktiven Kennzahlenvergleich finden Sie unter [db.de/kennzahlen](https://db.de/kennzahlen) .



# AUF EINEN BLICK

Zum interaktiven  
Kennzahlenvergleich



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2023	2022	absolut	%	2019
<b>FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €</b>					
Umsatz	24.972	27.968	- 2.996	- 10,7	22.014
Ergebnis vor Ertragsteuern	51	682	- 631	- 92,5	277
Ergebnis nach Ertragsteuern	- 71	424	- 495	-	205
EBITDA bereinigt	2.375	2.804	- 429	- 15,3	2.534
EBIT bereinigt	331	876	- 545	- 62,2	757
Eigenkapital per 30.06./31.12.	14.329	14.679	- 350	- 2,4	14.927
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12.	30.278	28.827	+ 1.451	+ 5,0	24.175
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	76.754	76.303	+ 451	+ 0,6	65.828
Capital Employed per 30.06./31.12.	46.574	45.289	+ 1.285	+ 2,8	42.999
Return on Capital Employed (ROCE) in %	1,4	3,9	- 2,5	-	3,6
Tilgungsdeckung in %	11,4	13,2	- 1,8	-	13,8
Brutto-Investitionen	6.304	5.402	+ 902	+ 16,7	4.825
Netto-Investitionen	3.100	2.740	+ 360	+ 13,1	2.350
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.931	1.498	+ 433	+ 28,9	1.386
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>					
Reisende in Mio.	1.952	1.809	+ 143	+ 7,9	2.456
<b>SCHIENENPERSONENVERKEHR</b>					
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	91,8	92,5	- 0,7	-	94,3
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	68,7	69,6	- 0,9	-	77,2
Reisende in Mio.	990,2	917,5	+ 72,7	+ 7,9	1.293
davon in Deutschland	876,5	783,9	+ 92,6	+ 11,8	1.050
davon DB Fernverkehr	68,2	59,1	+ 9,1	+ 15,4	71,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	41.196	36.431	+ 4.765	+ 13,1	47.250
davon in Deutschland	38.323	33.257	+ 5.066	+ 15,2	41.277
davon DB Fernverkehr	21.658	18.339	+ 3.319	+ 18,1	20.894
Betriebsleistung in Mio. Trkm	330,7	352,2	- 21,5	- 6,1	381,4
<b>SCHIENENGÜTERVERKEHR</b>					
Beförderte Güter in Mio. t	103,5	115,0	- 11,5	- 10,0	122,4
davon deutsche Gesellschaften	86,1	95,8	- 9,7	- 10,1	96,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	38.644	43.523	- 4.879	- 11,2	43.738
davon deutsche Gesellschaften	27.311	30.717	- 3.406	- 11,1	31.221
<b>SCHIENENINFRASTRUKTUR</b>					
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland <sup>1)</sup> in %	90,7	91,5	- 0,8	-	93,6
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	91,7	92,3	- 0,6	-	94,2
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	558,1	563,2	- 5,1	- 0,9	543,0
davon konzernexterne Bahnen	217,5	205,4	+ 12,1	+ 5,9	179,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	39,0	36,5	+ 2,5	-	33,1
Stationshalte in Mio.	79,8	79,6	+ 0,2	+ 0,3	77,7
davon konzernexterne Bahnen	23,8	22,1	+ 1,7	+ 7,7	19,5
<b>BUSVERKEHR</b>					
Reisende in Mio.	962,1	891,5	+ 70,6	+ 7,9	1.163
Verkehrsleistung <sup>2)</sup> in Mio. Pkm	2.940	2.425	+ 515	+ 21,2	3.368
Betriebsleistung in Mio. Buskm	678,3	714,4	- 36,1	- 5,1	795,5
<b>SPEDITION UND LOGISTIK</b>					
Sendungen im Landverkehr in Mio.	50,5	53,2	- 2,7	- 5,1	53,9
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	570,8	673,3	- 102,5	- 15,2	578,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	883,1	966,2	- 83,1	- 8,6	1.115
<b>WEITERE KENNZAHLEN</b>					
Auftragsbestand im Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	92,6	94,1	- 1,5	- 1,6	87,9
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-	Aa1/AA-
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	324.572	324.526	+ 46	-	321.765

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

<sup>2)</sup> Ohne DB Arriva.

# INHALTSVERZEICHNIS

## **1 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN**

## **3 KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)**

- 3 Überblick
- 4 Grundlagen
- 11 Strategie
- 12 Produktqualität und Digitalisierung
- 17 Grüne Transformation
- 19 Mitarbeitende
- 21 Geschäftsverlauf
- 31 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 65 Chancen- und Risikobericht
- 65 Nachtragsbericht
- 66 Prognosebericht

## **70 KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)**

- 70 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 71 Konzern-Bilanz
- 72 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 73 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 74 Segmentinformationen  
nach Geschäftssegmenten
- 76 Erläuterungen zum  
Konzern-Zwischenabschluss

## **UMSCHLAG**

- U2 Über diesen Bericht
- U4 Auf einen Blick
- U5 Kontaktinformationen/Finanzkalender
- U6 Unsere strategischen Top-Ziele



## VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Liebe Leser:innen,

2023 ist für die Deutsche Bahn ein Jahr des Wandels. Wir treiben entschlossen und konsequent die notwendigen Veränderungen voran! Im Zentrum steht unser Programm für eine gemeinwohlorientierte Infrastruktur, das wir gemeinsam mit dem Bund auf den Weg bringen und bei dem wir als DB in Vorleistung gehen.

Die Nachfrage im Regional- und Fernverkehr hat sich auch in diesem Jahr sehr erfreulich entwickelt. Das Deutschland-Ticket ist ein echter Renner und beflügelt den öffentlichen Personennahverkehr: In den ersten zwei Verkaufsmonaten wurden branchenweit bereits etwa elf Millionen Tickets verkauft. Bei der Verkehrsleistung im Fernverkehr konnten wir im ersten Halbjahr einen historischen Rekord verbuchen. Die Menschen fahren immer weitere Strecken mit der Bahn.

DB Schenker blickt auf ein gutes erstes Halbjahr zurück und hat trotz der sich normalisierenden Frachtraten erneut einen erfreulich hohen, positiven Beitrag zum Konzernergebnis geleistet. Herausfordernd ist das Wettbewerbsumfeld im Schienengüterverkehr mit im Vergleich zu den Sprit- deutlich gestiegenen Strompreisen und einer ohnehin geringen Marktdynamik. Dies wirkt sich auf das Ergebnis von DB Cargo aus.

Im ersten Halbjahr haben wir unseren Investitions- und Wachstumskurs der vergangenen vier Jahre fortgesetzt. Wir haben mehr als 13.500 neue Kolleginnen und Kollegen an Bord geholt. In einem der größten Beschaffungsvorhaben unserer Geschichte haben wir im Mai für rund zwei Milliarden Euro 73 zusätzliche ICE-Züge, 17 ICE 3neo und 56 ICE L, gekauft, die ab 2026 zu unserer Flotte stoßen. Insgesamt werden 90 ICE 3neo und 79 ICE L unsere Flotte verstärken. Schon heute profitieren unsere Fahrgäste von einem größeren Angebot. Zwischen elf Großstädten besteht bereits ein Halbstundentakt.

Die Positivbeispiele sollen aber nicht darüber hinwegtäuschen: Betrieblich lief auch das erste Halbjahr 2023 nicht zufriedenstellend. Hauptgrund ist der schlechte Zustand des Schienennetzes. Deshalb sind die Weichenstellungen, die wir gemeinsam mit dem Bund in diesem Frühjahr getroffen haben, von größter Bedeutung für unsere Fahrgäste.

Die Bundesregierung hat auch beim Beschluss zum Bundeshaushalt 2024 die Entscheidung des Koalitionsausschusses von Ende März bekräftigt, den Investitionsstau im deutschen Schienennetz entschlossen abzubauen und bis 2027 bis zu 45 Milliarden Euro zusätzlich in die Schiene zu investieren. Davon sollen 15 Milliarden Euro in den beiden kommenden Jahren bereitgestellt werden. Das ist ein wichtiges Signal und unterstützt den notwendigen Aufbau von Bau- und Planungskapazitäten in der Bahnindustrie.

Es ist ein Paradigmenwechsel und eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende, dass ein großer Teil der zusätzlichen Einnahmen aus der Lkw-Maut künftig unmittelbar in die Schiene fließen wird. Das Schienennetz der Zukunft beruht auf drei zentralen Bausteinen: erstens die nachhaltige Sanierung des Bestandsnetzes und der Bahnhöfe mit einer damit einhergehenden deutlichen Verbesserung der Qualität für Fahrgäste und die verladende Industrie. Der Weg dorthin führt über eine schrittweise Generalsanierung der hochbelasteten Korridore.

Zweitens die Digitalisierung des Schienennetzes, um die Kapazität des bestehenden Netzes deutlich auszuweiten. Und drittens der Aus- und Neubau sowie die weitere Elektrifizierung des Schienennetzes. Auf diese Weise schaffen wir zusätzliche Kapazitäten und setzen den Deutschland-Takt um.

Fest steht: Das Fundament für Wachstum und Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist eine starke Infrastruktur. Und daran arbeiten wir auch in diesem Jahr mit aller Kraft.

Aktuell laufen die Vorbereitungen für die Generalsanierung des ersten Korridors – der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim – auf Hochtouren. Dazu gehören zum Beispiel die Planung von Ersatzverkehren und Umleitungen sowie die Ertüchtigung der dafür notwendigen Strecken, damit die Arbeiten pünktlich im Juli 2024 starten können.

Wenn wir die generalsanierte Riedbahn Ende 2024 in Betrieb nehmen, werden Verbesserungen in größerem Ausmaß spürbar. Jeder weitere Korridor wird den Effekt verstärken. Nicht zuletzt verbessert das auch die betrieblichen Abläufe für unsere Kolleginnen und Kollegen, denen ich an dieser Stelle meinen ausdrücklichen Dank für ihren leidenschaftlichen Einsatz aussprechen möchte. Gemeinsam machen wir die Schiene stark und die Bahn besser!

Herzlichst



Dr. Richard Lutz  
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

# KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

## ÜBERBLICK

### Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen für die Schieneninfrastruktur in 2023

Die Bundesregierung beabsichtigt, in den kommenden Jahren erhebliche zusätzliche Mittel bereitzustellen, um das Schienennetz zu modernisieren. Die höhere Förderung wird 2024 beginnen. Um bei den dringend erforderlichen Maßnahmen keine Zeit zu verlieren, treten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) 2023 mit Eigenmitteln für Ersatzinvestitionen – z. B. zum Ausgleich der Inflationseffekte – und zusätzlichen Instandhaltungsaufwendungen in Vorleistung, die gleichfalls in den Erhalt der Schienenwege investiert werden. Diese Vorleistungen sollen 2024 durch Bundesmittel abgelöst werden.

### Anstieg Energie- und Beschaffungskosten

Die Beruhigung der Rohstoffpreise, die sich Ende 2022 abzeichnete, hat sich verstetigt, die Preise verharren allerdings auf einem hohen Niveau. Die gesunkenen – aber im Vergleich zum Ausgangsniveau weiterhin hohen – Energiepreise beeinflussen den DB-Konzern mittelbar oder unmittelbar auf vielen Ebenen. Besonders betroffen sind auch energieaffine Bereiche mit besonderem Fokus auf Materialien im Infrastrukturbereich (u. a. wegen der energieintensiven Produktion von Stahl, Zement, Beton). Im ersten Halbjahr 2023 machte sich zudem das Auslaufen von Preissicherungen bemerkbar, die nicht auf demselben Niveau wieder abgeschlossen werden konnten.

### Deutlich schwierigeres Umfeld für Speditions- und Logistikaktivitäten

DB Schenker [61ff.](#) hatte 2022 die höchsten Umsätze und Gewinne seiner Geschichte erreicht. Grund dafür waren auch temporäre Lieferkettenverwerfungen und weltweit knappe Frachtkapazitäten.

Die Marktbedingungen haben sich wieder stark verändert, was sich insbesondere in deutlich niedrigeren Frachtraten in der Luft- und Seefracht widerspiegelt. Umsatz und Gewinn von DB Schenker sind daher im ersten Halbjahr 2023 deutlich zurückgegangen.

Die Ergebnisse von DB Schenker liegen allerdings auch weiterhin auf einem erheblich höheren Niveau als vor der Corona-Pandemie.

### Einführung Deutschland-Ticket

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gültige [Deutschland-Ticket](#) [7](#) wurde zum 1. Mai 2023 zum Preis von 49 € pro Monat eingeführt. Das Ticket ist in digitaler Form erhältlich und wird in einem monatlich kündbaren Abonnement angeboten. Das Deutschland-Ticket kann deutschlandweit in allen Nahverkehrszügen wie z. B. RB-, RE-, S-Bahn-Zügen und zusätzlich in den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen etc. der teilnehmenden Landestarife, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen gem. Geltungsbereich und gem. deren Bedingungen für beliebig viele Fahrten genutzt werden. Eine erste Zwischenbilanz nach zwei Monaten Deutschland-Ticket zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und eine intensive Nutzung: Bei DB Regio stieg die Verkehrsleistung im Juni um rund 30% (bereinigt um den 9-Euro-Ticket-Effekt und Portfolioänderungen).

### Tarifverhandlungen mit der EVG

Am 28. Februar 2023 starteten die [Tarifverhandlungen](#) [20](#) des DB-Konzerns mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Nach sieben Verhandlungsrunden und zwei Warnstreiks erklärte die EVG die Verhandlungen Ende Juni 2023 für gescheitert und kündigte eine Urabstimmung an. Davor findet vom 17. bis 31. Juli 2023 eine Schlichtung unter der Leitung von Prof. Dr. Heide Pfarr und Dr. Thomas de Maizière statt.

### Zusätzliche Mittel für die Schieneninfrastruktur ab 2024

Die Bundesregierung hat den Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 bekräftigt, bis zu 45 Mrd. € des [Investitionsbedarfs des DB-Konzerns](#) [5](#) u. a. durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zuschlag der Lkw-Maut zu decken, die ganz überwiegend für Investitionen in die Schieneninfrastruktur genutzt werden. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, wie ein Beitrag i. H. v. 15 Mrd. € in den kommenden zwei Jahren zur Deckung des Investitionsbedarfs geleistet werden kann.

Priorität hat die Modernisierung und Digitalisierung des Bestandsnetzes.

# GRUNDLAGEN

## Veränderungen in den Organen der DBAG

Im Vorstand und im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DBAG) gab es im ersten Halbjahr 2023 keine Änderungen.

## Nachhaltigkeitsmanagement

Mit der [Grünen Transformation](#) 17f. und unserer [sozialen Verantwortung](#) 4 verfolgen wir einen in der Konzernstrategie Starke Schiene verankerten ganzheitlichen Ansatz. Weiterführende Informationen zur Grünen Transformation sowie zur sozialen Verantwortung sind auf unserer [Nachhaltigkeits-Internetseite](#) verfügbar.

## SOZIALE VERANTWORTUNG

Mit weltweit mehr als 300.000 Mitarbeitenden, Milliarden Reisenden und einer Vielzahl an Partnern nimmt der DB-Konzern in der Mitte der Gesellschaft einen zentralen Platz ein. Wir leben gesellschaftliche Verantwortung bereits seit langer Zeit und über alle Unternehmensbereiche hinweg. Im Mittelpunkt stehen dabei insbesondere unsere Mitarbeitenden, Kund:innen und Geschäftspartner sowie die Gesellschaft. Unsere vier klar definierten Haltungen prägen unser tägliches Handeln. Sie sind Grundlage und Wertekompass für unsere vielfältigen Aktivitäten:

- Förderung eines guten Miteinanders.
- Wahrnehmung gesellschaftlichen Engagements.
- Stärkung von Vielfalt.
- Verantwortung für unsere Geschichte.

## UMSETZUNG LIEFERKETTENSORGFALTS-PFLICHTENGESETZ

Seit dem 1. Januar 2023 verpflichtet das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) Unternehmen mit mehr als 3.000 Mitarbeitenden, menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken im eigenen Geschäftsbereich und in den Lieferketten zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Zur Erfüllung unserer menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten richten wir in Übereinstimmung mit dem LkSG ein angemessenes und wirksames Risikomanagement ein, das wir schrittweise in allen maßgeblichen Geschäftsabläufen verankern. Neben der Festlegung von

Verantwortlichkeiten für die effektive Umsetzung und Überwachung des LkSG lag unser Fokus im ersten Halbjahr 2023 auf der Durchführung einer systematischen Risikoanalyse, dem Herzstück unseres Risikomanagements. Hierbei identifizieren wir sowohl in unserem eigenen Geschäftsbereich als auch ergänzend entlang unserer Lieferketten die Risiken unseres unternehmerischen Handelns für Mensch und Umwelt mit dem Ziel, diese Risiken zu verhindern, zu minimieren oder zu beenden. Zur Erreichung dieses Ziels haben wir bereits begonnen, bestehende Präventionsmaßnahmen weiterzuentwickeln und neue Maßnahmen umzusetzen. Bspw. überarbeiten wir unsere Codes of Conduct, passen sie an die Anforderungen des LkSG an und führen Sensibilisierungsmaßnahmen im Einkauf durch.

Seit dem 1. Januar 2023 ist unser bestehendes Hinweismanagementsystem für alle LkSG-Themen zugänglich und ermöglicht es, auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie auf entsprechende Pflichtverletzungen hinzuweisen.

## ESG-RATINGS

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

EINSTUFUNGEN ESG-RATINGS	2023	2022	2021	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	-	A	A	Dez. 2022	A bis F Die besten 1% (75 - 100) Die besten 5% (67 - 74) Die besten 25% (56 - 66) Die besten 50% (47 - 55)
EcoVadis	-	68	61	Jun. 2022	A+ / 4,00 bis D- / 1,00
ISS ESG	-	C+	C+	Dez. 2021	Fortgeschritten (60 - 100) Robust (50 - 59) Limitiert (30 - 49) Schwach (0 - 29)
Moody's ESG	52	52	52	Sep. 2021	Leader (AA - AAA) Average (BB - A) Laggard (CCC - B)
MSCI	AA	AA	A	Feb. 2023	Risikoeinschätzung: Vernachlässigbar (0 - 10) Gering (10 - 20) Mittel (20 - 30) Hoch (30 - 40) Schwer (40 - 100)
Sustainalytics	25,3	24,5	19,7	Apr. 2023	

Alphabetische Reihenfolge.

Weiterführende Informationen zu unseren ESG-Ratings sind auf unserer [Investor-Relations-Internetseite](#) verfügbar.

- Sustainalytics hat das ESG-Risiko des DB-Konzerns im April 2023 angepasst. Zurückzuführen ist dies auf die Festlegung einer höheren Risikoexposition und eine aktualisierte Einschätzung der Steuerung des Themas »Kohlendioxid – eigene Aktivitäten« (»Carbon – own operations«).






## Umfeldentwicklungen

### NATIONALES UMFELD


#### DB-Konzern

#### UMSETZUNG GEMEINWOHLORIENTIERTE INFRASTRUKTUR

Im Hinblick auf die gemeinwohlorientierte Infrastruktur ist im Koalitionsvertrag der Bundesregierung Folgendes verankert: »Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit.«

Die Schaffung der gemeinwohlorientierten Infrastruktur streben Bund und DB-Konzern zum 1. Januar 2024 an. Die gemeinwohlorientierte Infrastruktur soll konsequent auf die Erreichung der bahnpolitischen Ziele ausgerichtet werden. Sie umfasst fünf inhaltliche Säulen. Die erste Säule ist das inhaltliche Konzept und Gesamtprogramm zur neuen Bewirtschaftung der Infrastruktur mit folgenden Elementen: Schaffung des Hochleistungsnetzes, Erhalt und Modernisierung des Flächennetzes, schnelle Kapazitätserweiterung, konsequente Digitalisierung, Zukunftsbahnhöfe, leistungsfähige Serviceeinrichtungen sowie Aus-/Neubau und Elektrifizierung. Das neue Bewirtschaftungsregime bringt eine Trendumkehr bei Alterung und Qualität von Netz sowie Bahnhöfen und wird bis 2030 spürbar mehr Robustheit und Kapazität schaffen. Die zweite Säule umfasst die Schaffung notwendiger gesetzlicher Grundlagen, insbesondere die Flexibilisierung der Finanzierungsregularien über eine [Reform des Bundesschiene- wegeausbaugesetzes](#)  8. Mit der dritten Säule wird der Finanzierungsrahmen neu aufgestellt. Zum einen soll, abgeleitet aus den Empfehlungen der [Beschleunigungskommission Schiene](#)  5f., die Finanzierungsarchitektur mit einer Vereinfachung der Fördertöpfe angepasst werden. Zum anderen bedarf es der Bereitstellung der notwendigen finanziellen Zusatzmittel durch den Haushaltsgesetzgeber zur Umsetzung des Gesamtprogramms ([Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2024](#)  5) sowie einer inhaltlichen Weiterentwicklung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Mit der vierten Säule will der Bund die gesellschaftsrechtliche und finanzwirtschaftliche Steuerung der Infrastruktur zukünftig verstärken. Die fünfte Säule schafft den organisatorischen Rahmen, der den Inhalten folgt. Konkret soll die DB Station&Service AG auf die DB Netz AG verschmolzen werden.

#### REGIERUNGSENTWURF ZUM BUNDESHAUSHALT 2024

Am 5. Juli 2023 hat die Bundesregierung den Entwurf für den Bundeshaushalt 2024 und den Finanzplan bis 2027 beschlossen. Im Bereich der Schieneninfrastruktur gibt es 2024 gegenüber den Ansätzen von 2023 Mittelzuwächse i. H. v. 2,9 Mrd. €, insbesondere für die Themen Bestandserhalt (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung; +1,8 Mrd. €), Digitalisierung/ European Rail Traffic Management System (ERTMS) (+0,7 Mrd. €) und Bedarfsplan (+0,3 Mrd. €). Bei der Förderung des Schienengüterverkehrs gibt es im Haushaltsentwurf ebenfalls Zuwächse gegenüber 2023, die v. a. aus der Erhöhung der [Förderung für den Einzelwagenverkehr](#)  40 auf 300 Mio. € (+220 Mio. € gegenüber 2023) resultieren. Zudem werden sowohl die Anlagenpreisförderung (85 Mio. €) als auch die Trassenpreisförderung (350 Mio. €) auf dem Niveau von 2023 fortgesetzt. Insgesamt werden damit für 2024 13,0 Mrd. € für die Schiene veranschlagt.

Insgesamt sollen im Etat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) im Zeitraum von 2024 bis 2027 rund 11,3 Mrd. € mehr als bisher im Finanzplan vorgesehen für die Schiene zur Verfügung gestellt werden und damit insgesamt 53,3 Mrd. €. Finanziert werden die Zusatzmittel auch durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zuschlag der Lkw-Maut. Der DB-Konzern hat für die Jahre 2024 bis 2027 einen Zusatzbedarf i. H. v. 45 Mrd. € gegenüber dem bisherigen Finanzplan ermittelt. Mit den im Haushaltsentwurf und Finanzplan vorgesehenen Mittelerhöhungen für die Infrastruktur werden diese erforderlichen Zusatzbedarfe bis 2027 gleichwohl bislang nur zum Teil abgebildet. Die Bundesregierung bekräftigt im Rahmen des Kabinettsentwurfs allerdings den Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023, bis zu 45 Mrd. € des Investitionsbedarfs des DB-Konzerns zu decken. In diesem Zusammenhang werde auch geprüft, wie ein Beitrag i. H. v. insgesamt 15 Mrd. € in den kommenden zwei Jahren zur Deckung des zusätzlichen Investitionsbedarfs geleistet werden könne.

Der Wirtschaftsplan für den Klimaschutz- und Transformationsfonds (KTF) soll bis Mitte August 2023 beschlossen und dann gemeinsam mit dem Haushaltsentwurf dem Parlament und Bundesrat zugeleitet werden. Ab September 2023 wird der Bundeshaushalt im Bundestag behandelt. Der Beschluss im Bundestag ist am 1. Dezember 2023 geplant.

#### BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des BMDV ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Branchenverbände sowie der DB-Konzern waren eingebunden. Die Kommission gibt umfassende Hand-

lungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes durch die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken. Ferner unterstützt die Kommission die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem DB-Konzern erarbeiteten Vorschläge für kleinere und mittlere Maßnahmen. Sie hat hieraus mit dem Schwerpunkt Überleitstellen einen Listenvorschlag von 89 kurzfristig realisierbaren Maßnahmen entwickelt. Schnellere Genehmigungsverfahren sollen insbesondere durch Gesetzgebung nach Vorbild des Energiesektors erreicht werden – bspw. eine gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses am Bahnausbau. Bei der Finanzierung stellte die Kommission eine zu hohe Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur fest und empfiehlt daher eine neue Finanzierungsarchitektur. Hierzu sollen v. a. Finanzierungsquellen zusammengefasst und dabei auch Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut genutzt werden.

Am 20. Juni 2023 wurde vom BMDV der erste Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Empfehlungen der Kommission vorgelegt. Danach befinden sich 17 Empfehlungen der Kommission in Umsetzung (davon vier in modifizierter Form). Die Umsetzung von 27 weiteren Empfehlungen der Kommission (davon acht in modifizierter Form) wird vorbereitet. Noch in Prüfung befinden sich elf Empfehlungen.

Zahlreiche Empfehlungen bedürfen Änderungen an Gesetzen. Einige Empfehlungen der Kommission sind bereits in laufenden Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt. Das betrifft insbesondere das am 3. Mai 2023 im Bundeskabinett beschlossene Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Genehmigungsbeschleunigungsgesetz), das am 7. Juni 2023 im Kabinett beschlossene Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sowie das am 14. Juni 2023 im Kabinett beschlossene Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften. In diesen Gesetzentwürfen werden bspw. die Empfehlung zum überragenden Interesse beschränkt auf den Bedarfsplan Schiene umgesetzt, neue Fördermöglichkeiten für den Bund geschaffen und die Empfehlung zur Lkw-Maut entsprechend dem Vorschlag umgesetzt.

Das von der Beschleunigungskommission empfohlene Moderne-Schiene-Gesetz hat das BMDV für das dritte Quartal 2023 angekündigt.

#### **AUSWEITUNG DER LKW-MAUT**

Die Bundesregierung hat am 14. Juni 2023 das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften beschlossen. Es sieht die Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge über 3,5 t (bisher 7,5 t) ab Mitte 2024 und eine stärkere Bepreisung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ab Dezember 2023 vor. Im Zeitraum von 2024 bis 2027 erwartet der Bund Mauteinnahmen von insgesamt rund 64 Mrd. €. Nach dem Entwurf soll die Hälfte der gesamten Mauteinnahmen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für die Bundesschienenwege verwendet werden.

#### **ABWEHRSCHIRM GEGEN DIE FOLGEN DES UKRAINE-KRIEGS**

Mit einem finanziellen Abwehrschirm federt der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wurde der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) 2022 mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus erfolgt die Finanzierung der Gaspreis- und der Strompreisbremse. Die erforderlichen Gesetze (Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz) sind am 24. Dezember 2022 in Kraft getreten. Der Schienenverkehr wird durch die Energiepreisbremsen ebenfalls entlastet. Am 23. Juni 2023 hat der Deutsche Bundestag mit einer Anpassungsnovelle weitere Änderungen an den gesetzlichen Energiepreisbremsen beschlossen, die am 7. Juli 2023 auch vom Bundesrat bestätigt wurden. Mit dieser Novelle werden im Wesentlichen gesetzliche Klarstellungen vorgenommen. Die gesetzlichen Anpassungen dienen dabei auch der rechtssicheren Umsetzung im Bereich der Schienenbahnen.

#### **ENTWURF NOVELLE BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZ**

Das Bundeskabinett hat am 21. Juni 2023 die Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes beschlossen. Die nationalen Klimaschutzziele bleiben unverändert. Bis 2030 soll eine Minderung im Vergleich zum Jahr 1990 um 65 %, bis 2040 um 88 % und bis 2045 Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Alle Sektoren sollen zukünftig übergreifend und in einer mehrjährigen, vorwärtsgerichteten Gesamtrechnung betrachtet werden. Zusammen mit dem Monitoring der Emissionsdaten des Vorjahres soll die prognostizierte Emissionsentwicklung bis 2030 sowie für 2035, 2040 und 2045 zur Handlungsgrundlage werden. Sofern die Projektionsdaten in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine Zielverfehlung bei den Jahresemissionsgesamtsummen ausweisen, muss der Bund Maßnahmen zur Zielerreichung erarbeiten.

Zukünftig soll durch die Bundesregierung spätestens zwölf Monate nach Beginn jeder Legislatur ein umfassendes Klimaschutzprogramm vorgelegt werden.

### ENTWURF KLIMASCHUTZPROGRAMM 2023

Am 21. Juni 2023 hat die Bundesregierung den Entwurf eines Klimaschutzprogramms 2023 zur Kenntnis genommen. Mit dem Klimaschutzprogramm 2023 soll die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 sichergestellt werden. Es beinhaltet Maßnahmen in allen Sektoren.

Für den Sektor Verkehr sind neben den Themenfeldern verstärkte Nutzung des Potenzials synthetischer Kraftstoffe, Antriebswechsel Lkw und schwere Nutzfahrzeuge, Beschleunigung Klimaneutralität Pkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung, Raum- und Verkehrsplanung sowie Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Schienenverkehr und Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert. Mit Blick auf die Schiene bekräftigt die Bundesregierung, in den kommenden Jahren erhebliche Mittel bereitzustellen, um das Schienennetz zu modernisieren und zu erweitern. Priorität wird dabei der Steigerung der Kapazität des Kernnetzes zugeschrieben. Der zusätzliche Investitionsbedarf bis zum Jahr 2027 wird mit rund 45 Mrd. € beziffert. Dieser soll, soweit finanziell darstellbar, u. a. mit dem Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zuschlag der Lkw-Maut gedeckt werden. Neben der Stärkung des Investitionshochlaufs für die Schiene sind u. a. auch die Stärkung und Digitalisierung des Bestandsnetzes, die Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie ein Digitalisierungspaket Schiene als Maßnahmen benannt.

### Personenverkehr

#### EINFÜHRUNG DES DEUTSCHLAND-TICKETS

Das bundesweit im ÖPNV gültige Deutschland-Ticket wurde zum 1. Mai 2023 zum Preis von 49 € pro Monat eingeführt. Die Verständigung von Bund und Ländern zur Finanzierung des Tickets erfolgte im Rahmen der Ministerpräsidenten-Konferenz am 8. Dezember 2022. Bund und Länder tragen die Kosten für das Ticket demnach je zur Hälfte mit 1,5 Mrd. € pro Jahr im Zeitraum 2023 bis 2025. Etwaige Mehrkosten, die den Verkehrsunternehmen bei der Einführung des Tickets 2023 entstehen, werden ebenfalls hälftig von Bund und Ländern ausgeglichen. Formal umgesetzt wurden die Finanzierungsregeln im Rahmen des Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. Neben der Erhöhung der Regionalisierungsmittel wurde mit dieser Gesetzesnovelle beschlossen, dass die Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bis 2025 auf 1,8% pro Jahr festgelegt wird. Dadurch erfolgt eine Abweichung von der bisherigen Regelung im Eisenbahnregulierungsgesetz, nach der die Entgelte im SPNV an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gekoppelt sind, die ab 2023 von 1,8 auf 3,0% erhöht wurde.

### DEUTSCHLAND-TAKT

Der Deutschland-Takt ist ein wesentliches Element des Masterplans Schienenverkehr. 2021 sind als Ergebnis der Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplanteil. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+. Am 3. Mai 2023 hat das Bundeskabinett eine entsprechende Änderung der Anlage 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen, die im Rahmen des Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des trans-europäischen Verkehrsnetzes erfolgt.

Zur übersichtlichen und hinreichend bestimmten Benennung der für den Deutschland-Takt notwendigen Vorhaben werden dabei in der Anlage 1 die Vorhaben des Bedarfsplans Schiene, insgesamt elf Projektbündel, geschaffen. Diese umfassen sowohl neue als auch bestehende Vorhaben.

Ende April 2023 startete das BMDV zudem den Stakeholderdialog zur Fortschreibung des Zielfahrplans des Deutschland-Takts. Der Zielfahrplan wird dabei an veränderte Bedarfe der Nutzer angepasst, u. a. an SPNV-Konzepte der Länder. Es soll dabei keine Neukonzeptionierung des Zielfahrplans erfolgen. Die bundesweit für diesen strukturgebenden Knoten und Zielfahrzeiten bleiben unverändert.

### UMSETZUNG DER EU-FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG

Die EU-Fahrgastrechteverordnung ist am 7. Juni 2023 in Kraft getreten. Neu ist die Ausnahme von der Entschädigungspflicht in Fällen höherer Gewalt. Die Umsetzung der nationalen Regelungsoptionen erfolgt durch die Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Der Bundesrat hat am 16. Juni 2023 den Gesetzentwurf zur Änderung des AEG und am 7. Juli 2023 die EVO in korrigierter Fassung beschlossen. Für die Entschädigungsregelungen gelten weiterhin die bewährten Verspätungsschwellwerte von 60 und 120 Minuten sowie Entschädigungshöhen von 25 respektive 50% des Fahrkartenpreises. Das Deutschland-Ticket wird als erheblich ermäßigtes Ticket eingestuft, wodurch das Recht zur Nutzung höherwertiger Züge ab einer Verspätung von 20 Minuten entfällt. Ferner wird die Branche zur Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle für mobilitätseingeschränkte Reisende ab 1. Januar 2025 verpflichtet.

## Infrastruktur

### BUNDESREGIERUNG NOVELLIERT

#### BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZ

Am 7. Juni 2023 hat das Bundeskabinett den Regierungsentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des BSWAG beschlossen. Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege. Mit der Novellierung will die Bundesregierung bestehende Investitionshemmnisse beseitigen und die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur stärken. Der Kabinettsentwurf schafft neue Finanzierungsoptionen durch die Öffnung der öffentlichen Finanzierung für nicht investive Tatbestände. So soll künftig auch Instandhaltungsaufwand durch den Bund gefördert werden können, ebenso einmaliger Aufwand (z. B. Rückbau, IT-Leistungen) und Folgekosten bundesveranlasster Maßnahmen. Präzisionsbedarf besteht u. a. noch hinsichtlich der Finanzierungsfähigkeit von Empfangsgebäuden in Bahnhöfen sowie von Serviceeinrichtungen. Das Gesetzgebungsverfahren soll bis Herbst 2023 abgeschlossen werden. Auf der Basis des Gesetzes kann dann eine Ergänzung und Weiterentwicklung der Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und DB-Konzern erfolgen, um den verlässlichen Mittelabruf ab 2024 unter dem neuen Rahmen zu gewährleisten.

### BUNDESREGIERUNG BESCHLEUNIGT

#### GENEHMIGUNGSVERFAHREN IM VERKEHRSBEREICH

Am 3. Mai 2023 wurde im Bundeskabinett das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) beschlossen. Für die Schiene wird im Regierungsentwurf ein überragendes öffentliches Interesse an allen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene festgelegt. Dieses soll v. a. Ausnahmegenehmigungen im Artenschutz beschleunigen. Für alle Planfeststellungsverfahren im Bereich Schiene wird eine papierlose Öffentlichkeitsbeteiligung ermöglicht. Zeitaufwendige Medienbrüche für die DB-Antragsunterlagen werden so vermieden. Für Planfeststellungsverfahren auf TEN-V-Korridoren werden zudem Fristen eingeführt. Ferner wird die in der letzten Legislatur erfolgte Stichtagsregelung zum Lärmschutz ausgeweitet, wodurch stärker als bisher Umplanungen in laufenden Planfeststellungsverfahren vermieden werden sollen.

### BUNDESTAG BESCHLIESST

#### INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSGESETZ

Am 10. Februar 2023 beschloss der Bundestag das Gesetz zur Beschleunigung von verwaltungsgerichtlichen Verfahren im Infrastrukturbereich (VwGO), wodurch die Dauer von Gerichtsverfahren bei Vorhaben mit einer »hohen wirtschaftlichen oder infrastrukturellen Bedeutung« künftig deutlich reduziert werden soll. Dazu zählt auch der Ausbau des Schienennetzes. Insgesamt soll das VwGO mehr Flexibilität für die Gerichte und straffere Gerichtsverfahren ermöglichen.

## Güterverkehr

### MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Bedeutende Förderinstrumente für den Schienengüterverkehr sind die anteilige Förderung der Trassen- und Anlagenpreise, das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombiniertes-Verkehr-(KV-) Förderrichtlinie.

Die Trassenpreisförderung entlastet den Schienengüterverkehr seit 2018, die entsprechende Förderrichtlinie war bis 30. Juni 2023 begrenzt. Im Juni 2023 hat die Europäische Kommission die Verlängerung der Förderrichtlinie für den Zeitraum vom 1. Juli 2023 bis zum 30. November 2024 genehmigt. Das Gesamtbudget für den angemeldeten Zeitraum der Fortführung der Förderung beträgt rund 368 Mio. €.

### PRIORISIERUNG VON ENERGIETRANSPORTEN

Am 30. August 2022 trat die Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrV) in Kraft. Sie hatte zunächst eine Laufzeit von sechs Monaten bis Ende Februar 2023. Mit Zustimmung des Bundesrats wurde die Laufzeit zunächst bis zum 31. März 2024 verlängert. Mit einer weiteren Änderungsverordnung wird die Verordnung zum 1. September 2023 in einen Stand-by-Modus versetzt. Ab diesem Zeitpunkt eröffnet die EnSiTrV erst bei Feststellung eines drohenden Versorgungsengpasses für einzelne Standorte oder Regionen durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eine Möglichkeit zur Priorisierung des Transports von in einer Anlage abschließend aufgelisteten Energieträgern sowie von Großtransformatoren auf der Schiene gegenüber anderen Verkehren. Derzeit besteht für diese eine generelle Bevorrechtigungsmöglichkeit. Als Ultima Ratio sieht die Verordnung die Möglichkeit des Eingriffs in bestehende Infrastrukturnutzungsverträge zugunsten des Transports von Energieträgern und Großtransformatoren vor.

## EUROPÄISCHES UMFELD

### DB-Konzern

#### ÜBERARBEITUNG DER EU-RICHTLINIE ÜBER DIE ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRER:INNEN

Die Europäische Kommission nimmt eine Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführer:innen vor. Ziele der Überarbeitung sind die Verbesserung der Mobilität von Triebfahrzeugführer:innen im grenzüberschreitenden Verkehr im gesamten Schienennetz der EU sowie der erleichterte Wechsel zu anderen Arbeitgebern. Hierbei werden die Themen einheitliche Betriebsprache, Harmonisierung der Ausbildung und neue Struktur des Führerscheins und der Zusatzbescheinigungen im Vordergrund stehen. Kritisch zu bewerten ist das Vorhaben der Kommission, anstelle einer Richtlinie künftig eine Verordnung zu erlassen.

Die Verabschiedung des Rechtsakts ist nicht wie ursprünglich geplant im Juni oder Juli 2023 möglich, sondern nun schrittweise ab Herbst 2023 vorgesehen. Der erste Rechtsakt soll im Herbst 2023 als primäre Gesetzgebung erfolgen, gefolgt von sekundärer Gesetzgebung (Durchführungsrechtsakte).

Das Hauptthema bei der Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie bleibt weiterhin die von Kommission und Parlament ins Spiel gebrachte Frage der Einführung einer europaweiten (zweiten) Betriebsprache und deren Auswirkungen auf Sicherheit, Praktikabilität und Kosten. Hauptlösung kann und muss ein gesamtheitlicher Ansatz sein, der alle Aspekte der Kommunikation im Eisenbahnbetrieb berücksichtigt und auf wissenschaftlicher Basis erstellte Grundlagen schafft. DB-Konzern, SNCF und International Union of Railways (UIC) haben auf politischer Ebene gezeigt und die Diskussion angestoßen, ob und inwieweit digitale Übersetzungstools eine Lösung darstellen können.

#### DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90% reduziert werden. Zur weiteren Ökologisierung innerhalb des europäischen Verkehrs hat die Europäische Kommission am 11. Juli 2023 ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgelegt. Mit unmittelbarer Relevanz für die Schiene enthält es Vorschläge für ein effizienteres Kapazitäts- und Verkehrsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Überarbeitung der Richtlinie höchstzulässiger Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr sowie einen Vorschlag zur einheitlichen Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen. Ein Vorschlag zur

Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr ist eng mit dem Paket verknüpft und soll Ende Juli 2023 folgen. Die Gesetzgebungsvorschläge der Europäischen Kommission werden ab September 2023 in Rat und Europäischem Parlament behandelt. Mit Blick auf die bevorstehenden institutionellen Veränderungen in 2024 (Europawahlen im Juni 2024 und die Bestellung der neuen Kommission im November 2024) wird das Gesetzgebungsverfahren voraussichtlich nicht mehr in der laufenden EU-Legislatur abgeschlossen. Mit einem Abschluss ist im Jahr 2025 zu rechnen. Die Initiativen werden im Folgenden einzeln dargestellt.

#### Verordnungsvorschlag zur besseren Koordination und Management des internationalen Schienenverkehrs

Ziel des Verordnungsvorschlags ist die Verbesserung einer marktorientierteren Kapazitätsallokation und des betrieblichen Managements im grenzüberschreitenden europäischen Schienenverkehr einschließlich Krisen- und Performance-management. Dazu schlägt die Europäische Kommission vor, u. a. die Governance der bisher geltenden Schienengüterverkehrskorridorverordnung grundsätzlich neu aufzusetzen und ein europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber zu etablieren. Auch wenn das Kapazitätsmanagement grundsätzlich in Verantwortung der Infrastrukturbetreiber bleiben soll, enthält der Verordnungsentwurf zahlreiche und grundlegende Änderungen an der sog. Recast-Richtlinie: Das Sektorprojekt Timetabling Redesign for Smart Capacity Management soll u. a. durch Vorgaben zu den am Markt angebotenen Produkten Eingang finden und in ein European Framework for Capacity Management eingebettet sein. Der Multi-Network-Capacity-Ansatz legt den Rahmen für die Bestellung grenzüberschreitender Trassen fest. Digitale Tools (Digital Capacity Management) sollen die neuen Prozesse unterstützen. Die Europäische Kommission möchte mit ihrem Vorschlag ein klares Zeichen zugunsten einer stärkeren Internationalisierung des Schienenverkehrs und für eine größere Einbindung der Eisenbahnverkehrsunternehmen setzen – zu einer Vielzahl an wichtigen Themen (u. a. strategische Kapazitätsplanung) werden delegierte Rechtsakte angekündigt. Einzelheiten dazu sind bislang offen.

#### Revision der Richtlinie zu Maßen und Gewichten im Straßengüterverkehr

Mit ihrem Vorstoß zur Überarbeitung der Richtlinie verfolgt die Europäische Kommission vier Ziele:

- Ökologisierung des Straßengüterverkehrs,
- Gewährleistung des freien Warenverkehrs und fairer Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt,
- Verbesserung der Einhaltung der Vorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr und
- Gewährleistung und Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.

Im Fokus des revidierten Richtlinienvorschlags steht die Möglichkeit eines nicht limitierten, grenzüberschreitenden Einsatzes von längeren und schweren Nutzfahrzeugen auf Basis des Europäischen Modularen Systems (EMS), sofern diese in den Mitgliedsstaaten bereits zugelassen sind. Zur Förderung von emissionsfreien Lkw (Zero Emission Vehicles) sollen Maße und Gewichte abweichen dürfen – im kombinierten Verkehr um plus 2t. Ziel der Kommission ist es, den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge mit fossilen Brennstoffen bis 2035 schrittweise einzustellen. Zur Stärkung des intermodalen Transports soll eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auch für Lastkraftwagen, Anhänger und Sattelaufleger (Semitrailer) gelten. Darum werden – ausgehend von der KV-Richtlinie – die Definitionen entsprechend angepasst. Ferner sollen sog. High-Cube-Container-Transporte (Erweiterung der Höhe um 30 cm) ermöglicht werden. Die Kommission folgt ihren Ankündigungen, EMS im grenzüberschreitenden Verkehr zuzulassen. Dies ist ein Paradigmenwechsel. Immerhin ist zu begrüßen, dass der grenzüberschreitende Einsatz von EMS konditioniert werden soll. Der Schienenverkehr darf dadurch nicht negativ beeinträchtigt werden. Ob die Ausweitung von Privilegien zu einer Stärkung von intermodalen Transportoperationen führt, muss sich zeigen.

#### **EUROPÄISCHES TICKETING: MULTIMODAL-DIGITAL-MOBILITY-SERVICES- (MDMS-)GESETZGEBUNGSVORSCHLAG**


Die Europäische Kommission hat für September/Oktober 2023 einen Gesetzgebungsvorschlag zu Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) angekündigt, der zum ersten Mal nicht nur datentechnische Aspekte des Vertriebs (z. B. Weitergabe von Echtzeit- und Prognosedaten), sondern auch rein kommerzielle Themen aufgreifen wird. Die Kommission strebt an, den Zugang zu bestehenden Verkaufskanälen sowie zu Echtzeitdaten zu verschärfen. Zudem soll u. a. die Weiterreise bei Störungen verbessert werden (Journey Continuation).

Aktuell richtet der DB-Konzern den internationalen Vertrieb anhand der im September 2021 beschlossenen sog. Ticketing Roadmap des europäischen Dachverbands CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) noch stärker auf Europa aus. Im Zentrum der Roadmap stehen eine Implementierung der wichtigsten Meilensteine mit Fokus auf die Schiene bis 2025 und eine Ausweitung auf multimodale Anwendungen bis 2030. Zentraler Baustein ist u. a. eine europaweite Implementierung von OSDM (Open Sales and Distribution Model), einer gemeinsamen technischen Schnittstelle zur Verbindung der Ticketingsysteme des Bahn- und Vertriebssektors in Europa.

#### **Infrastruktur**


##### **REVISION DER VERORDNUNG ÜBER DIE LEITLINIEN DER EU ZUM AUFBAU EINES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES**

Die Europäische Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Transeuropäische-Verkehrsnetze-(TEN-V-)Leitlinien vorgelegt. Ziel ist es, die Weichen für eine schnellere Vollendung insbesondere des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 zu stellen.

Mit dem erweiterten TEN-V-Kernnetz (Integrierter Bericht 2022  48f.) sollen bis 2040 zwei neue technische Infrastrukturparameter implementiert werden. Unter dem Ratsvorsitz Tschechiens wurde Anfang Dezember 2022 die sog. allgemeine Ausrichtung angenommen. Das von der Kommission vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030/2040/2050 wurde im Kern bestätigt. Zugleich sieht der Kompromiss u. a. weniger strikte Vorgaben bei der Implementierung der TEN-V-Infrastrukturparameter im Vergleich zum Kommissionsentwurf vor. Im April 2023 stimmte der Verkehrsausschuss über den Berichtsentwurf ab. Das Mandat zur Aufnahme der Trilogie wurde parallel erteilt. Die Kompromissverhandlungen laufen seit April 2023. Das Dossier wird voraussichtlich unter belgischer EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2024 abgeschlossen werden. Vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs hatte die Europäische Kommission am 27. Juli 2022 einen Delegierten Rechtsakt zur Modifizierung des TEN-V-Verordnungsvorschlags vom 14. Dezember 2021 angenommen. Dieser sieht die Umrüstung der Spurbreite (Fokus auf neue Infrastruktur, Ausnahmen über Kosten-Nutzen-Analysen möglich) auf 1.435 mm und die Vorlage eines Migrationsplans innerhalb von zwei Jahren, eine Streichung von Russland/Belarus von den indikativen TEN-V-Maps, die Herabstufung der Verbindungen nach Russland/Belarus (Kernnetz zu Gesamtnetz) sowie eine Verlängerung von vier TEN-V-Korridoren (North-Sea Baltic, Baltic-Black-Aegean Sea, Baltic Sea-Adriatic Sea und Rhine-Danube) in Verbindung mit den sog. Solidarity Lanes vor.

Europäische Kommission und Europäische Investmentbank haben am 11. Juli 2023 eine Studie zur europäischen Integration der Eisenbahnsysteme der Ukraine und Moldawiens veröffentlicht. Als erster Schritt zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Polen und der Ukraine sowie zwischen Rumänien und Moldawien sollte die europäische Spurweite auf den Strecken nach Lwiw und Chişinău eingeführt werden.

## Rechtliche Themen

Wichtige rechtliche Themen sind im [Integrierten Bericht 2022](#)  50f. dargestellt. Bei den nachfolgenden rechtlichen Themen hat es im ersten Halbjahr 2023 wesentliche Entwicklungen gegeben.

### VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGS- BEITRÄGE FÜR STUTTGART 21

Ende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Am 8. Mai 2023 fand die erste mündliche Verhandlung statt. Es wurden im Wesentlichen Verfahrensfragen erörtert. Als Termin zur Fortsetzung der mündlichen Verhandlung wurde der 1. August 2023 bestimmt. In diesem Fortsetzungstermin will das Gericht zur Sach- und Rechtslage verhandeln, insbesondere zu dem vom DB-Konzern geltend gemachten Vertragsanpassungsanspruch. Der Ausgang des Verfahrens ist nach wie vor offen.

### ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR- NUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zivilgerichtlich am Maßstab des §315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn sie regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Weegeentgelten durch Zivilgerichte gem. §315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Der BGH hielt daraufhin aber weiterhin an einer Überprüfung durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts fest. Mit Urteilen vom 8. Februar 2022 hat der BGH die DB Netz AG erstmals zur Rückzahlung von Regionalfaktorentgelten rechtskräftig verurteilt. Am 27. Oktober 2022 hat der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren die Anwendbarkeit des Kartellrechts auf Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte grundsätzlich bejaht, dies allerdings an die Bedingung geknüpft, dass zuvor die Regulierungsbehörde befasst wird, an deren Entscheidung

sich die Zivilgerichte orientieren müssen (EuGH, C-721/20 – DB Station&Service). Unter Bezugnahme auf das Urteil des EuGH hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) ein Verfahren zur Überprüfung der in Streit stehenden Altentgelte eröffnet. Zur Reichweite der nachträglichen Überprüfungsbefugnisse der BNetzA ist zudem ein weiteres Vorabentscheidungsverfahren der DB Netz AG beim EuGH anhängig (C-582/22). Der weitere Fortgang der Verfahren ist offen.


### KARTELLRECHTLICHE THEMEN

#### Missbrauchsverfahren beim Bundeskartellamt zum Online-Vertrieb

In einem seit 2019 durch das Bundeskartellamt (BKartA) geführten Verwaltungsverfahren gegen die DB AG hat das BKartA am 26. Juni 2023 eine Untersagungsverfügung gegen die DB AG erlassen, die der DB AG am 28. Juni 2023 zugestellt wurde. Das BKartA kommt darin zu dem Ergebnis, dass die Ausgestaltung der Beziehung der DB AG zu Online-Vertriebsdienstleistern, die für die DB AG als Handelsvertreter deren Fahrscheine vertreiben, in bestimmten Punkten unzulässig ist. Hierbei geht es um neuartige rechtliche Fragestellungen zum Online-Vertrieb, zu denen es bislang an gefestigter Rechtsprechung und Behördenpraxis fehlt. Durch die Verfügung wird die DB AG verpflichtet, kurzfristig Änderungen an ihrem Vertriebssystem vorzunehmen. Ein Bußgeld wurde nicht verhängt. Die DB AG hält den Beschluss für rechtswidrig und hat hiergegen Rechtsmittel eingelegt.

## STRATEGIE

### Umsetzung der Strategie Starke Schiene

An unserer [Strategie Starke Schiene](#) ([Integrierter Bericht 2022](#)  51ff.) hat es im ersten Halbjahr 2023 keine Änderungen gegeben.

# PRODUKTQUALITÄT UND DIGITALISIERUNG

## Pünktlichkeit

PÜNKTLICHKEIT / in %	1. Halbjahr 2023	2022	1. Halbjahr 2022
Schiene DB-Konzern in Deutschland	91,7	90,9	92,3
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	91,8	91,0	92,5
DB Fernverkehr	68,7	65,2	69,6
DB Regio	92,4	91,8	93,1
DB Cargo (Deutschland)	71,2	66,1	67,0
DB Arriva (Schiene: Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) <sup>1)</sup>	90,8	90,2	92,4
DB Regio (Bus)	85,9	86,0	86,5
DB Cargo	70,5	66,3	66,9

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

<sup>1)</sup> Ab Juli 2022 ohne die verkauften Aktivitäten in Schweden (Integrierter Bericht 2022 160).

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 verringert. Gründe für diese Entwicklung waren v. a. die folgenden mittel- und langfristigen Struktureffekte:

- **Schlechter Anlagenzustand:** Es kommt vermehrt zu Oberbaustörungen und Langsamfahrstellen. Ein Kernthema bleiben dabei die bundesweite Prüfung und der [Austausch schadhafter Betonschwellen 44](#).
- **Intensive Bautätigkeit:** Baumaßnahmen im Kernnetz sowie ein hohes Volumen an kurzfristigen Bau- und Instandhaltungsbedarfen bei gleichzeitig angespannter Infrastrukturkapazität hatten spürbar negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit.
- **Hohe Netzauslastung:** hochbelastete Schienenwege sowie Überlastung der großen Verkehrsknoten wegen der hohen und zum Teil gestiegenen Verkehrsmengen.
- **Instabile Fahrplanprozesse:** Hoher Bedarf an fahrplanerischen Regelungen und eine deutliche Zunahme von nicht fristgerecht angemeldeten Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen wirken sich negativ auf die Fahrplanqualität aus.

Die Überlagerung der Einzeleffekte verstärkt die Negativwirkung auf die Pünktlichkeit und reduziert die Leistungsfähigkeit des Systems sowie die Betriebsqualität. Positiv hingegen ist der Rückgang von Verspätungen durch externe Ereignisse, insbesondere aufgrund von Witterung, aber auch im Bereich von Fremdeinwirkung. Um der insgesamt negativen Entwicklung entgegenzuwirken, werden unterjährig die

geplanten und zusätzliche Maßnahmen (u. a. Digitaler Produktionsverbund, Einführung Instandhaltungscontainer) umgesetzt sowie eine konsequente übergreifende Maßnahmensteuerung etabliert.

## IM VERBUND FÜR MEHR PÜNKTLICHKEIT UND QUALITÄT IM BAHNBETRIEB

Der Verbundprozess »Bereitstellung und Zugfahrt durchführen« bringt alle Eisenbahnverkehrs- (EVU) sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) unter der Überschrift PlanFahrt an einen Tisch. Zunächst gilt das für den Schienenpersonenverkehr, perspektivisch wird auch der Schienengüterverkehr eingebunden:

- **Fokus:** Der Verbundprozess beginnt dort, wo es am engsten ist. D. h.: Konzentration auf die sechs Engpassbereiche (Knoten und Korridore) mit höchster Relevanz für die betriebliche Stabilität und Pünktlichkeit im Gesamtsystem. Dazu wurde im ersten Halbjahr 2023 eine schlagkräftige Verbundorganisation aufgebaut und durchgängige Abstimmungsprozesse aller Beteiligten auf regionaler und überregionaler Ebene etabliert. Mit den eingeführten Gremien werden schnelle Entscheidungswege und eine nachhaltige Steuerung der Maßnahmen ermöglicht.
- **Ziel:** Ziel des Verbundprozesses ist es, die Ausbruchplanmäßigkeit (prozentualer Anteil von Zügen, die einen definierten Engpass mit einer Verspätung von weniger als 60 Sekunden verlassen) in den definierten Engpassbereichen kontinuierlich zu verbessern. Dies wird erreicht, indem Bereitstellung, Abfahrt, Zugfahrt und Halte integriert betrachtet und alle wechselseitigen Abhängigkeiten des Betriebs in der Steuerung berücksichtigt werden. Auf diesem Weg fließen Erkenntnisse aus dem gesamten Produktionsprozess ein. Mit dem aufgebauten Performance-Management gelingt es, durch die transparente Darstellung von festgelegten Kennzahlen Prozesshindernisse zu erkennen, die Themen übergreifend zu diskutieren und wirksame Gegensteuerungsmaßnahmen zu entwickeln und festzulegen. Die Zusammenarbeit mit allen EVU und EIU im Personenverkehr ist der wesentliche Hebel für eine strukturelle und nachhaltige Verbesserung der Qualität und den Umgang mit betrieblichen Störungen. Diese Einbindung aller Unternehmen wurde bereits im vorherigen Verbundprozess »Züge bereitstellen« seit Sommer 2022 in zwei Regionen pilotiert und ist seit April 2023 für den zusammengeführten Verbundprozess »Bereitstellung und Zugfahrt durchführen« im bundesweiten Rollout. Gerade



aktuell gilt es, die Bestandsinfrastruktur während der Modernisierung der Schieneninfrastruktur bestmöglich zu nutzen. Die Gesamtverantwortung für den Verbundprozess liegt bei DB Netze Fahrweg.


## DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND

Eine durchgängig digitale Bahn im Verbund – das ist die Aufgabe des Digitalen Produktionsverbunds (DPV). Das langfristige Ziel ist es, die Vollständigkeit und Passfähigkeit der Aktivitäten zur digitalen Transformation des Bahnbetriebs sicherzustellen. Das Verbundportfolio des DPV arbeitet auf drei Handlungsebenen: Erste-Hilfe-Maßnahmen zur kurzfristigen Behebung operativer Ineffizienzen, Aufbau digitaler Plattformen für ein optimiertes Digitalsystem und schrittweise Weiterentwicklung des Zielbilds »EINE digitale Bahn« für ein gemeinsames Steuerungs- und Zusammenarbeitsmodell. Neben langfristigen Effekten liegt der Fokus des DPV auch auf einer schnellen und spürbaren Wirkung für die Kunden. Dafür umfasst der DPV rund 60 kurzfristige Digitalisierungsmaßnahmen mit positiver Wirkung auf die Pünktlichkeit. Alle vorgesehenen Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung und sollen Ende 2023 abgeschlossen sein. Der Fokus liegt darauf, dort Synergiepotenziale im Verbund zu realisieren, wo es sinnvoll und möglich ist. So bringt der DPV zwei Maßnahmen rund um die Entwicklung von Dispositionsempfehlungen durch künstliche Intelligenz (KI) zusammen, bei denen die Bedürfnisse von EVU und EIU berücksichtigt werden. Einerseits die automatische Dispositionsassistentz ADA-PMB für die EIU-Perspektive, die diskriminierungsfrei auf Grundlage der geltenden Dispositionsrichtlinie arbeitet, und andererseits den Einsatz von KI in der Disposition bei EVU-Empfehlungen. Durch die Förderung des DPV können diese Maßnahmen nach erfolgreichen Pilotphasen im gesamten Verbund weiter ausgerollt werden. Entscheidungen, wo welcher Zug wann zu sein hat, fallen so leichter, die Pünktlichkeit wird verbessert. Eine weitere relevante Maßnahme ist bspw. das Puffer- und Reservierungssystem (PuR) von DB Cargo. Es erlaubt eine verbesserte Kapazitätenverwaltung durch eine Optimierung der IT und trägt dazu bei, Transportaufträge gezielter zu steuern, steigert so die Effizienz der Planungen und hilft, temporäre Kapazitätsengpässe aufzufangen. Außerdem erleichtert es Disponent:innen, Transportpläne einzuhalten.

## PROGRAMM ABBAU LANGSAMFAHRSTELLEN

Die Schieneninfrastruktur wurde bereits in der Vergangenheit und wird auch zukünftig durch eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens belastet. Heute lassen sich aufgrund eines teilweise überalterten Anlagenbestands die Verkehre nicht zufriedenstellend abfahren. Dies wirkt sich

aktuell insbesondere durch eine hohe Anzahl an Einschränkungen aus. Deren Beseitigung führt zu vielen kurzfristigen Bau- und Instandhaltungsaktivitäten. Daraus ergibt sich eine herausfordernde Betriebslage, die sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirkt.

Infolge des Unfalls in Burgrain im Juni 2022 wurde ein umfangreiches Inspektions- und Austauschprogramm bei [Beton-schwellen](#)  44 gestartet. Diese Aktivitäten werden derzeit in einem übergreifenden Programm zur Reduzierung von Einschränkungen ausgeweitet. Die Ziele sind:

- Bestehende Einschränkungen schnellstmöglich zu beseitigen und die dafür benötigten Ressourcen abzusichern.
- Maßnahmen für drohende Einschränkungen konsequent abzarbeiten, um diese noch vor ihrem Eintreten zu vermeiden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt hierbei auf dem Austausch beschädigter Schwellen.

Mit diesen Maßnahmen arbeiten wir neben der Generalsanierung der hochbelasteten Korridore auch grundsätzlich an der Verbesserung der Stabilität des bestehenden Netzes.

## ROBUSTE FAHRZEUGE

Zur Stabilisierung der Pünktlichkeit wurde im ersten Quartal 2023 von DB Fernverkehr u. a. die Instandhaltung intensiviert, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern. Im Bereich der Fahrzeugkomponenten »Einstiegstür« konnte im ersten Halbjahr 2023 die Anzahl der technischen Lost Units (pünktlichkeitsrelevante Störungen) signifikant verringert werden. Insbesondere beim ICE 4 (Baureihe 412) ergab sich durch eine nachhaltige Optimierung der Instandhaltung eine erhebliche Reduktion der Störungsanzahl, verglichen mit dem Vorjahreszeitraum. Zudem wurden die Pufferzeiten in den Schichten der Zugpersonale erhöht, um das Risiko verspäteter Personalwechsel und damit einer Verspätungsverschleppung zu vermeiden. Um Ausstrahleffekte verspäteter Mitarbeitender weiter einzudämmen, wurden Zugmitarbeitende vermehrt nur auf einzelnen Korridoren und Achsen eingeplant. Damit sich eine Verbesserung bei der Haltezeiteinhaltung (und folglich auch der Pünktlichkeit) zeigt, wurden insbesondere zwei Maßnahmen umgesetzt:

- die Ausweitung und Verstetigung des Einsatzes von Reisendenlenker:innen, die dazu dient, den Reisendenwechsel zu beschleunigen, und
- die intensivere Nutzung von vorzeitigen Zugabfertigungen, die eine möglichst frühzeitige Abfahrt aus dem Halt ermöglicht, um die Ausnutzung der Netzinfrastruktur zu verbessern.

## Digitalisierung

### DIGITALE SCHIENE DEUTSCHLAND

Digitalisierung, Automatisierung und künstliche Intelligenz sind zentrale Schlüssel für eine höhere Kapazität und eine optimale Auslastung des Schienennetzes. Das Zielbild der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) umfasst ein digitales, hoch automatisiertes Bahnsystem. Als Grundlage dienen digitale Stellwerke (DSTW), das European Train Control System (ETCS) und hoch automatisiertes Fahren (ATO).

Die Umsetzung der DSD hat 2020 begonnen. Im Rahmen des sog. Starterpakets hat die konkrete Planung und Installation von ETCS und DSTW im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS), der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien – Mittelmeer (ScanMed) begonnen. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie implementieren. Die Schieneninfrastruktur auszurüsten allein reicht nicht. Zur Unterstützung der korrespondierenden Fahrzeugumrüstung hat das BMDV eine Fahrzeugförderrichtlinie für die betroffenen Fahrzeuge im DKS veröffentlicht, sodass die Fahrzeugumrüstung (Regio- und S-Bahn-Triebzüge) 2022 beginnen konnte. Insgesamt werden 333 Fahrzeuge auf ETCS und ATO umgerüstet.

Im ersten Halbjahr 2023 wurde das Entwicklungsprojekt Sensors4Rail (S4R) erfolgreich beendet. Das Folgeprojekt Automated Train löst S4R ab: Innerhalb der nächsten drei Jahre wird erstmalig eine voll automatisierte, fahrerlose Bereitstellungs- und Abstellfahrt gezeigt, die zu einem flexibleren Einsatz von Zügen im zukünftigen Bahnsystem führen wird. Auch das voll automatisierte Auf- und Abrüsten des Zuges gehört dazu. Zudem wird mit sensorbasierter Hinderniserkennung ein Eingriff in die Fahrzeugsteuerung demonstriert – d. h., der Zug wird durch intelligente Software in Kombination mit Sensorik an der Zugfront in die Lage versetzt, sein Umfeld zu erkennen und selbstständig auf Hindernisse zu reagieren, also zu bremsen. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit 42,6 Mio. € gefördert.


Gegenwärtig wird die Rolloutplanung auf Basis von klar definierten Ausrüstungsprioritäten weiterentwickelt. Ein frühzeitiger Kapazitätsgewinn soll durch das Vorziehen der Ausrüstung von zusammenhängenden Verkehrskorridoren realisiert werden, Obsoleszenz und betriebliche Belange sollen berücksichtigt und die Ausrüstung von Basisinfrastruktur

vorlaufend begonnen werden. Hinzugekommen ist die Berücksichtigung der Generalsanierung des Hochleistungsnetzes im Rolloutplan der DSD. Dadurch hält auf den Hochleistungskorridoren vorzeitig die Digitalisierung des Schienennetzes beschleunigt Einzug.

DSD ist ein wesentlicher Hebel dafür, die Verkehrswende in Deutschland voranzubringen. Die entsprechende ETCS-Ausrüstungsstrategie bis 2028 wurde Mitte Juli durch die DB Netz AG im Rahmen der Nutzungsbedingungen Netz (NBN) 2023 auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Die veröffentlichten Inhalte geben Aufschluss über die geplante Ausrüstung der Strecken mit ETCS, ATO und Future Railway Mobile Communication System (FRMCS). Gleichzeitig wird die Außerbetriebnahme der Class-B-Systeme punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) und linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) für Strecken der DB Netz AG bis Dezember 2028 dargestellt. Die veröffentlichten streckenscharfen Inbetrieb- und Außerbetriebnahmedaten stehen jedoch unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der erforderlichen Finanzierungsmittel im Rahmen des Bundeshaushalts.

### DIGITALE TRANSFORMATION

Digitalisierung ist ein Erfolgsfaktor für den Wandel hin zu einer robusten, leistungsfähigen und modernen Bahn für unsere Kund:innen. Für mehr Qualität und Leistung braucht es ein vernetztes Zusammenwirken in einem digitalen Gesamtsystem. Unser Zielbild ist die Schaffung einer digitalen Bahn. Das bedeutet eine integrierte und gesamtheitliche Digitalisierung, sodass ein vernetztes Gesamtsystem entsteht.

Um die Vollständigkeit und Passfähigkeit der Aktivitäten rund um die digitale Transformation im Bahnbetrieb sicherzustellen, wurde im Oktober 2022 die Projekteinheit [Digitaler Produktionsverbund \(DPV\)](#)  13 geschaffen. 2023 soll auf den Erfolgen des DPV aufgebaut und das Maßnahmenportfolio erweitert werden. Projekte, die in diesem Kontext schon heute zur nachhaltigen Steigerung von Kapazität, Qualität und Effizienz beitragen, sind z. B.:

- **Künstliche Intelligenz in der Disposition:** Bei den S-Bahnen Stuttgart, Rhein-Main und München unterstützt KI bereits die Disponent:innen dabei, den Verkehr im Störfall möglichst effizient zu steuern. 2023 soll der Funktionsumfang erweitert und die Technologie auf weitere S-Bahnen sowie Mischverkehre ausgerollt werden.

- **Automatische Überfahrmessanlagen in der Instandhaltung:** Durch Einsatz einer automatisierten Überfahrmessanlage vor dem Werk werden alle Radsätze bei der Fahrt in die Werkshalle automatisiert vermessen. Bis Ende 2023 wird die Anzahl automatisierter Überfahrmessanlagen auf 15 Anlagen wachsen. Alle Werke von DB Fernverkehr sowie nahezu alle Metropo-S-Bahnen von DB Regio werden dann über diese modernen Anlagen verfügen, wodurch manuelle Tätigkeiten sowie die Werkaufenthaltszeit deutlich reduziert werden.

Mit Initiativen wie der digitalen Instandhaltung und dem Einsatz von KI im Bahnsystem treiben wir die Digitalisierung der Bahn gemeinsam voran und bündeln unsere Kräfte beim Einsatz neuer Technologien für eine nachhaltige Steigerung von Kapazität, Qualität und Effizienz. Darüber hinaus wirkt Digitalisierung gleichermaßen dem drohenden Fachkräftemangel entgegen: Neben dem Entfall manueller Tätigkeiten durch die Automatisierung von Prozessen kann durch eine intelligente Planung und Steuerung der Einsatz von Mitarbeitenden und Assets effizienter gestaltet und durch die Unterstützung digitaler Assistenten die Personalproduktivität gesteigert werden.

Ein Beispiel hierfür ist die KI-basierte Materialerkennung in der Instandhaltung. Die hohe Heterogenität in der Fahrzeugflotte führt zu einer aufwendigen und teils fehlerhaften Identifikation in den Instandhaltungswerken. Dabei ist die eindeutige Identifikationsnummer der Materialien essenziell für eine zuverlässige Instandhaltung. Gemeinsam im Systemverbund wurde eine KI-basierte Anwendung entwickelt, die unsere Mitarbeitenden durch automatische Materialerkennung bei der Identifikation unterstützt. Der digitale Assistent entlastet somit die Mitarbeitenden bei der Materialsuche und -identifikation, sodass mehr Zeit für Instandhaltungstätigkeiten verwendet werden kann. Die Anwendung wird derzeit auf die Geschäftsfelder DB Cargo, DB Regio, DB Netze Fahrweg sowie die DB Fahrzeuginstandhaltung ausgerollt, sodass bis Ende 2023 rund 12.000 Mitarbeitende mit der App ausgestattet sind.

## KÜNSTLICHE INTELLIGENZ IM BAHNBETRIEB

Der DB-Konzern weitet den Einsatz von KI für die Disposition von Zügen aus. Mithilfe eines selbst entwickelten Tools soll der Bahnbetrieb pünktlicher werden. Das Programm unterstützt die Disponent:innen dabei, den Verkehr effizient zu steuern und Verspätungen zu vermeiden.

Bei den S-Bahnen in Stuttgart, im Rhein-Main-Verbund und in München ist das Tool bereits im Einsatz. 2022 konnten dort insgesamt 58.000 Verspätungsminuten vermieden werden. Im zweiten Halbjahr 2023 wird die KI bei der S-Bahn in Berlin eingeführt. Wie erwarten dadurch in 2023 deutschlandweit etwa 90.000 vermiedene Verspätungsminuten. 2024 soll das Tool auch im Hamburger S-Bahn-Netz zum Einsatz kommen. Damit können künftig alle fünf Metropo-S-Bahnen in Deutschland KI-gestützt arbeiten.

Zudem wird das Tool aktuell auf der Strecke zwischen Elmshorn und Sylt getestet. In diesem Abschnitt operiert die KI erstmals außerhalb eines geschlossenen S-Bahn-Systems und muss mit Mischverkehr, also Güter-, Nah- und Fernverkehrszügen, umgehen. Verlaufen diese Tests erfolgreich, kommt das System im nächsten Schritt auf der stark ausgelasteten Strecke zwischen Mannheim und Basel zum Einsatz.

DB Cargo startet flächendeckend die Diagnostik von Güterwagen mit einer KI-Software. Hochauflösende Bilder aus 13 Kamerabrücken an acht Standorten von DB Cargo liefern Hinweise zu Schäden und Ladungssicherung an Güterzügen. Damit können frühzeitig Unregelmäßigkeiten behoben und mehr Güterwagen in den Einsatz gestellt werden.

## Sicherheit

### SICHERHEIT IN ZÜGEN UND BAHNHÖFEN

Bis Ende 2024 werden alle großen Bahnhöfe in Deutschland mit moderner Videotechnik ausgestattet sein. Dies entspricht rund 11.000 Videokameras. Im ersten Halbjahr 2023 sind an fünf Bahnhöfen mehr als 500 Kameras neu installiert worden. Die neuen Kameras vervollständigen die technische Ausstattung und bringen mit hochauflösenden Bildern auch einen Qualitätssprung. Die Livebilder der Kameras unterstützen Mitarbeitende des DB-Konzerns bei der Disposition in Bahnhöfen und der Wahrnehmung des Hausrechts. Zugriff auf Aufzeichnungen der Kameras hat ausschließlich die Bundespolizei. Damit spielt die Videotechnik eine zunehmende Rolle bei der Aufklärung von Straftaten und der Stellung von Täter:innen. Stark angestiegen ist die Zahl der Videokameras in Zügen des Nahverkehrs und in S-Bahnen. Mit mehr als 50.000 Videokameras sind inzwischen rund 70% der Fahrzeuge mit Videoaufzeichnung im Einsatz, ein deutlicher Zuwachs um fast 5.000 Kameras seit Ende 2022.

## **PRAXISTEST VON KOMPONENTEN ZUR ERHÖHUNG DER TECHNISCHEN SICHERHEIT**

»Mehr Sicherheit für die Nutzer:innen des Systems Bahn« lautete 2019 der Auftrag an die Arbeitsgruppe Technische Sicherheit, in der Vertreter:innen des Bundesministeriums des Innern und für Heimat und des BMDV sowie der DB AG und der Bundespolizei seit 2019 bauliche, personelle und organisatorische Maßnahmen entwickeln und unter wissenschaftlicher Begleitung auf Realisierbarkeit prüfen. Inzwischen laufen unter dem Projekt »Sicherheitsbahnhof« Erprobungen wie z. B. die leuchtende Bahnsteigkante und eine App für die Möglichkeit eines Hilferufs durch Kund:innen innerhalb eines Bahnhofs.

## **SICHERHEITSKRÄFTE: MEHR PRÄSENZ UND MEHR PERSONAL FÜR DIE INFRASTRUKTUR**

Das Sicherheitskonzept des DB-Konzerns sieht vor, die Präsenz eigener Sicherheitskräfte kontinuierlich zu erhöhen. Die ersten von bis zu 500 zusätzlichen Sicherheitskräften sollen noch 2023 schwerpunktmäßig für einen stärkeren Schutz der Eisenbahninfrastruktur sorgen.

## **MEHR PERSONAL FÜR DIE PRÄVENTIONSARBEIT**

Die bundesweit sechs Präventionsteams haben im ersten Halbjahr 2023 nahezu 180 Präventionseinsätze realisiert. Einsatzorte der Präventionsteams sind Bahnhöfe, Bahnübergänge, aber auch Güterbahnhöfe, wenn sich etwa unerlaubte Gleisüberschreitungen häufen. Hier wie auch in Schulen und Jugendeinrichtungen sensibilisieren sie zu den Gefahren an Bahnanlagen und geben Kindern und Jugendlichen Hinweise für sicheres Reisen mit der Bahn. In enger Zusammenarbeit mit den Präventionskräften der Bundespolizei arbeiten die Präventionsexpert:innen des DB-Konzerns in lokalen Präventionsprojekten ebenso wie in bundesweiten Kampagnen. Um künftig in der Präventionsarbeit noch präsenter zu sein, wird die Anzahl der Präventionsexpert:innen von 12 auf 24 verdoppelt.

## **BEDROHUNGSMANAGEMENT 24/7**

Über unser [Bedrohungsmanagement \(Integrierter Bericht 2022 67\)](#) wurden im ersten Halbjahr 2023 in rund 30 Fällen Betroffene bzw. Meldende unterstützt. Die Zahl der Betroffenen, deren Betreuung längere Zeit andauerte, bleibt damit in etwa konstant. Deutlich angestiegen ist dagegen die Zahl der Kontakte, bei denen in einem einmaligen Gespräch bereits Problemsituationen gelöst werden konnten. Die Unterstützung reicht vom zunächst anonymen empathischen Dialog bis hin zur Vermittlung von qualifizierter psychologischer oder medizinischer Hilfe.


## **AUSBAUSTEIN SICHER UNTERWEGS**



Die neue Corporate Security Platform (CSP) ist das Herzstück zur Verbesserung der Sicherheit für unsere Mitarbeitenden. Über die CSP ist seit Januar 2023 bei DB Netze Fahrweg und DB Cargo eine einfache und schnelle Erfassung sicherheitsrelevanter Vorfälle möglich. Eine zeitnahe Identifizierung von Hotspots und kritischen Lagen kann dadurch erfolgen. Seit Juli 2023 nutzen die Sicherheitskräfte der DB Sicherheit, Zugmitarbeitende von DB Regio und DB Fernverkehr sowie Servicemitarbeitende von DB Netze Personenbahnhöfe das neue Erfassungssystem.

Ein weiterer Bestandteil wird die App Prio-Ruf (Emergency Service/Hilferuf) sein. Das IT-Tool ist ein Hilferuf auf Knopfdruck, den Mitarbeitende in einer Bedrohungslage auslösen können. Wir stärken so das Sicherheitsgefühl durch Kontakt zur Einsatzleitung mit dem Ziel einer schnelleren Hilfe durch die Intervention unserer Sicherheitskräfte und die Einbeziehung der Bundespolizei. Im ersten Halbjahr 2023 wurden die konzeptionellen Vorbereitungen für einen Piloten bei DB Regio vorgenommen, im zweiten Halbjahr 2023 wird der Pilot mit rund 100 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr bei DB Regio in der Region Mitte starten.


Weitere Fortschritte hat der DB-Konzern auch im Dialog mit Politik und Aufgabenträgern erzielen können. Ziel ist es, brancheneinheitliche Sicherheitsstandards für Züge und Bahnhöfe zu schaffen und diese unabhängig vom Wettbewerb um die eigentliche Verkehrsleistung schon in den Ausschreibungen von Verkehrsverträgen einheitlich und verbindlich zu verankern.

# GRÜNE TRANSFORMATION




Wir stellen unsere nachhaltige ökologische Ausrichtung für den DB-Konzern mit der [Grünen Transformation](#)  sicher. Sie ist deshalb auch in unserer Strategie Starke Schiene verankert. Wir vergrünen nach und nach all unsere Produkte, Dienstleistungen und die Art, wie wir arbeiten. Um die Grüne Transformation voranzutreiben, arbeiten wir an den vier von uns definierten umweltbezogenen Handlungsfeldern: Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz.



Anfang Juni 2023 hat unser Start-up-Hub [DB Mindbox](#)  ein [GreenTech-Programm](#)  gestartet, auf das sich Start-ups mit ihren Ideen und Lösungsansätzen in den Themenbereichen nachhaltige Materialien, Klima sowie umweltnachhaltiges und zirkuläres Design und mit anderen nachhaltigen Lösungen bewerben können. Neben der finanziellen Förderung können innovative Lösungsansätze direkt verprobt werden.



## Klimaschutz


Wir wollen bis 2040 klimaneutral werden ([Integrierter Bericht 2022](#)  70). Dafür werden wir:

- Ab 2025 alle unsere Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgen.
- Bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80% erhöhen.
- Unsere spezifischen Treibhausgasemissionen – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – gegenüber 2006 mehr als halbieren.
- Bis spätestens 2038 den DB-Schieneverkehr in Deutschland vollständig mit Ökostrom betreiben.

Anfang März 2023 haben wir zusammen mit ENERPARC den [Solarpark in Wasbek](#)  **Nr. 30** mit einer Leistung von 41 Megawatt-Peak (MWp) in Betrieb genommen. Erstmals speisen wir damit Ökostrom direkt in das deutsche Bahnstromnetz ein. Dadurch können künftig im Vergleich zur Nutzung von Strom aus fossilen Energiequellen bis zu 18.000 t CO<sub>2</sub>e pro Jahr eingespart werden. Wir wollen den Ökostrom aber nicht nur kontinuierlich ausbauen, sondern auch möglichst effizient nutzen. Deshalb setzen wir bei unseren neuen Zügen auf [Bremsenergieerückspeisung](#)  **Nr. 19**. Darüber hinaus schulen und unterstützen wir unsere Fahrzeugführer:innen im [energiesparenden Fahren](#)  **Nr. 08**. Der kontinuierliche Roll-out von Fahrerassistenzsystemen oder der Einsatz von längeren Zügen bei DB Cargo helfen uns dabei, unseren Energieverbrauch weiter zu senken und die Energieeffizienz zu erhöhen. Weniger Treibhausgase emittieren wir auch durch deutlich jüngere Zugflotten im Fern-, Regional- und Güterverkehr. Auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern wollen wir keine fossilen Kraftstoffe mehr nutzen. Schon heute werden über 90%

unserer Transporte im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Ltkm) elektrisch erbracht. Wir setzen auch auf einen technologieoffenen Ansatz mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Wir investieren in grüne Technologien, etwa in den skalierten Einsatz des [Biokraftstoffs HVO](#)  **Nr. 164** (Hydrogenated Vegetable Oil), der aus biomassesebasierten Rest- und Abfallstoffen hergestellt wird. Im Vergleich zum herkömmlichen Diesel werden je nach Rohstoffzusammensetzung bilanziell rund 85 bis 90% weniger Treibhausgasemissionen verursacht. So werden z. B. seit April 2023 durch die Umstellung der Tankstelle am Rangierbahnhof München Nord auf HVO rund 9.000 t CO<sub>2</sub>e pro Jahr eingespart. Zusätzlich werden wir die [Wärmeversorgung](#)  **Nr. 97** vergrünen, indem wir mit fossilen Energieträgern betriebene Anlagen schrittweise und nach Ende ihres Lebenszyklus durch klimaneutrale Alternativen ersetzen.

Positiv auf unsere Klimabilanz und unseren Beitrag zum Klimaschutz wirken sich auch die [Digitalisierung](#)  14f. der Schiene und Züge sowie [Investitionen in die Infrastruktur](#)  45 aus. Z. B. entwickeln wir aktuell einen datengetriebenen Recommender, einen softwarebasierten Empfehlungsdienst, der zur auslastungsbasierten Bewertung von Baumaßnahmen und Identifizierung von optimalen Umleitungen genutzt wird. Ziel ist es, für baubetroffene Streckenabschnitte optimale Umleitungsrouten zu identifizieren, wodurch Energie und letztlich CO<sub>2</sub>e eingespart werden kann. Bis Ende Juni 2023 haben wir erfolgreich einen Prototyp entwickelt, der nun in zwei Regionen genutzt und weiterentwickelt wird.

Weiterführende Informationen zu einzelnen Klimaschutzmaßnahmen finden sich im Kapitel [Entwicklung der Geschäftsfelder](#)  31ff.

## KLIMARESILIENZ

Als Betreiber kritischer Infrastruktur und als Flächenorganisation sind wir von den Auswirkungen des Klimawandels in unserem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland, von den Auswirkungen des Klimawandels in Deutschland besonders stark betroffen. Deshalb verstärken wir unsere Anstrengungen im Systemverbund Bahn, um u. a. die Bahntechnik auf die durch den Klimawandel zunehmenden Witterungsextreme vorzubereiten. Wir nutzen hierfür u. a. die wissenschaftlichen Daten aus den von uns beauftragten Studien des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK), um v. a. Infrastruktur, Fahrzeuge und Bahnhöfe noch besser gegen Klimafolgen zu wappnen und für die strategische Weiterentwicklung unseres Klimaresilienzmanagements.

## Naturschutz

Mehr Verkehr auf der Schiene bedeutet auch, dass die Infrastruktur weiter ausgebaut werden muss. Dabei lassen sich Eingriffe in die Natur nicht immer vermeiden. Für uns ist der Schutz von Natur und Biodiversität eine wichtige Aufgabe, die wir von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb unserer Anlagen berücksichtigen. Bei unseren Aktivitäten, z. B. beim Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur, werden – sofern der Eingriff nicht vermieden werden kann – adäquate Ausgleichsflächen geschaffen, sodass wir alle gesetzlichen Verpflichtungen des Naturschutzrechts erfüllen. Im Rahmen der geplanten Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim schaffen wir einen Ausgleich für Flächen, die durch künftige Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden. Hierfür wandeln wir den [Kiefernwald bei Pfungstadt](#) grün **Nr.65** mithilfe von Pflanznestern in einen [klimastabilen Mischwald](#) grün um. Auf einer Fläche von rund 250 ha pflanzt die Ökoagentur Hessen daher in unserem Auftrag bis 2030 über 100.000 neue standortheimische Bäume und Sträucher. Bis Mai 2023 wurden bereits mehr als 26.000 Laubbäume gepflanzt. Auch im Fahrbetrieb setzen wir uns anspruchsvolle Ziele zum Schutz der Biodiversität und bei der Vegetationskontrolle. Z. B. setzen wir zur Vermeidung von Wildunfällen an regionalen Häufungspunkten optisch-akustische Wildwarngeräte ein, die das Unfallgeschehen signifikant reduzieren.

### GLYPHOSAT-AUSSTIEG

Für uns stehen ein sicherer Bahnbetrieb ebenso wie der Klima- und Umweltschutz an oberster Stelle. Ein Kernelement war der Ausstieg aus der Anwendung von Glyphosat in Deutschland: Seit 2023 verzichten wir auf den Einsatz von Glyphosat und betreiben so einen glyphosatfreien Schienenverkehr in Deutschland. Damit hat der DB-Konzern seinen bereits 2019 angekündigten Ausstieg konsequent umgesetzt. Stattdessen setzen wir auf ein gesamthaftes [nachhaltiges Vegetationsmanagement](#) grün **Nr.116**, das ein koordiniertes Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen vorsieht. Wir stehen dazu auch in intensivem Austausch mit anderen europäischen Bahnen. Zu den Maßnahmen gehören u. a. die digitale Vegetationskontrolle, der Einsatz mechanisch-manueller Verfahren, wie z. B. einer technologischen Weiterentwicklung von Mähapparaten, sowie die Nutzung von Pelargonsäure. Deren Zulassung erfolgte im Februar 2023 durch das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit in enger Abstimmung mit dem federführenden Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft und dem BMDV.

## Ressourcenschutz

In der Schieneninfrastruktur besteht ein sehr hoher Ressourcenbedarf. Das bedeutet für uns, Rohstoffe behutsam einzusetzen, sie möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten und – wann immer es geht – unsere Abfälle zu recyceln. Wir streben an, bis 2040 DB-konzernweit, mit besonderem Fokus auf dem Systemverbund Bahn, eine vollständige Kreislaufwirtschaft zu erreichen. Unser besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem zunehmenden Einsatz von Recyclingmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen. Darüber hinaus sollen beschaffte Produkte maximal recyclingfähig sein. Dafür erhöhen wir bis 2030 signifikant die Recyclinganteile in den von uns beschafften Produkten (im Vergleich zu 2019). Für unsere zentralen Ressourcen (Gleisschotter, Betonschwellen und Schienenstahl), die rund 80 % des Gesamtmaterialeinsatzes im Systemverbund Bahn darstellen, haben wir uns Ziele gesetzt: Bis 2030 wollen wir bei Schienenstahl einen Recyclinganteil von 45 %, bei [Gleisschotter](#) grün **Nr.51** von 40 % und bei [Betonschwellen](#) grün **Nr.73** von 30 % erreichen. Zudem werden wir unsere Recyclingquote für unsere gesamten Abfälle auf einem hohen Niveau von mindestens 95 % halten. Einen wichtigen Beitrag leistet auch der [3D-Druck](#) grün **Nr.149** auf drei Ebenen: Überflüssige Lagerbestände werden vermieden, bei der Herstellung wird nur das tatsächlich benötigte Material verbraucht und wir verlängern die Lebenszyklen der Fahrzeuge, da wir Bauteile fertigen, die beim Hersteller nicht mehr erhältlich sind.

## Lärmschutz

### LÄRMSCHUTZZIEL

Die weitere Entlastung der Anwohner:innen vom Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Deshalb arbeiten wir weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels 2030/2050:

- Bis 2030 werden wir im Rahmen der Fortführung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt 3.250 km Bestandsstrecken, d. h. rund 800.000 Menschen und damit die Hälfte der Anwohner:innen an lärmbelasteten Strecken, von Schienenverkehrslärm entlasten.
- Bis 2050 werden wir die insgesamt rund 6.500 km lärmbelasteten Bestandsstrecken vollständig von Schienenverkehrslärm und damit rund 1,6 Millionen Betroffene entlasten.
- Bis Ende Mai 2023 haben wir insgesamt 2.210 km mit ortsfesten Lärmschutzmaßnahmen lärmsaniert.

Mit rund 41 Mio. € wurden im ersten Halbjahr 2023 im Rahmen des Programms aus Haushaltsmitteln des Bundes rund 15 km [Schallschutzwände](#) grün **Nr.25** errichtet und über 800 Wohnungen mit [passiven Schallschutzmaßnahmen](#) grün **Nr.101** ausgestattet.

# MITARBEITENDE

## Mitarbeitendenzahl und -struktur

MITARBEITENDE NACH GESCHÄFTSFELDERN	Vollzeitpersonen (VZP) <sup>1)</sup>					Natürliche Personen (NP)				
	30.06. 2023	30.06. 2022	absolut		31.12. 2022	30.06. 2023	30.06. 2022	absolut		31.12. 2022
				%					%	
DB Fernverkehr	20.501	18.852	+ 1.649	+ 8,7	19.139	21.658	19.928	+ 1.730	+ 8,7	20.206
DB Regio	38.414	37.594	+ 820	+ 2,2	37.738	40.629	39.701	+ 928	+ 2,3	39.862
DB Cargo	31.578	30.931	+ 647	+ 2,1	31.167	32.150	31.557	+ 593	+ 1,9	31.755
DB Netze Fahrweg	54.316	51.976	+ 2.340	+ 4,5	52.510	56.085	53.510	+ 2.575	+ 4,8	54.118
DB Netze Personenbahnhöfe	7.316	6.992	+ 324	+ 4,6	6.997	7.742	7.351	+ 391	+ 5,3	7.381
DB Netze Energie	1.958	1.905	+ 53	+ 2,8	1.943	2.043	1.985	+ 58	+ 2,9	2.024
Sonstige	60.447	58.975	+ 1.472	+ 2,5	59.992	63.176	61.669	+ 1.507	+ 2,4	62.740
<b>Systemverbund Bahn</b>	<b>214.530</b>	<b>207.225</b>	<b>+ 7.305</b>	<b>+ 3,5</b>	<b>209.486</b>	<b>223.483</b>	<b>215.701</b>	<b>+ 7.782</b>	<b>+ 3,6</b>	<b>218.086</b>
DB Arriva	34.618	41.877	- 7.259	- 17,3	38.059	36.243	44.859	- 8.616	- 19,2	39.912
DB Schenker	75.424	75.424	-	-	76.591	77.880	78.061	- 181	- 0,2	78.886
<b>DB-Konzern</b>	<b>324.572</b>	<b>324.526</b>	<b>+ 46</b>	<b>-</b>	<b>324.136</b>	<b>337.606</b>	<b>338.621</b>	<b>- 1.015</b>	<b>- 0,3</b>	<b>336.884</b>
± Konsolidierungskreisänderungen	- 2.365	- 5.278	+ 2.913	- 55,2	- 3.376	- 2.365	- 5.808	+ 3.443	- 59,3	- 3.714
<b>DB-Konzern - vergleichbar</b>	<b>322.207</b>	<b>319.248</b>	<b>+ 2.959</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>320.760</b>	<b>335.241</b>	<b>332.813</b>	<b>+ 2.428</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>333.170</b>

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

Die Zahl der Mitarbeitenden ist insgesamt auf einem stabilen Niveau geblieben.

- Die Entwicklung im Systemverbund Bahn ist im Wesentlichen auf den Mitarbeitendenaufbau bei DB Netze Fahrweg, v. a. in den Bereichen Projektmanagement, Instandhaltung und Betrieb, zurückzuführen.
- Der Personalanstieg bei DB Fernverkehr resultierte aus dem **Teilbetriebsübergang von DB Vertrieb** 34 und dem Aufbau in den operativen Mitarbeitendengruppen.
- Bei DB Regio ist der Aufbau im Wesentlichen durch die **Integration von ioki** 36 und Leistungsmehrungen im Busverkehr bedingt.
- Im Bereich Beteiligungen/Sonstige gab es Zuwächse durch gestiegene Auftragsvolumina insbesondere bei der DB Fahrzeuginstandhaltung und der DB E.C.O. Bei der DB Systel resultierte der Aufbau aus dem Ausbau innovativer Themenfelder und der gestiegenen Fertigungstiefe.

Gegenläufig ist die Entwicklung bei DB Arriva. Dies resultierte aus den **Verkäufen von Aktivitäten in Nicht-Kernländern** 57. Dementsprechend stieg der Anteil der Mitarbeitenden in Deutschland per 30. Juni 2023 leicht auf rund 67% (per 30. Juni 2022: rund 65%).

MITARBEITENDE NACH REGIONEN / in VZP	30.06. 2023	30.06. 2022	Veränderung		31.12. 2022
			absolut	%	
Deutschland	216.737	211.330	+ 5.407	+ 2,6	212.188
Europa (ohne Deutschland)	75.281	83.137	- 7.856	- 9,4	78.908
Asien/Pazifik	17.585	17.217	+ 368	+ 2,1	18.006
Nordamerika	11.201	9.267	+ 1.934	+ 20,9	11.299
Übrige Welt	3.768	3.575	+ 193	+ 5,4	3.735
<b>DB-Konzern</b>	<b>324.572</b>	<b>324.526</b>	<b>+ 46</b>	<b>-</b>	<b>324.136</b>

MITARBEITENDE NACH REGIONEN / in NP	30.06. 2023	30.06. 2022	Veränderung		31.12. 2022
			absolut	%	
Deutschland	226.258	220.520	+ 5.738	+ 2,6	221.343
Europa (ohne Deutschland)	78.449	87.804	- 9.355	- 10,7	82.220
Asien/Pazifik	17.622	17.248	+ 374	+ 2,2	18.055
Nordamerika	11.362	9.425	+ 1.937	+ 20,6	11.523
Übrige Welt	3.915	3.624	+ 291	+ 8,0	3.743
<b>DB-Konzern</b>	<b>337.606</b>	<b>338.621</b>	<b>- 1.015</b>	<b>- 0,3</b>	<b>336.884</b>

## Personalgewinnung

### RECRUITINGMASSNAHMEN

- 2023 sind mehr als 25.000 Neueinstellungen in Deutschland geplant. Insbesondere im operativen Bereich ist es das Ziel, die betriebliche Qualität zu erhöhen, die Generalsanierung der Infrastruktur umzusetzen und perspektivisch eine Verdopplung der Reisendenzahlen zu ermöglichen.
- Im Januar 2023 startete die neue Arbeitgeberkampagne des DB-Konzerns. Mit dem Claim »Was ist dir wichtig?« geht der DB-Konzern dabei direkt auf die Bedürfnisse der

potenziellen Bewerbenden ein. DB-Mitarbeitende zeigen in der Kampagne, was ihnen im Beruf und im Leben wichtig ist, von Vereinbarkeit von Familie und Führung über einen sicheren Arbeitsplatz bis hin zur Gestaltung der grünen Mobilitätswende.

- Der DB-Konzern baut auch die Nachwuchskräftegewinnung an Schulen deutlich aus. Zum 1. September 2023 begrüßen wir die Rekordzahl von 5.555 neuen Auszubildenden und dual Studierenden im DB-Konzern. Darüber hinaus setzen wir stärker als bisher darauf, neue Auszubildende und dual Studierende schon im Klassenzimmer im Rahmen von Schulkooperationen zu erreichen. Ziel ist es, bis 2024 die Zahl der Schulkooperationen massiv auszubauen, um bundesweit und v. a. auch in der Fläche mit über 500 Schulen einen engen Austausch zu pflegen. Ebenso sollen künftig jährlich insgesamt rund 2.000 Schulpraktika sowie Praxistage, etwa in Werkstätten und Stellenwerken, angeboten werden.

## Qualifizierung

Wissensvermittlung im Metaverse: Das Projekt Bahn360 zur digitalen Vermittlung von Eisenbahnwissen hat im Mai beim internationalen Webby-Award den Publikumspreis in der Kategorie »Metaverse, Immersive & Virtual: Science & Education« gewonnen. Damit konnte sich der DB-Konzern gegen zahlreiche namhafte, auf immersive Technologien spezialisierte Firmen weltweit durchsetzen. Mit Bahn360 können sich Mitarbeitende und Interessierte in zahlreichen interaktiven 360-Grad-Szenen über das komplexe System Eisenbahn informieren und von der Baustelle bis hin in den Führerstand mit echten Bahn-Mitarbeitenden virtuell interagieren.

## Arbeit der Zukunft

Die Woche der Neuen Arbeit hat sich mittlerweile als wichtige interne Ideenschau und Netzwerkschmiede rund um das Thema Neue Arbeit bzw. Zukunft der Arbeit, Zusammenarbeit, Kundenorientierung, Führung, Purpose, Digitalisierung und Nachhaltigkeit etabliert. Auch im ersten Halbjahr 2023 gab es ein hohes Interesse der Mitarbeitenden an den über 60 Vorträgen, Panel-Diskussionen und Workshops.

## Diversity

Initiative Frauen in Führung: Auf dem Weg zum Etappenziel, 30% weibliche Führungskräfte bis Ende 2024, entwickelt der DB-Konzern viele Konzepte und Angebote. Die Aktivitäten des DB-Konzerns werden auch extern gewürdigt. Für seinen Einsatz für mehr Diversität wurde er erneut ausgezeichnet: Der DB-Konzern belegte den ersten Platz beim Ranking des

Frauen-Karriere-Index (FKI) – als frauenfreundlichstes Unternehmen. Der FKI gilt als erstes Messinstrument für die Entwicklung erfolgreicher Frauenkarrieren. Er liefert Kennziffern über New Leadership, Diversity und Transformation.

Die Veröffentlichung des ersten Diversity-Reports des DB-Konzerns zeigt, dass das Durchschnittsalter 2022 auf 44,3 Jahre gesunken, der Anteil der DB-Mitarbeitenden mit Migrationsgeschichte auf 14,6% gestiegen und auch das Geschlechterverhältnis ausgewogener geworden ist. Das äußert sich u. a. in einem steigenden Anteil von Männern an den Teilzeitbeschäftigten (auf 46,1%).

Seit 2023 können DB-Mitarbeitende auch Fahrvergünstigungen für ihre nichtehelichen Partner bestellen. Ebenso profitieren deren Kinder von der neuen Regelung und können ab sofort vergünstigt mit ihren Eltern Zug fahren. Da bislang die Angehörigkeit zu DB-Mitarbeitenden durch die Ehe bevorteilt wurde, werden nun ehegleiche Partnerschaften ebenso begünstigt.

Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt: Mit einem Spendenlauf um die Hamburger Außenalster haben angehende Fachkräfte von DB Fernverkehr den diesjährigen Wettbewerb »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« gewonnen. Mehr als 100 Teilnehmende erliefen auf 7,5 km rund 1.500 € für den Hamburger Verein »Kids & Welcome e. V.«. Mit dem Wettbewerb »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« würdigt der DB-Konzern seit vielen Jahren das Engagement seiner Nachwuchskräfte für eine offene Gesellschaft ohne Diskriminierung. Rund 350 Auszubildende und 100 Mentor:innen realisierten diesmal 54 Projekte und setzten starke Signale für mehr Offenheit und Zivilcourage.

## Tarifverhandlungen mit der EVG

Am 28. Februar 2023 ist der Tarifvertrag mit der EVG ausgelaufen. Parallel starteten die Tarifverhandlungen mit der EVG. Ziel des DB-Konzerns ist dabei eine angemessene Balance: Die Leistung der Mitarbeitenden soll anerkannt werden, aber gleichzeitig muss der DB-Konzern vor dem Hintergrund steigender Preise und hoher Inflation handlungs- und zukunftsfähig bleiben. Zu einem guten Gesamtpaket gehören neben einer überdurchschnittlichen Lohnerhöhung für die Mitarbeitenden auch mehr Flexibilität, Verbesserung der Produktivität und weniger Komplexität in den tariflichen Regeln.

Nach sieben Verhandlungsrunden und zwei Warnstreiks erklärte die EVG die Verhandlungen Ende Juni 2023 für gescheitert und kündigte eine Urabstimmung an. Davor findet eine Schlichtung unter der Leitung von Prof. Dr. Heide Pfarr und Dr. Thomas de Maizière statt.



# GESCHÄFTSVERLAUF

## ÜBERBLICK

UMSATZ BEREINIGT / in Mio. €	Gesamtumsatz					Außenumsatz				
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2023	2022	absolut	%	2019	2023	2022	absolut	%	2019
DB Fernverkehr	2.872	2.116	+756	+35,7	2.392	2.791	2.052	+739	+36,0	2.310
DB Regio	4.749	4.487	+262	+5,8	4.412	4.683	4.433	+250	+5,6	4.361
DB Cargo	2.889	2.631	+258	+9,8	2.270	2.746	2.521	+225	+8,9	2.141
DB Netze Fahrweg	3.142	3.116	+26	+0,8	2.803	1.068	995	+73	+7,3	812
DB Netze Personenbahnhöfe	732	697	+35	+5,0	680	339	300	+39	+13,0	303
DB Netze Energie	2.136	1.946	+190	+9,8	1.410	961	1.051	-90	-8,6	640
Sonstige	3.119	2.790	+329	+11,8	2.398	351	314	+37	+11,8	280
Konsolidierung Systemverbund Bahn	-6.650	-6.056	-594	+9,8	-5.407	-	-	-	-	-
<b>Systemverbund Bahn</b>	<b>12.989</b>	<b>11.727</b>	<b>+1.262</b>	<b>+10,8</b>	<b>10.958</b>	<b>12.939</b>	<b>11.666</b>	<b>+1.273</b>	<b>+10,9</b>	<b>10.847</b>
DB Arriva	1.968	2.175	-207	-9,5	2.690	1.967	2.174	-207	-9,5	2.687
DB Schenker	10.080	14.162	-4.082	-28,8	8.525	10.067	14.129	-4.062	-28,7	8.491
Konsolidierung Übrige	-64	-95	+31	-32,6	-160	-	-	-	-	-12
<b>DB-Konzern</b>	<b>24.973</b>	<b>27.969</b>	<b>-2.996</b>	<b>-10,7</b>	<b>22.013</b>	<b>24.973</b>	<b>27.969</b>	<b>-2.996</b>	<b>-10,7</b>	<b>22.013</b>

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN / in Mio. €	EBITDA bereinigt					EBIT bereinigt				
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2023	2022	absolut	%	2019	2023	2022	absolut	%	2019
DB Fernverkehr	182	9	+173	-	367	-62	-195	+133	-68,2	224
DB Regio	295	213	+82	+38,5	512	-38	-104	+66	-63,5	186
DB Cargo	16	-99	+115	-	20	-195	-299	+104	-34,8	-132
DB Netze Fahrweg	102	834	-732	-87,8	708	-240	496	-736	-	379
DB Netze Personenbahnhöfe	89	142	-53	-37,3	201	6	61	-55	-90,2	123
DB Netze Energie	348	76	+272	-	65	310	35	+275	-	23
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn	145	-61	+206	-	-156	-120	-304	+184	-60,5	-376
<b>Systemverbund Bahn</b>	<b>1.177</b>	<b>1.114</b>	<b>+63</b>	<b>+5,7</b>	<b>1.717</b>	<b>-339</b>	<b>-310</b>	<b>-29</b>	<b>+9,4</b>	<b>427</b>
DB Arriva	187	197	-10	-5,1	326	43	-8	+51	-	101
DB Schenker	1.011	1.486	-475	-32,0	499	626	1.186	-560	-47,2	238
Konsolidierung Übrige	-	7	-7	-100	-8	1	8	-7	-87,5	-9
<b>DB-Konzern</b>	<b>2.375</b>	<b>2.804</b>	<b>-429</b>	<b>-15,3</b>	<b>2.534</b>	<b>331</b>	<b>876</b>	<b>-545</b>	<b>-62,2</b>	<b>757</b>
Marge in %	9,5	10,0	-0,5	-	11,5	1,3	3,1	-1,8	-	3,4

INVESTITIONEN / in Mio. €	Brutto-Investitionen					Netto-Investitionen				
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2023	2022	absolut	%	2019	2023	2022	absolut	%	2019
DB Fernverkehr	814	793	+21	+2,6	169	814	793	+21	+2,6	169
DB Regio	198	150	+48	+32,0	273	193	145	+48	+33,1	269
DB Cargo	115	132	-17	-12,9	163	110	117	-7	-6,0	163
DB Netze Fahrweg	3.703	3.019	+684	+22,7	2.875	901	718	+183	+25,5	636
DB Netze Personenbahnhöfe	556	490	+66	+13,5	397	254	245	+9	+3,7	216
DB Netze Energie	116	102	+14	+13,7	67	37	27	+10	+37,0	23
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn	350	297	+53	+17,8	297	348	293	+55	+18,8	297
<b>Systemverbund Bahn</b>	<b>5.852</b>	<b>4.983</b>	<b>+869</b>	<b>+17,4</b>	<b>4.241</b>	<b>2.657</b>	<b>2.338</b>	<b>+319</b>	<b>+13,6</b>	<b>1.773</b>
DB Arriva	128	120	+8	+6,7	323	123	103	+20	+19,4	316
DB Schenker	324	299	+25	+8,4	261	320	299	+21	+7,0	261
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>DB-Konzern</b>	<b>6.304</b>	<b>5.402</b>	<b>+902</b>	<b>+16,7</b>	<b>4.825</b>	<b>3.100</b>	<b>2.740</b>	<b>+360</b>	<b>+13,1</b>	<b>2.350</b>
davon Investitionszuschüsse	3.204	2.662	+542	+20,4	2.475	-	-	-	-	-

## Marktumfeld

### NACHFRAGE IM PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR

Die Nachfrage nach Mobilität entwickelte sich im ersten Halbjahr 2023 uneinheitlich. Der Personenverkehr verzeichnete eine positive Entwicklung. Die Überwindung der Corona-Pandemie hatte zwar einen geringen positiven Effekt gegenüber dem Vorjahr, allerdings dämpfte die schwache konjunkturelle Entwicklung die Nachfrage. Gestiegene Preise in allen Bereichen belasten private Haushalte in Form gesunkener Reallöhne und schwächen das Konsum- und Reiseverhalten.

Im Güterverkehr hingegen wirkte sich die schwächere konjunkturelle Entwicklung deutlicher aus. Industrieproduktion und Außenhandel in Deutschland entwickelten sich im ersten Halbjahr 2023 schwach und wirkten sich dämpfend auf die Transportnachfrage aus. Der Güterverkehrsmarkt in Deutschland entwickelte sich in der Folge leicht rückläufig.

### WELTWIRTSCHAFT

Die Entwicklung der Weltwirtschaft im ersten Halbjahr 2023 zeigte sich robust. Das Wachstum in den ersten Monaten war in vielen Regionen, u. a. den USA und Asien, stabil. In Europa hingegen wirkten sich hohe Inflation und gestiegene Zinsen noch stark aus und schwächten die Entwicklung spürbar. Insbesondere in Deutschland führte dies zu einer Stagnation der Wirtschaftsleistung im ersten Halbjahr 2023.

### ENERGIEMÄRKTE

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

#### Brentöl

BRENT / in USD/bbl	1. Halbjahr 2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	79,9	99,0	-19,1	-19,3
Höchstpreis	89,1	139,1	-50,0	-35,9
Tiefstpreis	70,1	75,1	-5,0	-6,7
Endpreis per 30.06.	74,9	85,9	-11,0	-12,8

Quelle: Thomson Reuters

Die Ölpreise sind im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um 25% gesunken. Dies liegt zum einen an einer schwächeren Ölnachfrage aus Asien. Zum anderen entfaltet der im Dezember 2022 eingeführte westliche Preisdeckel auf russisches Öl seine Wirkung, bei zugleich stark zunehmenden Ölexporten Russlands. Zudem stieg der Kurs des Euro gegenüber dem Dollar seit Jahresbeginn um 10%, sodass der Preis von importiertem Rohöl in Euro noch stärker sank.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen im ersten Halbjahr 2023 um rund 7% unter den Vorjahreswerten. Dieses relativ hohe Niveau wird sich voraussichtlich trotz vorteilhafter Währungseffekte und einer konstanten CO<sub>2</sub>-Steuer im weiteren Jahresverlauf 2023 halten.

#### Strom und Emissionszertifikate

	1. Halbjahr 2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
<b>GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH</b>				
Durchschnittspreis	151,0	298,3	-147,3	-49,4
Höchstpreis	219,3	1.050	-830,7	-79,1
Tiefstpreis	115,5	108,8	+6,7	+6,2
Endpreis per 30.06.	143,7	215,0	-71,3	-33,2
<b>EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/t CO<sub>2</sub></b>				
Durchschnittspreis	89,3	81,2	+8,1	+10,0
Höchstpreis	101,3	99,2	+2,1	+2,1
Tiefstpreis	77,0	55,0	+22,0	+40,0
Endpreis per 30.06.	89,1	84,0	+5,1	+6,1

Quelle: Thomson Reuters

Seit Jahresbeginn 2023 haben sich die Energiemärkte spürbar beruhigt. Trotz zwischenzeitlich kurzfristiger Preisanstiege sind bei allen Energieträgern – mit Ausnahme des stark durch politische Entscheidungen getriebenen CO<sub>2</sub>-Marktes – die Preise seit Jahresbeginn 2023 rückläufig. Im langfristigen Vergleich jedoch liegen die Preise auf einem hohen Niveau.

Auch die Notierungen am Terminmarkt für Strom sind zum Jahreswechsel 2022/2023 enorm gefallen und blieben seither auf einem niedrigen Niveau. Seit Beginn des Ukraine-Kriegs 2022 trieb v. a. der Mangel an Erdgas die Strompreise. Mit der Entspannung der Gasversorgung ist zuletzt auch das Strompreisniveau im Großhandel gesunken.

## Ertragslage

- Umsatz- und Ergebnisentwicklung stark unter Druck trotz Fortsetzung Erholungskurs im Personenverkehr.
- Starke Aufwandsbelastungen durch Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität in der Infrastruktur.
- Frachtratennormalisierung beeinflusst Umsatzentwicklung spürbar negativ – operative Ergebnisgrößen von DB Schenker trotzdem deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.

### VERGLEICHBARKEIT ZUM ERSTEN HALBJAHR 2022

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des DB-Konzerns war im ersten Halbjahr 2022 noch wesentlich durch Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst. Der vollständige Wegfall von Corona-Beschränkungen im Personenverkehr führte mit dazu, dass sich die Nachfrageerholung fortsetzte und sich die Leistungskennzahlen weiter verbesserten.

Veränderungen im [Konsolidierungskreis](#) 77 haben die Aufwands- und Ertragsentwicklung im ersten Halbjahr 2023 nicht wesentlich beeinflusst.

### Konzernumlage im DB-Konzern eingeführt

In der DB-Konzernleitung sind verschiedene Governancefunktionen angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten DB-Konzern wahrnehmen. Die Kosten für diese Funktionen werden seit 2023 an die Geschäftsfelder nicht mehr als Ergebnisanspruch, sondern als explizite Kosten weiterverrechnet. Daraus ergeben sich auf Geschäftsfeldebene Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

Eine vertragliche Vereinbarung und Verrechnung der Konzernumlage stellt die Abgeltung der verrechenbaren Leistungen der DB-Konzernfunktionen – auch vor dem Hintergrund regulatorischer und steuerlicher Vorgaben – sicher.

Der Konzernumlagevertrag wurde mit den Führungsgesellschaften der Geschäftsfelder sowie den wesentlichen internen Dienstleistern des DB-Konzerns abgeschlossen. Der Vertrag regelt die Verteilung der Kosten und deren Bemessung für die erfassten Leistungen.

## UMSATZ

UMSATZ / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Umsatz	24.972	27.968	- 2.996	- 10,7	22.014
± Sondereffekte	1	1	-	-	- 1
<b>Umsatz bereinigt</b>	<b>24.973</b>	<b>27.969</b>	<b>- 2.996</b>	<b>- 10,7</b>	<b>22.013</b>
davon Systemverbund Bahn	12.989	11.727	+ 1.262	+ 10,8	10.958
± Konsolidierungskreisänderungen	- 282	- 449	+ 167	- 37,2	-
± Währungskursänderungen	197	-	+ 197	-	-
<b>Umsatz vergleichbar</b>	<b>24.888</b>	<b>27.520</b>	<b>- 2.632</b>	<b>- 9,6</b>	<b>22.013</b>
davon Systemverbund Bahn	12.998	11.727	+ 1.271	+ 10,8	10.958

Der Umsatzrückgang wurde im Wesentlichen durch die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker getrieben. Der Umsatzanstieg der [Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn](#) 31 ff. wirkte gegenläufig teilweise kompensierend. Treiber im Systemverbund Bahn waren v. a. die weiter fortschreitende Nachfrageerholung, Preiseffekte bei DB Fernverkehr und DB Netze Energie, höhere Bestellerentgelte und neue Verkehre bei DB Regio sowie preisbedingte Zuwächse bei DB Cargo.

Bei DB Arriva ging der Umsatz im Wesentlichen getrieben durch den [Verkauf von Aktivitäten in Nicht-Kernländern](#) 57, geringere staatliche Unterstützungsmaßnahmen sowie aufgrund von Währungskurseffekten zurück. Corona-Erholungseffekte sowie neue Verkehre hatten einen gegenläufigen, positiven Effekt.

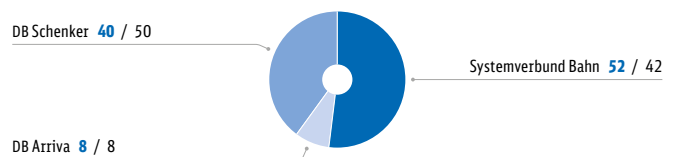
Sondereffekte waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich.

Veränderungen im [Konsolidierungskreis](#) 77 und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen:

- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betrafen DB Schenker (+ 280 Mio. €) und DB Regio (+ 2 Mio. €) im ersten Halbjahr 2023 sowie DB Schenker (- 225 Mio. €) und DB Arriva (- 224 Mio. €) im ersten Halbjahr 2022.
- Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (- 150 Mio. €) und DB Arriva (- 36 Mio. €).

### Umsatzstruktur

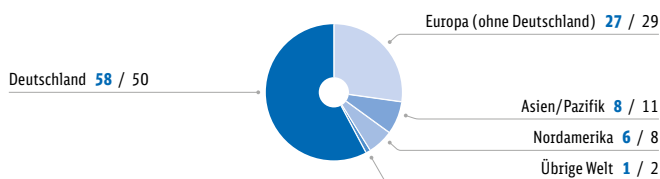
AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH BEREICHEN / in % 1. Halbjahr 2023 / 1. Halbjahr 2022



ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	1. Halbjahr				Veränderung					1. Halbjahr
	2023	Umglie- derungen	Berei- gung Sonder- effekte	2023 bereinigt	2022 bereinigt	absolut	davon		%	2019 bereinigt
							Konsolidie- rungskreis- effekte	Währungs- kurseffekte		
Umsatz	24.972	-	1	24.973	27.969	-2.996	-167	-197	-10,7	22.013
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.141	-	-	2.141	1.923	+218	-0	-0	+11,3	1.490
Sonstige betriebliche Erträge	1.513	-	-29	1.484	1.709	-225	-15	-7	-13,2	1.116
Materialaufwand	-13.342	-	-142	-13.484	-16.502	+3.018	+85	+119	-18,3	-10.876
Personalaufwand	-10.244	-	69	-10.175	-9.958	-217	+67	+45	+2,2	-8.902
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.644	-	80	-2.564	-2.337	-227	+2	+28	+9,7	-2.307
EBITDA	2.396	-	-21	2.375	2.804	-429	-28	-12	-15,3	2.534
Abschreibungen	-2.072	17	11	-2.044	-1.928	-116	-29	+8	+6,0	-1.777
Operatives Ergebnis (EBIT)   EBIT bereinigt	<b>324</b>	<b>17</b>	<b>-10</b>	<b>331</b>	<b>876</b>	<b>-545</b>	<b>-57</b>	<b>-4</b>	<b>-62,2</b>	<b>757</b>
Zinsergebnis   Operativer Zinssaldo	-269	-16	5	-280	-239	-41	-4	+2	+17,2	-333
<b>Operatives Ergebnis nach Zinsen</b>	<b>55</b>	<b>1</b>	<b>-5</b>	<b>51</b>	<b>637</b>	<b>-586</b>	<b>-61</b>	<b>-2</b>	<b>-92,0</b>	<b>424</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen   Beteiligungsergebnis	6	-	-	6	-2	+8	+2	-0	-	-
Übriges Finanzergebnis	-10	16	-	6	146	-140	+2	+32	-95,9	-18
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-17	-	-17	-14	-3	-	-0	+21,4	-32
Außerordentliches Ergebnis	-	-	5	5	-85	+90	-	+0	-	-97
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>51</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>51</b>	<b>682</b>	<b>-631</b>	<b>-58</b>	<b>+32</b>	<b>-92,5</b>	<b>277</b>
Ertragsteuern	-122	-	-	-122	-258	+136	+14	-0	-52,7	-72
tatsächliche Ertragsteuern	-126	-	-	-126	-262	+136	-	-	-51,9	-90
latenter Steueraufwand (-) / -ertrag (+)	4	-	-	4	4	-	-	-	-	18
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>-71</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-71</b>	<b>424</b>	<b>-495</b>	<b>-44</b>	<b>+32</b>	<b>-</b>	<b>205</b>
Aktionäre der DB AG	-97	-	-	-97	400	-497	-	-	-	198
Hybridkapitalgeber	13	-	-	13	13	-	-	-	-	-
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	13	-	-	13	11	+2	-	-	+18,2	7

Die Umsatzstruktur hat sich im ersten Halbjahr 2023 v. a. infolge der Frachtratenormalisierung bei DB Schenker wieder deutlich zugunsten des Systemverbunds Bahn verschoben. Die fortschreitende Nachfrageerholung im Personenverkehr wirkte dabei unterstützend.

AUSSENSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in % 1. Halbjahr 2023 / 1. Halbjahr 2022



AUSSENSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2023	2022	absolut	%	2019
Deutschland	14.424	14.051	+373	+2,7	12.457
Europa (ohne Deutschland)	6.710	8.121	-1.411	-17,4	6.836
Asien/Pazifik	1.994	3.120	-1.126	-36,1	1.504
Nordamerika	1.472	2.208	-736	-33,3	947
Übrige Welt	373	469	-96	-20,5	269
<b>DB-Konzern</b>	<b>24.973</b>	<b>27.969</b>	<b>-2.996</b>	<b>-10,7</b>	<b>22.013</b>

Die regionale Umsatzentwicklung war differenziert:

- In Deutschland wurde die Entwicklung im Systemverbund Bahn durch deutliche Umsatzrückgänge bei DB Schenker zu einem Großteil kompensiert.
- In den übrigen Regionen wurde die deutlich schwächere Umsatzentwicklung durch Rückgänge bei DB Schenker getrieben.

## ERGEBNISENTWICKLUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war geprägt durch zusätzliche Belastungen u. a. aus der Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit insbesondere in der Infrastruktur sowie Kostensteigerungen. Auch die Entwicklung von DB Schenker war schwächer als im außergewöhnlich starken ersten Halbjahr 2022, blieb aber deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. Die Erholung im Personenverkehr infolge rückläufiger Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie eine preisbedingt bessere Entwicklung bei DB Netze Energie und DB Cargo wirkten positiv.

Die operativen Ergebnisgrößen gingen spürbar zurück. Im Personen- und Schienengüterverkehr blieb die Situation angespannt.

- Im Systemverbund Bahn überstiegen höhere Aufwendungen insbesondere für Material (v.a. Qualitätsmaßnahmen Infrastruktur) und Personal (Kapazitätsausbau) Umsatzzuwächse infolge der weiter fortschreitenden Nachfrageerholung im Personenverkehr, höherer Bestellerentgelte und neuer Verkehre bei DB Regio sowie von Preiseffekten bei DB Netze Energie und DB Cargo.
- Die operative Ergebnisentwicklung bei DB Schenker war schwächer, v.a. getrieben durch die Frachtratenentwicklung in der Luft- und Seefracht, blieb aber deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.
- Bei DB Arriva war eine deutliche Erholung des bereinigten EBIT zu verzeichnen.

Weitere Informationen im Abschnitt [Entwicklung der Geschäftsfelder](#) [31ff.](#)

### Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten. Das Vorgehen bei den [Umgliederungen und Bereinigungen \(Integrierter Bericht 2022 99f.\)](#) ist unverändert.

### Entwicklung im ersten Halbjahr 2023

Die Ertragsentwicklung war insgesamt rückläufig:

- Der [Umsatz 23f.](#) ging deutlich zurück.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken im Wesentlichen infolge des Wegfalls der Trassenpreiserstattungen des Bundes für den partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie bei DB Fernverkehr sowie des Wegfalls von Erträgen aus der Veräußerung von Immobilien bei DB Netze Fahrweg. Der Anstieg der Erträge u. a. aus Schadenersatz im Zusammenhang mit Fahrzeuglieferungen wirkte dämpfend.

Auch der Aufwand ging v.a. getrieben durch die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker zurück. Infolge deutlich gestiegener Instandhaltungsaufwendungen, höherer Energiekosten sowie höherer Personalaufwendungen im Systemverbund Bahn ging der Aufwand im Verhältnis zu den Erträgen aber insgesamt unterproportional zurück:

- Der Materialaufwand ging spürbar zurück, primär getrieben durch niedrigere Frachtraten bei DB Schenker. Bei DB Arriva wirkte der [Verkauf von Aktivitäten in Nicht-Kernländern 57](#) aufwandsmindernd. Deutlich höhere Aufwendungen im Systemverbund Bahn wirkten teilweise gegenläufig. Hier wirkten v.a. die Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit insbesondere in der Infrastruktur sowie höhere eingekaufte Transportleistungen bei DB Cargo aufwandserhöhend. Zudem stiegen die Aufwendungen für Energie im Personenverkehr v.a. preis- und leistungsbedingt.

- Der Personalaufwand stieg im Systemverbund Bahn (v.a. infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl) sowie bei DB Schenker (v.a. infolge einer höheren Komplexität der Geschäftstätigkeit). Bei DB Arriva wirkte eine deutlich geringere Mitarbeitendenzahl aufwandsmindernd.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen u.a. infolge eines höheren Bedarfs an IT-Dienstleistungen. Zudem wirkten die Intensivierung von während der Corona-Pandemie deutlich reduzierten Reisetätigkeiten sowie höhere Mietaufwendungen u. a. für Gebäude aufwandserhöhend.
- Die Abschreibungen stiegen investitionsbedingt leicht. Das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA gingen entsprechend spürbar zurück.

- Der schwächere operative Zinssaldo resultierte aus dem höheren Zinsniveau, das v.a. zu gestiegenen Aufwendungen im Zusammenhang mit Finanzverbindlichkeiten und mit Pensionen führte.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen sank daher spürbar.

- Das Beteiligungsergebnis stieg auf einem niedrigen Niveau deutlich und war maßgeblich durch die GHT Mobility GmbH getrieben, die im ersten Halbjahr 2022 die Entwicklung des Beteiligungsergebnisses belastete.
- Der deutliche Rückgang des übrigen Finanzergebnisses ergab sich v.a. aus Effekten aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften, die im Saldo einen Aufwand ergaben (im ersten Halbjahr 2022: Ertrag), sowie negativen Effekten aus der Auf- und Abzinsung von Rückstellungen. Gegenläufig wirkten positive Währungskurseffekte.
- Das außerordentliche Ergebnis stieg deutlich und war leicht positiv. Positive Effekte u. a. im Zusammenhang mit der [Strompreisbremse 6](#) wurden durch negative Effekte v.a. infolge der Anpassung von Rückstellungen, durch Restrukturierungsmaßnahmen sowie Transaktionen mit Beteiligungen nahezu vollständig aufgezehrt.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS / in Mio. €	1. Halbjahr			
	2023	davon EBIT-wirksam	2022	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	94	94	0	0
DB Regio	-4	-4	0	0
DB Cargo	21	21	-10	-10
DB Netze Fahrweg	-19	-14	-5	-1
DB Netze Personenbahnhöfe	12	12	-	-
DB Netze Energie	-	-	-	-
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-76	-76	-70	-70
<b>Systemverbund Bahn</b>	<b>28</b>	<b>33</b>	<b>-85</b>	<b>-81</b>
DB Arriva	-24	-24	0	0
DB Schenker	1	1	0	0
Konsolidierung Übrige	0	0	0	0
<b>DB-Konzern</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>-85</b>	<b>-81</b>
davon Strompreisbremse	142	142	-	-
davon Restrukturierungsmaßnahmen	-68	-68	-71	-71

Entsprechend war auch das Ergebnis vor Ertragsteuern deutlich rückläufig.

- Die Entwicklung der Ertragsteuerposition war zwar besser, belastete die Entwicklung jedoch trotzdem:
  - Die tatsächlichen Ertragsteuern gingen aufgrund rückläufiger Ergebnisse bei einigen ausländischen Konzerngesellschaften (v. a. bei DB Schenker) zurück.
  - Der etwas schwächere latente Steuerertrag resultierte aus geringeren temporären Differenzen bei ausländischen Konzerngesellschaften.

In der Folge war der Rückgang des Ergebnisses nach Ertragsteuern etwas geringer.

## Finanzlage

- > *Insgesamt zwei Anleihetransaktionen (1,4 Mrd. €).*
- > *Kreditrating-Einstufungen und -Ausblicke unverändert.*

## ZINSUMFELD

RENDE ZEHNJÄHRIGE BUNDESANLEIHEN / in %	1. Halbjahr 2023	2022	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	2,36	1,19	+1,17
Höchstrendite	2,77	2,57	+0,20
Tiefstrendite	1,92	-0,19	+2,11
Endrendite per 30.06.	2,39	2,56	-0,17

Quelle: Thomson Reuters (Tagesschlusskurse)

Der starke Renditeanstieg des Vorjahres im Euro-Rentenmarkt stoppte im Laufe des ersten Halbjahres 2023. Weiterhin hohe, aber im bisherigen Jahresverlauf nachlassende Inflationsraten bewirkten ein Ende des Aufwärtstrends und führten zu aktuellen Renditen leicht unterhalb der zuletzt erzielten Höchststände. Im Gegensatz dazu stiegen die unterjährigen Geldmarktzinsen flankiert von Zinserhöhungen der Notenbanken weiterhin an, sodass die inverse Zinsstrukturkurve weiter erhalten bleibt.

## FINANZMANAGEMENTSYSTEM

FINANZIERUNGS-INSTRUMENTE / in Mrd. €	Volumen per 30.06.2023	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad	Volumen per 31.12.2022	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	28,8	82%	35,0	27,9	80%
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,1 <sup>1)</sup>	0,9	29%	3,2	0,9	28%
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	-	-	3,0	-	-
Garantierte Kreditfazilitäten (Back-up-Linien)	2,1	-	-	2,0	-	-
Garantierte Kreditfazilitäten (Bridge-Loan-Fazilitäten)	1,0	1,0	100%	-	-	-

<sup>1)</sup> Abweichung zum Wert per 31. Dezember 2022 ist währungskursbedingt.

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt neben einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur. Die Steuerung erfolgt insbesondere über das Fälligkeitenprofil.

## Anleiheemissionen

Für die langfristige Fremdfinanzierung stehen dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) und ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter dem EDIP wurden im ersten Halbjahr 2023 zwei Senioranleihen (Gesamtvolumen: 1,4 Mrd. €) emittiert und eine Senioranleihe (Volumen: 0,4 Mrd. €) getilgt. Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Die Nachfrage nach unseren Anleihen kam im ersten Halbjahr 2023 v. a. von institutionellen Investoren aus Europa.

ISIN	Emitent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2577042893	DB Finance	EUR	750	750	3,625	Dez. 2037	14,9
XS2624017070	DB Finance	EUR	600	600	3,250	Mai 2033	10,0

## Weitere Finanzierungsinstrumente

- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm (CP-Programm) zur Verfügung.
- Zudem verfügten wir per 30. Juni 2023 über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 3,0 Jahren. Diese beinhalten:
  - Back-up Linien für das CP-Programm sowie
  - Bridge-Loan-Fazilitäten zur Vorfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen.

- Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2023 auf Kreditlinien für das operative Geschäft i. H. v. 2,6 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2022: 2,6 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

### Fahrzeugfinanzierungen

Für die Finanzierung von Fahrzeugen im Schienenpersonenverkehr werden grundsätzlich auch Sale-and-Leaseback-Verträge abgeschlossen. Im ersten Halbjahr 2023 ging im Rahmen der zweiten Stufe der Inbetriebnahme das Elektrizitätsnetz Ost vollständig in Betrieb (drei E-Triebfahrzeuge). Diesem Verkehrsvertrag liegt ein Sale- and-Leaseback-Vertrag zugrunde.

### KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

KREDITRATINGS DB AG	Ersterteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05.2000	29.07.2022	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05.2000	11.07.2023	P-1	Aa1	stabil

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

S&P und Moody's haben im ersten Halbjahr 2023 keine Veränderungen an den Rating-Einstufungen der DB AG vorgenommen.

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

### Ökonomische Steuerungskennzahlen

Operative Ergebnisentwicklung führt zu schwächerer Entwicklung von ROCE und Tilgungsdeckung.

### ROCE

ROCE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
EBIT bereinigt <sup>1)</sup> in Mio. €	331	876	-545	-62,2	757
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	46.574	44.968	+1.606	+3,6	42.114
<b>ROCE in %</b>	<b>1,4</b>	<b>3,9</b>	<b>-2,5</b>	<b>-</b>	<b>3,6</b>
Zielwert in %	≥ 6,0	≥ 6,5	-	-	≥ 7,0

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

Der ROCE sank im Wesentlichen infolge der schwächeren Entwicklung des bereinigten EBIT [24f.](#) Der Zuwachs des Capital Employed resultierte v. a. aus dem Anstieg des [Sachanlagevermögens](#) [29.](#)

### TILGUNGSDECKUNG

TILGUNGSDECKUNG / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
EBITDA bereinigt <sup>1)</sup>	2.375	2.804	-429	-15,3	2.534
+ Operativer Zinssaldo <sup>1)</sup>	-280	-239	-41	+17,2	-333
+ Originärer Steueraufwand <sup>1)</sup>	-126	-262	+136	-51,9	-90
<b>Operativer Cashflow nach Steuern <sup>1)</sup></b>	<b>1.969</b>	<b>2.303</b>	<b>-334</b>	<b>-14,5</b>	<b>2.111</b>
Netto-Finanzschulden per 30.06.	30.278	30.504	-226	-0,7	25.409
+ Pensionsverpflichtungen per 30.06.	3.235	3.435	-200	-5,8	5.270
+ Hybridkapital <sup>2)</sup> per 30.06.	1.003	1.003	-	-	-
<b>/ Netto-Schulden per 30.06.</b>	<b>34.516</b>	<b>34.942</b>	<b>-426</b>	<b>-1,2</b>	<b>30.679</b>
<b>Tilgungsdeckung in %</b>	<b>11,4</b>	<b>13,2</b>	<b>-1,8</b>	<b>-</b>	<b>13,8</b>
Zielwert in %	≥ 20	≥ 20	-	-	≥ 20

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

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

Die Tilgungsdeckung hat sich im Vergleich zum 30. Juni 2022 etwas verschlechtert:

- Der operative Cashflow nach Steuern sank infolge des rückläufigen operativen Ergebnisses.
- Die Netto-Schulden lagen in etwa auf dem Niveau per 30. Juni 2022. Pensionsverpflichtungen und [Netto-Finanzschulden](#) [28](#) veränderten sich nicht wesentlich.

### Vermögenslage

- Netto-Finanzschulden im Vergleich zum Vorjahresende im Rahmen unserer Erwartungen gestiegen.
- Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen in Deutschland auf hohem Niveau weiter gestiegen.
- Eigenkapitalquote leicht schwächer.

### KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.931	1.498	+433	+28,9	1.386
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-3.085	-2.532	-553	+21,8	-1.857
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	695	256	+439	+171	584
Veränderung des Finanzmittelbestands per 30.06./31.12.	-487	+547	-1.034	-	119
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	4.651	5.138	-487	-9,5	3.993

- Maßgeblich für den sehr deutlichen Anstieg des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit waren positive Working-Capital-Effekte. Die schwächere [Ergebnisentwicklung](#) [24ff.](#) wirkte teilweise kompensierend.

- Der deutliche Anstieg des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit resultierte v. a. aus höheren **Netto-Investitionen**  $\boxplus$  28f. Gestiegene Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte (v. a. für die Anmietung von Schienenfahrzeugen bei Bestellerorganisationen im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) wirkten zusätzlich erhöhend.
- Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nahm deutlich zu:
  - Im Wesentlichen führte die höhere Aufnahme von Finanzkrediten zu einem Nettomittelzufluss (+ 502 Mio. €; im ersten Halbjahr 2022: Nettomittelabfluss i. H. v. – 270 Mio. €). Hier wirkte insbesondere die **Aufnahme von Bridge-Loans**  $\boxplus$  26 zuflusserhöhend.
  - Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten der Rückgang des Nettomittelzuflusses aus **Senioranleihen**  $\boxplus$  26 (– 293 Mio. €) sowie ein höherer Mittelabfluss für Leasingtilgungen (– 39 Mio. €).
- Im Saldo ist per 30. Juni 2023 der Bestand an flüssigen Mitteln im Vergleich zum Vorjahresende gesunken.

- Die Leasingverbindlichkeiten gingen tilgungsbedingt leicht zurück. Der Abschluss neuer sowie die Verlängerung bestehender Mietverträge wirkten gegenläufig teilweise kompensierend.
- Die zinslosen Darlehen gingen tilgungsbedingt zurück.
- Die sonstigen Finanzschulden stiegen v. a. infolge der Netto-Aufnahme kurzfristiger Bankschulden (u. a. **Aufnahme von Bridge-Loans**  $\boxplus$  26).
- Die Fremdwährungssenioranleihen werden ganz überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskurschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.
- Die Netto-Finanzschulden nahmen leicht zu, da neben dem Anstieg der Finanzschulden auch die flüssigen Mittel sanken.

## NETTO-FINANZSCHULDEN

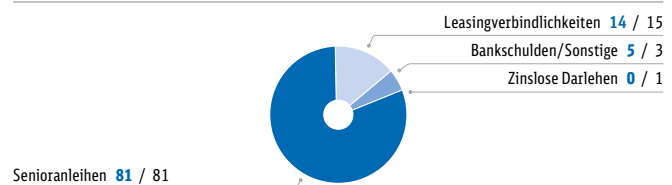
NETTO-FINANZSCHULDEN / in Mio. €	30.06. 2023	31.12. 2022	Veränderung		31.12. 2019
			absolut	%	
Senioranleihen	29.632	28.802	+ 830	+ 2,9	20.966
Leasingverbindlichkeiten	4.964	5.180	- 216	- 4,2	5.015
Commercial Paper	-	-	-	-	890
Zinslose Darlehen	149	298	- 149	- 50,0	707
Sonstige Finanzschulden	1.701	993	+ 708	+ 71,3	1.115
<b>Finanzschulden</b>	<b>36.446</b>	<b>35.273</b>	<b>+ 1.173</b>	<b>+ 3,3</b>	<b>28.693</b>
– Flüssige Mittel, liquiditätsnahe Geldanlagen und Finanzforderungen	- 6.164	- 6.323	+ 159	- 2,5	- 4.397
* Effekte aus Währungssicherungen	- 4	- 123	+ 119	- 96,7	- 121
<b>Netto-Finanzschulden</b>	<b>30.278</b>	<b>28.827</b>	<b>+ 1.451</b>	<b>+ 5,0</b>	<b>24.175</b>

Die Netto-Finanzschulden sind per 30. Juni 2023 leicht gestiegen. Dies resultierte aus einem Finanzmittelbedarf insbesondere im Systemverbund Bahn: Die Ergebnissituation im Systemverbund Bahn war weiterhin angespannt, gleichzeitig blieb der Mittelbedarf für Investitionen hoch und der DB-Konzern ist in Vorleistung für zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen gegangen. Zudem war das Ergebnis bei DB Schenker nach einem außergewöhnlich starken 2022 ebenfalls rückläufig. Die positive Ergebnisentwicklung bei DB Arriva wirkte nur teilweise kompensierend.

- Die Finanzschulden nahmen leicht zu:
  - Der Euro-Wert der ausstehenden **Senioranleihen**  $\boxplus$  26 war emissionsbedingt etwas höher. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.

ZUSAMMENSETZUNG FINANZSCHULDEN / in %

per 30.06.2023 / per 31.12.2022



Die Fristigkeitsstruktur und die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich infolge der **Aufnahme von Bridge-Loans**  $\boxplus$  26 etwas in Richtung der kurzfristig fälligen Finanzschulden verschoben:

- Die kurzfristigen Finanzschulden (bis ein Jahr) stiegen dementsprechend etwas. Gegenläufig ging der Anteil der Finanzschulden von ein bis fünf Jahren zurück.
- Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich leicht in Richtung der Bankschulden verschoben. Der Anteil der Leasingverbindlichkeiten und Zinslosen Darlehen nahm tilgungsbedingt ab.

## INVESTITIONEN

INVESTITIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr 2023	2022	Veränderung		1. Halbjahr 2019
			absolut	%	
Brutto-Investitionen	6.304	5.402	+ 902	+ 16,7	4.825
davon Systemverbund Bahn	5.852	4.983	+ 869	+ 17,4	4.241
– Investitionszuschüsse	3.204	2.662	+ 542	+ 20,4	2.475
davon Systemverbund Bahn	3.195	2.645	+ 550	+ 20,8	2.468
<b>Netto-Investitionen</b>	<b>3.100</b>	<b>2.740</b>	<b>+ 360</b>	<b>+ 13,1</b>	<b>2.350</b>
davon Systemverbund Bahn	2.657	2.338	+ 319	+ 13,6	1.773

Die Brutto-Investitionen stiegen auf hohem Niveau deutlich. Im Systemverbund Bahn wirkten ganz wesentlich höhere Infrastrukturinvestitionen. Auch die Investitionen in die Fahr-

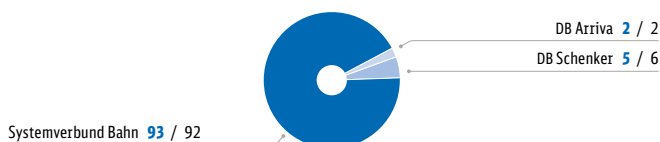


zeugflotte stiegen insgesamt an. Der Anstieg der Investitionstätigkeit bei DB Schenker (v. a. Leasingaktivitäten in Amerika) und DB Arriva (v. a. Fahrzeuginvestitionen in Ungarn und der Slowakei) wirkte zudem erhöhend.

Auch die Investitionszuschüsse, die nahezu ausschließlich dem Systemverbund Bahn zuzurechnen sind, stiegen infolge höherer Investitionen in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes deutlich. Sie machten rund 51% der Brutto-Investitionen aus (im ersten Halbjahr 2022: rund 49%).

Die Netto-Investitionen stiegen deutlich an. Im Systemverbund wirkte v. a. der Anstieg von Investitionen in die Schieneninfrastruktur sowie in Fahrzeuge bei DB Fernverkehr und DB Regio. Auch bei DB Arriva und DB Schenker stieg die Investitionstätigkeit an.

**BRUTTO-INVESTITIONEN NACH BEREICHEN / in %** 1. Halbjahr 2023 / 1. Halbjahr 2022



Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt unverändert im Systemverbund Bahn für Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit, Effizienz und Qualität im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie zum Ausbau unserer Fahrzeugflotte.

### Regionale Investitionsschwerpunkte

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Deutschland	5.824	4.977	+ 847	+17,0	4.299
Europa (ohne Deutschland)	339	335	+ 4	+1,2	457
Asien/Pazifik	54	62	- 8	-12,9	53
Nordamerika	57	16	+ 41	-	28
Übrige Welt	4	5	- 1	-20,0	9
Konsolidierung	26	7	+19	-	-21
<b>DB-Konzern</b>	<b>6.304</b>	<b>5.402</b>	<b>+902</b>	<b>+16,7</b>	<b>4.825</b>

NETTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Deutschland	2.633	2.344	+ 289	+12,3	1.831
Europa (ohne Deutschland)	330	306	+ 24	+7,8	450
Asien/Pazifik	50	62	- 12	-19,4	53
Nordamerika	57	16	+ 41	-	28
Übrige Welt	4	5	- 1	-20,0	9
Konsolidierung	26	7	+19	-	-21
<b>DB-Konzern</b>	<b>3.100</b>	<b>2.740</b>	<b>+360</b>	<b>+13,1</b>	<b>2.350</b>

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Der Anstieg ist v. a. auf die Intensivierung von Infrastrukturmaßnahmen zurückzuführen.

In Europa (ohne Deutschland) sind die Netto-Investitionen gestiegen. Hier wirkten sich im Wesentlichen höhere Investitionen bei DB Arriva aus.

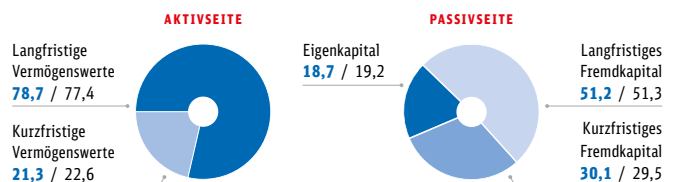
In der Region Asien/Pazifik gingen die Investitionen infolge der regionalen Entwicklung bei DB Schenker auf einem niedrigen Niveau deutlich zurück.

In der Region Nordamerika stiegen die Investitionen von DB Schenker auf einem niedrigen Niveau sehr deutlich an.

### BILANZ

BILANZ / in Mio. €	30.06.2023	31.12.2022	Veränderung		31.12.2019
			absolut	%	
Bilanzsumme	76.754	76.303	+ 451	+ 0,6	65.828
<b>AKTIVSEITE</b>					
Langfristige Vermögenswerte	60.418	59.044	+ 1.374	+ 2,3	53.213
Kurzfristige Vermögenswerte	16.336	17.259	- 923	- 5,3	12.615
<b>PASSIVSEITE</b>					
Eigenkapital	14.329	14.679	- 350	- 2,4	14.927
Langfristiges Fremdkapital	39.284	39.145	+ 139	+ 0,4	32.820
Kurzfristiges Fremdkapital	23.141	22.479	+ 662	+ 2,9	18.081

**BILANZSTRUKTUR / in %** per 30.06.2023 / per 31.12.2022




Im ersten Halbjahr 2023 gab es keine wesentlichen Änderungen in den International-Financial-Reporting-Standards-(IFRS-)Vorschriften oder den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben haben.

Die Bilanzsumme lag nahezu auf dem Niveau des Vorjahresendes:

- Die langfristigen Vermögenswerte stiegen, v. a. getrieben durch ein höheres Sachanlagevermögen (+ 1.015 Mio. €). Hier wirkte ein anhaltend hohes Niveau der Netto-Investitionen, v. a. im Systemverbund Bahn. Zudem stiegen die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+ 448 Mio. €), u. a. infolge höherer Forderungen aus Planvermögen für Pensionsverpflichtungen insbesondere bei


DB Arriva und DB Cargo. Gegenläufig wirkten der Rückgang der aktiven latenten Steuern (-50 Mio. €) sowie die Entwicklung der derivativen Finanzinstrumente in Verbindung mit Sicherungsgeschäften für Fremdwährungen und Energie (-35 Mio. €) dämpfend.

- Die kurzfristigen Vermögenswerte gingen gegenläufig zurück. Maßgeblich waren v. a.:
  - gesunkene Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (-626 Mio. €) insbesondere bei DB Schenker infolge der Frachtraten- und Geschäftsentwicklung,
  - geringere flüssige Mittel (-487 Mio. €) sowie
  - der Rückgang der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (-142 Mio. €) v. a. infolge des [Verkaufs von Aktivitäten von DB Arriva in Dänemark, Serbien und Polen](#)  57.
  - Teilweise gegenläufig wirkte v. a. der Anstieg der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+334 Mio. €) im Wesentlichen infolge gestiegener kurzfristiger Forderungen im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften und Schuldanerkenntnissen.

Die Aktivseite blieb strukturell annähernd unverändert, es ergab sich eine ganz leichte Verschiebung zugunsten der langfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite sank das Eigenkapital, u. a. infolge des negativen Ergebnisses (-71 Mio. €), leicht. Weitere Treiber waren die in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Marktbewertung von Cashflow-Hedges (-116 Mio. €) und Währungskursdifferenzen (-90 Mio. €) sowie mit der Neubewertung von Pensionen (-54 Mio. €).

Der leichte Rückgang des Eigenkapitals führte bei einer nahezu stabilen Bilanzsumme zu einer etwas schwächeren Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - einen Anstieg der Pensionsverpflichtungen (+265 Mio. €) v. a. in Deutschland, u. a. infolge eines rückläufigen Zinssatzes sowie aufgrund von Prämissenänderungen bei der Neubewertung, und
  - höhere langfristige derivative Finanzinstrumente (+135 Mio. €) im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Absicherung von Zins- und Währungskurschwankungen,
  - die v. a. durch geringere [langfristige Finanzschulden](#)  28 (-180 Mio. €) sowie niedrigere langfristig fällig werdende Rückstellungen (-52 Mio. €; v. a. bewertungsbedingt) nahezu vollständig kompensiert wurden.
- Das kurzfristige Fremdkapital stieg leicht. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:

- höhere kurzfristige Finanzschulden (+1.353 Mio. €). Treiber war insbesondere der Anstieg der kurzfristig fällig werdenden Bankschulden (+913 Mio. €) und Anleihen (+677 Mio. €);
- den Anstieg der kurzfristig fällig werdenden sonstigen Verbindlichkeiten (+258 Mio. €) u. a. im Zusammenhang mit Schuldanerkenntnissen sowie höhere passive Abgrenzungen (+109 Mio. €) und kurzfristig fällig werdende Rückstellungen (+97 Mio. €) v. a. im Zusammenhang mit Erlösschmälerungen.
- Gegenläufig gingen v. a. die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (-974 Mio. €) v. a. bei DB Schenker (u. a. Frachtraten- und Geschäftsentwicklung) und DB Netze Fahrweg (im Wesentlichen Stichtagseffekte) sowie
- die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten (-148 Mio. €) v. a. infolge des Verkaufs der Aktivitäten von DB Arriva in Dänemark, Serbien und Polen zurück.

In der Struktur der Passivseite hat sich durch den Anstieg des kurzfristigen Fremdkapitals eine leichte Verschiebung im Wesentlichen zulasten des Anteils des Eigenkapitals ergeben.

## EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug im ersten Halbjahr 2023 (ohne DB Arriva) 20,9 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2022: 23,5 Mrd. €):

- Fracht- und Speditionsleistungen sanken deutlich auf 6,0 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2022: 9,6 Mrd. €) aufgrund von einem niedrigeren Frachtratenniveau und Volumentrückgängen.
- Industrielle Produkte sanken auf 4,1 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2022: 5,0 Mrd. €).
- Bei Bau- und Ingenieurleistungen stieg das Einkaufsvolumen auf 4,6 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2022: 3,8 Mrd. €) aufgrund steigender Investitionen in die Infrastruktur, u. a. Wiederaufbau Ahrtalbahn.
- Dienstleistungen Dritter stiegen auf 4,4 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2022: 3,7 Mrd. €) aufgrund von Digitalisierungsprojekten und Instandhaltung / Revision von Hochgeschwindigkeitszügen.
- Die leistungsgelassenen Energien und Kraftstoffe stiegen auf 1,8 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2022: 1,4 Mrd. €).

# ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

## Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

### ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen basieren auf vorliegenden Daten mit teilweise unterschiedlichem Zeithorizont, da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keine vollständigen Daten über die Marktentwicklungen im ersten Halbjahr 2023 vorlagen.



#### Deutscher Personenverkehrsmarkt

Im ersten Halbjahr 2023 verzeichnete der deutsche Personenverkehrsmarkt einen anhaltenden Verkehrszuwachs. Der Hochlauf der Nachfrage fiel in den einzelnen Marktsegmenten allerdings sehr unterschiedlich aus.

- Der motorisierte Individualverkehr näherte sich im ersten Halbjahr 2023 allmählich wieder dem Vor-Corona-Niveau an. Das noch hohe Kraftstoffpreisniveau blieb zunächst von geringer Bedeutung.
- Der innerdeutsche Luftverkehr verzeichnete zu Jahresbeginn 2023 weitere Erholungseffekte, blieb jedoch weiterhin deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück. Die sehr hohen Wachstumsraten sind Resultat einer sehr schwachen Basis im Vorjahr.

#### SCHIENENPERSONENVERKEHR

Der Schienenpersonenverkehr wies im ersten Quartal 2023 ein deutliches Wachstum der Verkehrsleistung (+36%) gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf. Im ersten Quartal 2022 gab es noch coronabedingte Einschränkungen. Die Verkehrsleistung des DB-Konzerns stieg im gleichen Zeitraum ebenfalls um 36%. Die positive Verkehrsleistungsentwicklung des Schienenpersonenverkehrs setzte sich im zweiten Quartal 2023 fort.

- Der Schienenpersonennahverkehr wuchs im ersten Quartal 2023 trotz anhaltender Effekte durch Mobile Office und entsprechend reduzierte Geschäfts- und Pendlerfahrten (+29%). DB Regio wies eine ähnliche Leistungssteigerung (+30%) auf. Im Vergleich der jeweils zweiten Quartale ergibt sich bei DB Regio ein moderater Zuwachs von rund 1%, der stark durch das im Juni 2022 geltende 9-Euro-Ticket sowie durch das seit Mai 2023 geltende [Deutschland-Ticket](#)   beeinflusst ist.

- Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) überstieg im ersten Quartal 2023 ebenfalls deutlich das Niveau des Vorjahresquartals (+43% für den Sektor; +42% für DB Fernverkehr). Auch im Vergleich der zweiten Quartale 2022 und 2023 ist ein Anstieg der Verkehrsleistung bei DB Fernverkehr (+4%) zu verzeichnen.
- FlixTrain weitete sein Angebot sowie Haltestellenportfolio im ersten Halbjahr 2023 deutlich aus und steigerte seine Verkehrsleistung ebenfalls.

#### ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHR

Der Gesamtmarkt des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) verzeichnete im ersten Quartal 2023 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum einen spürbaren Verkehrserleistungsgewinn (+20%).

- Beim Busliniennahverkehr betrug der Zuwachs im ersten Quartal 2023 etwa 12%. DB Regio Straße verbuchte ein Leistungsplus von 13% im ersten Quartal 2023 und konnte im zweiten Quartal mit 30% gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zulegen.
- Der Buslinienfernverkehr bot zu Jahresbeginn 2022 coronabedingt ein stark reduziertes Angebot. Das Angebot wurde im ersten Halbjahr 2023 wieder deutlich ausgebaut und lag weit über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. So steigerte z. B. FlixBus seine Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2023 deutlich. Der entsprechende Vorjahreszeitraum war jedoch noch von coronabedingten Einschränkungen gekennzeichnet.

#### Deutscher Güterverkehrsmarkt

Der Güterverkehr war nach dem schwachen Jahresende 2022 auch im ersten Quartal 2023 einem negativen Marktumfeld ausgesetzt und entwickelte sich verkehrsträgerübergreifend deutlich unter dem Vorjahr. Hohe Faktorkostensteigerungen belasteten die Kostenseite von Transporteuren und ließen die Transportpreise deutlich ansteigen. Nachdem beim Lkw bereits im Vorjahresverlauf die Transportpreise deutlich anzogen, haben Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Jahresstart 2023 nachgezogen. Die hohe Inflation und die dadurch bedingte rückläufige Konsumstimmung sowie schwache Impulse aus der Industrie sorgten für freie Kapazitäten und starke verkehrsträgerübergreifende Konkurrenz, insbesondere bei den Containerverkehren. Neben dem Preis war auch die Transportqualität zunehmend im Fokus. Die aufgrund der hohen Zinsen belastete Baukonjunktur und die schwache Entwicklung der energieintensiven Branchen führten zu deutlichen Transportrückgängen. Die v. a. durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Lieferkettenprobleme haben sich merklich abgeschwächt, jedoch noch nicht ganz aufgelöst.

Nachdem auch im zweiten Quartal 2023 von einer schwachen Entwicklung auszugehen ist, wird sich die Nachfrageentwicklung allenfalls ab dem zweiten Halbjahr 2023 erholen; bezogen auf das Gesamtjahr 2023 wird sich der Güterverkehr in Deutschland jedoch voraussichtlich unter dem Vorjahr entwickeln.

### SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach bisherigen Veröffentlichungen durch das Statistische Bundesamt lag die Verkehrsleistungsentwicklung im Schienengüterverkehr bis April 2023 mit –5,0% deutlich unter dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Diese Marktsituation spiegelt sowohl den negativen Basiseffekt aufgrund der starken Vorjahresmonate als auch die aktuellen negativen Rahmenbedingungen wider.

Starke Rückgänge verzeichneten v. a. die von der Energiekrise betroffenen Transporte der Chemie-, Stahl- und Papierindustrie. Positive Impulse setzen Kohle- und Mineralöltransporte sowie nach extremen Einbrüchen in den Vorjahren wieder deutlich ansteigende Automobiltransporte. Der mit einem Anteil von rund 45% für den Schienengüterverkehr so wichtige Kombinierte Verkehr büßte aufgrund der hohen Inflation und der daraus resultierenden schwachen Konsumimpulse im Vergleich zum Vorjahr deutlich an Menge ein.

### STRASSENGÜTERVERKEHR

Der Straßengüterverkehr startete schwach in das erste Quartal 2023, seit April 2023 ist zwar eine leichte Erholung zu erkennen, die Verkehrsleistung bewegt sich jedoch weiterhin unter dem Vorjahresniveau. Dies liegt an negativen Konjunkturimpulsen sowie einem niedrigen Auftragsbestand in der für die Straße besonders relevanten Baubranche:

- Nach eigenen Berechnungen zeigte die Verkehrsleistung bis Mai 2023 einen deutlichen Rückgang um 3,5% gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum.
- Eine vergleichbare Entwicklung zeigt sich auch in der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr. Auf dem mautpflichtigen Straßennetz ist die Fahrleistung bis Mai 2023 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,4% gesunken. Die Entwicklung der in Deutschland zugelassenen Lkw entwickelte sich dabei im Vergleich zu ausländischen Lkw schlechter.

### BINNENSCHIFFFAHRT

Die Binnenschifffahrt setzte nach einem niedrigwasserbedingten schlechten Jahr 2022 in den ersten Jahresmonaten 2023 ihre negative Entwicklung fort; die Verkehrsleistung lag im ersten Quartal 2023 um fast 10% unter dem Vorjahresniveau.

Entgegen der Entwicklung bei der Schiene konnte die Binnenschifffahrt nicht von der kurzfristig starken Kohlenachfrage profitieren und sank in nahezu allen wichtigen Branchen.

### Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ist im ersten Quartal 2023 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich um 6% zurückgegangen. Der Markt wurde durch die schwache konjunkturelle Entwicklung und hohe Kosten, v. a. im Bereich der Energie, belastet. Rückgänge gab es v. a. bei energieintensiven Branchen wie Chemie und Stahl sowie im Kombinierten Verkehr.

- Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs im Vereinigten Königreich ging im ersten Quartal 2023 um etwa 3% zurück. Negativ entwickelten sich v. a. Metall- und Mineralölverkehre. Baustoff- und Intermodalverkehre stützten den Markt dagegen. Bei DB Cargo UK ging die Verkehrsleistung stärker als im Markt zurück.
- In Polen ist der Schienengüterverkehrsmarkt per Mai 2023 auf Basis der Verkehrsleistung gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 2% gestiegen, jedoch auf Basis des Verkehrsaufkommens in Tonnen um rund 7% zurückgegangen. Grund des Anstiegs der Verkehrsleistung ist die Veränderung der Transportströme infolge des Ukraine-Kriegs. Hierdurch hat sich die Transportweite teilweise deutlich erhöht. Zurück gingen v. a. die Verkehre der energieintensiven Metall- und Chemieindustrie. Infolge des Einbruchs der Chinaverkehre ging auch der Kombinierte Verkehr stark zurück. Die Verkehrsleistung von DB Cargo Polska entwickelte sich überproportional zum Markt.
- In Frankreich ging die Verkehrsleistung auf der Schiene im ersten Quartal 2023 stark um über 25% zurück. Neben der konjunkturellen Schwäche der Industrie belasteten v. a. die Streiks zur Rentenreform zum Jahresanfang 2023. Entsprechend dem Markttrend ging auch die Verkehrsleistung bei DB Cargo France zurück.
- Der Markt für internationale Zugverkehre zwischen Asien und Europa erlebte einen starken Einbruch infolge des Ukraine-Kriegs. Der Krieg drückte das Volumen im eurasischen Zugverkehr massiv, dazu führen niedrige Seefrachtraten 2023 zu einem weiteren Belastungsfaktor für den eurasischen Schienenverkehr.

## GESCHÄFTSFELD DB FERNVERKEHR

### Entwicklung Fahrzeugflotte

#### FAHRZEUGPROJEKTE UND -BESCHAFFUNGEN

Die Fahrzeugprojekte zum Ausbau der ICE-Flotte wurden im ersten Halbjahr 2023 fortgeführt:

- Die ICE-1-Modernisierungen schreiten weiter voran. Bisher wurden 23 ICE-1-Züge modernisiert. Sieben weitere werden 2023 noch folgen. Die Umsetzung der verbesserten Antriebstechnik (IGBT-Stromrichter) wurde ebenfalls parallel zur Modernisierung aufgenommen, um die Robustheit der Antriebe zu optimieren. Aktuell befinden sich 66 umgebaute Triebköpfe bereits im Einsatz.
- Von den Intercity-2-Doppelstockzügen des Herstellers Alstom Transport werden bis 2024 sieben weitere Fahrzeuge zulaufen.
- Zehn neue ICE-4-Züge (sieben 13-Teiler und drei 7-Teiler) sind im ersten Halbjahr 2023 zugegangen.
- 2023 schreitet die sukzessive Abnahme der ICE-3neo-Züge weiter voran. Im ersten Halbjahr 2023 wurden weitere sechs ICE-3neo-Züge abgenommen.
- Das Kundenprogramm ICE T adressiert mit der Erneuerung der Sitze, der Teilsanierung von WCs, der Aufwertung des Fahrzeuginnenraums sowie der Neulackierung bis Ende 2024 die wichtigsten Maßnahmen, um die Kundenzufriedenheit sowie die Marktfähigkeit des ICE T zu verbessern.

#### FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Mit der Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge sowie der Fortsetzung der Modernisierung der Bestandsflotte konnte im ersten Halbjahr 2023 die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Eine positive Entwicklung zeigt sich auch bei den Funktionsstörungen im Fahrgastbereich (z. B. WLAN, Einstiegstüren). Diese konnten im ersten Halbjahr 2023 flottenübergreifend reduziert werden.

Um die positive Entwicklung fortzusetzen, werden die Fahrzeugprojekte weiter umgesetzt. Hierzu zählt der Zulauf von neuen Fahrzeugen, wie z. B. dem ICE 3neo, von dem sich per 30. Juni 2023 zehn Fahrzeuge im Bestand befanden. Des Weiteren optimieren wir mit verschiedenen Maßnahmen bis Ende 2023 kontinuierlich die Bestandsflotten.

### Digitalisierung und Innovation

- **Mehr Infos rund um Bahnreisen:** Seit dem 7. Juni 2023 werden allen interessierten Vertriebspartnern die prognostizierten Ankunfts- und Abfahrtszeiten ihrer ICE- und IC-Züge zur Verfügung gestellt. Dazu gehören betriebliche

Live-meldungen wie Gleiswechsel am Bahnhof oder Informationen bei unwetterbedingten Einschränkungen. Diese Daten werden über eine Schnittstelle zur Verfügung gestellt und können von Vertriebspartnern für eigene Informationsdarstellungen genutzt werden. Die Neuerung ist Teil eines europaweiten Pakets zur Verbesserung der Rechte der Bahnreisenden und erfolgt im Rahmen bestehender Vertriebskooperationen.

- **DB Navigator wird überarbeitet:** Ab November 2023 bekommt der DB Navigator zahlreiche verbesserte Funktionen. Damit wird die Reisendeninformation für die Fahrgäste noch einfacher und intuitiver. In den letzten Jahren hat der DB-Konzern einen dreistelligen Millionenbetrag in seine Vertriebssysteme für mehr digitale Services investiert. Seit 2009 ist die App DB Navigator der digitale Alltagsbegleiter für Bahnreisen im Fern- und Nahverkehr und vereinfacht mit Echtzeit-Informationen und einer Ticketbuchung den Reisealltag. Einen Einblick in die digitale Zukunft des Reisens ab November 2023 ermöglicht die App Next DB Navigator. Die App verfügt bereits über den Großteil der Funktionen und Angebote des überarbeiteten DB Navigators und wird stetig erweitert. Kund:innen können den Next DB Navigator testen und Feedback geben.

### Umweltmaßnahmen

- Nachdem die Erweiterung des veganen Speisenangebots im Rahmen des Aktionsmonats »Veganuary« positive Resonanz erfuhr, wurde die vegane Currywurst als ressourcenschonendes Gericht auch über das Ende des Aktionszeitraums hinaus in das Angebot des Bordrestaurants aufgenommen.
- Als kleine Aufmerksamkeit haben wir am 1. März 2023 die neue, nachhaltige »Lieblingsgast«-Schokolade pm Nr. 157 in das Gastgeschenk-Portfolio für Gäste in der 1. Klasse aufgenommen. Sie wird aus fair gehandeltem Kakao hergestellt. Die Verpackung besteht aus FSC-zertifiziertem und recyclingfähigem Papier. Darüber hinaus tätigt unser Kooperationspartner share pro Gastgeschenk eine Spende an die Tafel Deutschland e. V. Insgesamt beläuft sich die Unterstützung auf 500.000 € im Jahr.
- Im Zeitraum von Mai bis Juli 2023 findet eine Aktion zur Stärkung der Vernetzung von Fahrrad und Bahn statt. Zu jeder Buchung eines Online- oder Handy-Fernverkehrstickets von oder zu einem Bahnhof mit Call-a-Bike-Angebot erhalten Fahrgäste in Zusammenarbeit mit DB Connect 30 Freiminuten zur Nutzung des DB-Bikesharing-Angebots Call a Bike. So kommen unsere Kund:innen noch flexibler, schneller und klimaschonender ans Ziel.

## Beteiligungen

- **DB Vertrieb:** Das Ressort Vertrieb Fernverkehr (mit Ausnahme der DB Dialog GmbH) wurde zum 1. April 2023 aus der DB Vertrieb herausgelöst und in das Geschäftsfeld DB Fernverkehr überführt. Dadurch sollen Produktentwicklung, Marketing und Vertrieb noch enger verzahnt und somit Verbesserungen für unsere Kund:innen schneller umgesetzt werden.
- **DB Reise&Touristik Suisse SA:** Die in Liquidation befindliche DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz, wurde beim zuständigen Handelsregister des Kantons Basel-Stadt am 22. Dezember 2022 zur Löschung angemeldet.

## Entwicklung im ersten Halbjahr 2023

- Spürbar weiter fortschreitende Nachfrageerholung führt zu deutlich positiver Umsatzentwicklung.
- U. a. höhere Aufwendungen für Energie und Streiks der EVG belasten Ergebnisentwicklung.
- Pünktlichkeit durch baubedingte Kapazitätseinschränkungen in der Infrastruktur stark beeinträchtigt.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
<b>DB FERNVERKEHR</b>					
Pünktlichkeit Schiene in %	68,7	69,6	-0,9	-	77,2
Kundenzufriedenheit in ZI	77,1	75,4	+1,7	-	77,4
Reisende Schiene in Mio.	68,2	59,1	+9,1	+15,4	71,8
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	21.658	18.339	+3.319	+18,1	20.894
Betriebsleistung in Mio. Trkm	77,9	78,8	-0,9	-1,1	73,0
Auslastung in %	47,5	41,1	+6,4	-	53,3
Gesamtumsatz in Mio. €	2.872	2.116	+756	+35,7	2.392
Außenumsatz in Mio. €	2.791	2.052	+739	+36,0	2.310
EBITDA bereinigt in Mio. €	182	9	+173	-	367
EBIT bereinigt in Mio. €	-62	-195	+133	-68,2	224
Brutto-Investitionen in Mio. €	814	793	+21	+2,6	169
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	20.501	18.852	+1.649	+8,7	16.938
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	19.930	18.838	+1.092	+5,8	16.864

Die Pünktlichkeit hat sich etwas schwächer entwickelt. Ursächlich hierfür waren v. a. eine hohe Anzahl von Infrastrukturstörungen aufgrund überalterter und störanfälliger Anlagen sowie Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen im Kernnetz. Zusätzlich führte das hohe Volumen an nicht fristgerecht angemeldeten Bau- sowie Instandhaltungsmaßnahmen zu einer Instabilität bei den Fahrplanprozessen. Die im Zusammenhang mit den schadhafte Betonschwellen erforderlichen Zusatzinspektionen, Einrichtungen von Langsamfahrstellen und Schwellenerneuerungen 44 blieben auch im ersten Halbjahr 2023 eine Kernherausforderung für die Betriebsqualität. Des Weiteren wirken die hohe Netzauslastung und die teilweise Überlastung der großen Verkehrsknoten negativ auf die Pünktlichkeit.

Nach einem positiven Jahresstart sank die Kundenzufriedenheit zur Jahresmitte 2023. Insgesamt hat sie sich infolge von besseren Einschätzungen in den Bereichen Komfort und Service sowie der monatlichen Pünktlichkeitsentwicklung im ersten Halbjahr 2023 verbessert. Die schwache Pünktlichkeit und weitere mögliche Streikmaßnahmen bleiben die größten Herausforderungen im weiteren Jahresverlauf.

Der positive Trend in der Leistungsentwicklung hat sich im ersten Halbjahr 2023 fortgesetzt:

- **Reisendenzahl und Verkehrsleistung:** deutlicher Anstieg, v. a. getrieben durch Erholungseffekte, da das erste Quartal 2022 noch spürbar durch Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst war. Dämpfend wirkten die Streikmaßnahmen der EVG 20.
- **Betriebsleistung:** Fahrplananpassungen aufgrund von Belastungen aus Bauaktivitäten im Netz sowie streikbedingte Ausfälle führten zu einem leichten Rückgang.
- **Auslastung:** merkliche Verbesserung infolge der gestiegenen Reisendenzahl.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich deutlich, bleibt aber weiter herausfordernd. Getrieben durch einen im Vergleich zu den Aufwendungen überproportionalen Anstieg des Umsatzes verbesserten sich die operativen Ergebnisgrößen signifikant:

- **Umsatz:** Preis- und leistungsbedingt kam es zu einem sehr deutlichen Zuwachs. Die Streikmaßnahmen der EVG hatten einen dämpfenden Effekt.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Rückgang (-42,8%/-136 Mio. €), im Wesentlichen infolge des Wegfalls der Trassenpreiserstattungen des Bundes für den partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Gegenläufig wirkten v. a. höhere Erträge aus Schadenersatz.

Der Aufwand stieg spürbar, v. a. infolge von Energiekostensteigerungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsqualität.

- **Materialaufwand:** Anstieg (+21,4%/+315 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus preisbedingt höheren Energieaufwendungen (teilweise kompensierende Effekte aus der Strompreisbremse 6 sind im außerordentlichen Ergebnis 25 ausgewiesen). Zusätzliche Aufwandserhöhungen ergaben sich u. a. aus preis- und mengenbedingt höheren Kosten für Revisions- und Instandhaltungsmaßnahmen, gestiegenen Projektkosten, u. a. zur Verbesserung der WLAN-Qualität im Zug, einem umsatzbedingt höheren

Wareneinsatz in der Bordgastronomie sowie gestiegenen Aufwendungen für Fahrzeugreinigungen. Die schwache Betriebsqualität und die gestiegene Reisendenzahl führten zudem zu zusätzlichen Aufwendungen im Bereich des Kundenservice.

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Der Anstieg (+29,8%/+101 Mio. €) resultierte u. a. aus der Umsetzung von IT-Projekten und Digitalisierungsmaßnahmen und der im ersten Halbjahr 2023 eingeführten **Konzernumlage** 23. Zudem wirkten intensivere Werbemaßnahmen zur Rückgewinnung der Kund:innen, ein Anstieg der Qualifizierungsmaßnahmen für Mitarbeitende, die ansteigende Reisetätigkeit sowie die positive Leistungsentwicklung aufwandserhöhend.
- **Abschreibungen:** Zunahme (+19,6%/+40 Mio. €), v. a. infolge der Erweiterung der Hochgeschwindigkeitsflotte (ICE-4- und ICE-3neo-Züge) sowie des Redesigns von ICE-1- und ICE-3-Zügen. Teilweise gegenläufige Effekte resultierten aus dem Ende der bilanziellen Nutzungsdauer von ICE-2- und Intercity-1-Zügen.
- **Personalaufwand:** Die Entwicklung (+6,3%/+39 Mio. €) resultierte ganz überwiegend aus einer höheren Mitarbeitendenzahl.

Die Investitionstätigkeit stieg und resultierte aus fortgesetzten **Fahrzeugprojekten** 33.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg per 30. Juni 2023 v. a. leistungsbedingt, infolge der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Erhöhung der Kapazität sowie der Übernahme von Mitarbeitenden der **DB Vertrieb** 34.

## GESCHÄFTSFELD DB REGIO

### Entwicklung Auftragsbestand

#### VERGABEN

DEUTSCHER SCHIENENPERSONEN- NAHVERKEHRSMARKT / in Mio. Trkm	1. Halbjahr 2023		1. Halbjahr 2022	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	15	-	7	-
davon an DB Regio	7	-	5	-
Vergabevolumen	51,9	315,9	14,7	197,8
davon DB-Bestand in %	44	-	59	-
davon an DB Regio	24,9	126,3	13,9	192,6
Gewinnquote in %	48	40	95	97
<b>WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE</b>				
S-Bahn Rhein-Ruhr Teilnetz B	7,2	37,2	-	-
MDSB2025plus Los 1 (S-Bahn Mitteldeutschland)	3,0	35,9	-	-
Netz 54 Regionalbahn Bodensee – Oberschwaben	2,4	23,4	-	-

Das Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland war gegenüber dem ersten Halbjahr 2022 deutlich höher. Die Vergabequote von DB Regio hat sich im ersten Halbjahr 2023 deutlich schwächer entwickelt. Die außergewöhnlich hohe Vergabequote im ersten Halbjahr 2022 ergab sich v. a. aus dem relativ niedrigen Vergabevolumen, das größtenteils durch Bestandsverkehre von DB Regio geprägt war.

DEUTSCHER ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHRSMARKT / in Mio. Nutzwagen km	1. Halbjahr 2023		1. Halbjahr 2022	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	57	-	82	-
davon Teilnahme DB Regio	52	-	69	-
Vergabevolumen	36,2	234,8	54,6	405,8
davon DB-Bestand in %	30	-	26	-
davon Teilnahme DB Regio	34,8	229,1	47,2	353,3
Gewinnquote in %	56	-	32	-

Das Vergabevolumen im Busverkehr in Deutschland ist im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich zurückgegangen. Die Gewinnquote von DB Regio hat sich per 30. Juni 2023 deutlich verbessert.

#### NEU AUFGENOMMENE UND ABGEBEBENE VERKEHRE

NEUBETRIEBNAHMEN (SCHIENE) 2022 - 1. HALBJAHR 2023	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon versus 1. Halbjahr 2022 <sup>1)</sup>
Ruhr-Sieg-Netz Übergang	02/2022-12/2023	3,4	+0,3
S-Bahn Rhein-Ruhr Los B Übergang	02/2022-12/2023	7,1	+0,6
Netz 7b EBO Raum Karlsruhe (Los 1 und 2)	12/2022-12/2035	4,6	+2,3
2023-Taunus	12/2022-12/2034	2,1	+1,1
Netz 59 Vorlaufbetrieb NBS Wendlingen – Ulm	12/2022-12/2027	0,8	+0,4
<b>Insgesamt</b>		<b>18,0</b>	<b>+4,7</b>

<sup>1)</sup> Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

ABGEBEBENE VERKEHRE (SCHIENE) 2022 - 1. HALBJAHR 2023	Wechsel	Mio. Trkm p. a.	davon versus 1. Halbjahr 2022 <sup>1)</sup>
Augsburger Netze Los 1	12/2022	6,6	-3,3
XMU-Netz SH Los Ost	12/2022	4,2	-2,1
Netz 19 Singen – Schaffhausen	12/2022	0,5	-0,3
Chiemgau – Berchtesgaden	12/2022	0,2	-0,1
<b>Insgesamt</b>		<b>11,5</b>	<b>-5,8</b>

<sup>1)</sup> Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Betreiberwechsel zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

## AUFTRAGSBESTAND

AUFTRAGSBESTAND / in Mrd.€	30.06. 2023	31.12. 2022	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio	82,6	83,1	- 0,5	- 0,6
gesichert	70,0	69,6	+ 0,4	+ 0,6
ungesichert	12,6	13,5	- 0,9	- 6,7

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

Im ersten Halbjahr 2023 ist der Auftragsbestand von DB Regio leicht zurückgegangen. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen i. H. v. 4,4 Mrd.€ stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 5,0 Mrd.€ gegenüber. Da die gewonnenen Verkehrsverträge zum Großteil gesicherte Erlöse beinhalten, ist ein Zuwachs im gesicherten Auftragsbestand zu verzeichnen, während die ungesicherten Erlöse infolge erbrachter Leistungen zurückgegangen sind.

### Entwicklung Fahrzeugflotte

Auch im ersten Halbjahr 2023 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorgenommen:

- Dazu gehören u. a. die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen, WLAN sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 97 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert, im Wesentlichen bei der S-Bahn Berlin sowie den Dieselnetzen Oberelbe und NeiTech Thüringen.
- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2023 41 neue Fahrzeuge geliefert. Davon werden acht Fahrzeuge über ein Mietmodell eingesetzt. Schwerpunkt der Auslieferung der Neufahrzeuge sind mit 33 Fahrzeugen die S-Bahnen Berlin und Stuttgart.

Im ersten Halbjahr 2023 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit erneut verbessert werden. Es kam aber auch zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge.

Weiterhin wurden in 2023 bisher 60 neue Triebzüge bestellt.

### Digitalisierung und Innovation

#### IM REGIO-ZUG LEICHTER EINEN SITZPLATZ FINDEN

Der DB-Konzern führt Echtzeit-Auslastungsanzeigen auf ersten Strecken im Regionalverkehr ein. Dabei werden Informationen zur Auslastung der Waggons ermittelt und auf dem Bahnsteig, am Fahrzeug und per App direkt an die Kund:in-

nen weitergegeben. Hinter den Auslastungsanzeigen steckt ein umfassendes System zum Kapazitätsmanagement. Damit finden Kund:innen schneller einen Sitzplatz und der Bahnbetrieb wird effizienter.

### Umweltmaßnahmen

- DB Regio setzt seit April 2023 in einem Pilotprojekt bei den Fahrzeugen der [Schwarzatalbahn](#) [Nr.164](#) den klimafreundlichen Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) ein. Im Pilotzeitraum werden dadurch rund 430 t CO<sub>2</sub> eingespart.
- DB Regio hat eine Rahmenvereinbarung mit dem portugiesischen Hersteller CaetanoBus über die Lieferung von 60 [Wasserstoffbussen](#) [Nr.53](#) bis 2026 geschlossen. Die ersten Fahrzeuge werden Anfang 2024 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein fahren.
- Seit Februar 2023 nehmen sukzessive 22 neue [batterieelektrische Busse](#) [Nr.63](#) in Schleswig-Holstein den Betrieb auf, die somit emissionsfreie Mobilität erlauben.
- In Berlin-Grünau wurde eine neue, 160 m lange [Waschanlage](#) [Nr.94](#) mit Kreislaufführung in Betrieb genommen. Bis zu 90 % des dort eingesetzten Brauchwassers können dadurch wiederverwendet werden.

### Beteiligungen

- Für ein integriertes Mobilitätsangebot arbeitet ioki verstärkt mit DB Regio Bus zusammen. Seit dem ersten Halbjahr 2023 wird ioki daher mit den Busaktivitäten von DB Regio in der neuen Sparte DB Regio Straße gebündelt.

### Weitere Ereignisse

- ioki ist mit seiner On-Demand-Plattform weiterhin Branchenmarktführer in der DACH-Region und der größte europäische Tech-Provider für On-Demand-Ridepooling (laut dem On-Demand Transit Market Report Q1/2023). Zwischen Oktober 2022 und Mai 2023 konnte ioki die Anzahl der Passagiere auf der Plattform von zwei auf drei Millionen steigern. Neu gestartete On-Demand-Verkehre mit ioki-Software waren u. a. BEA in Meinerzhagen, EMMI-Mobil in Bad Hindelang sowie Verkehre mit ausländischen Partnern wie Stagecoach im Vereinigten Königreich und DB Arriva in Italien. Darüber hinaus wurden über 20 Mobilitätsanalyseprojekte im In- und Ausland abgeschlossen.



### Entwicklung im ersten Halbjahr 2023

- > Weiterer Anstieg der Reisendenzahlen, neue Verkehrsverträge und Einführung des Deutschland-Tickets prägen Entwicklung im ersten Halbjahr 2023.
- > Zusätzliche Belastungen durch höhere Kosten v. a. für Energie sowie durch Streiks und hohe Bautätigkeit im Netz.
- > Operative Ergebnisentwicklung weiter unter Druck.

DB REGIO	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene in %	92,4	93,1	-0,7	-	94,7
Pünktlichkeit Bus in %	85,9	86,5	-0,6	-	82,1
Reisende in Mio.	1.076	949,5	+126,5	+13,3	1.259
davon Schiene	808,3	724,8	+83,5	+11,5	977,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	19.598	17.338	+2.260	+13,0	23.661
davon Schiene	16.665	14.918	+1.747	+11,7	20.382
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	210,8	218,6	-7,8	-3,6	226,9
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	256,8	248,5	+8,3	+3,3	249,2
Gesamtumsatz in Mio. €	4.749	4.487	+262	+5,8	4.412
Außenumsatz in Mio. €	4.683	4.433	+250	+5,6	4.361
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	3.334	3.262	+72	+2,2	2.803
EBITDA bereinigt in Mio. €	295	213	+82	+38,5	512
EBIT bereinigt in Mio. €	-38	-104	+66	-63,5	186
Brutto-Investitionen in Mio. €	198	150	+48	+32,0	273
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	38.414	37.594	+820	+2,2	36.362
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	38.394	37.572	+822	+2,2	36.116

Werte des ersten Halbjahres 2022 und des ersten Halbjahres 2019 entsprechen den im Integrierten Zwischenbericht 2022 veröffentlichten Werten für DB Regio. **Konzerninterne Umhängungen** hatten keinen wesentlichen Effekt auf die Kennzahlen.

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr hat sich sowohl im Regionalverkehr als auch bei den S-Bahnen leicht verringert. Wesentliche Treiber sind Zusatzverspätungen im Bereich Infrastrukturanlagen v. a. durch Oberbaustörungen und Langsamfahrstellen (auch im Zusammenhang mit der **Schadenschwellenthematik** ). Zusätzliche Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen in Verbindung mit hochausgelasteten Verkehrsknoten resultierten zudem in einem deutlichen Anstieg der Zugfolgeverspätungen. Neben den strukturellen Effekten haben auch Einzelereignisse (u. a. Personen im Gleis) insbesondere bei den S-Bahnen in den Metropolregionen zugenommen und beeinträchtigten die Betriebsqualität.

Die Pünktlichkeit im Busverkehr hat sich leicht verschlechtert. Die Leistungsentwicklung war insgesamt erfreulich:

- **DB Regio Schiene:** Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung erholten sich weiter. Das erste Quartal 2022 war noch durch Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie negativ beeinflusst. Zudem hatte die Einführung des **Deutschland-Tickets** ab Mai 2023 einen positiven Effekt. Der Wegfall des 9-Euro-Ticket-Effekts im Juni 2022 wirkte gegenläufig.

- **DB Regio Straße:** Auch hier schwächten sich die negativen Corona-Effekte weiter ab. Unterstützend wirkten Leistungsgewinne, sodass die Leistungsentwicklung im Busverkehr ebenfalls deutlich positiv war.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio war besser, blieb aber unter Druck. Der Ertragszuwachs wurde durch zusätzliche Belastungen insbesondere in der Sparte Schiene u. a. aus gestiegenen Energiekosten und Streiks teilweise aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich, lagen aber weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau – das bereinigte EBIT war weiterhin negativ.

Angesichts der im Vor-Corona-Vergleich insgesamt immer noch niedrigeren Reisendenzahlen bleiben die Fahrgasterlöse unverändert hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück. Aufgrund des hohen Anteils an Bruttoverträgen liegt das Umsatzrisiko aber überwiegend bei den Aufgabenträgern.

Die Ertragsentwicklung war positiv:

- **Umsatz:** Der Anstieg resultierte v. a. aus höheren Bestellerentgelten, nachfragebedingt gestiegenen Fahrgelderlösen im Schienenverkehr sowie aus Leistungsgewinnen im Busverkehr. Der Wegfall von Fahrgelderlösen im Zusammenhang mit der Einführung des **Deutschland-Tickets** ab Mai 2023 wurde durch Kompensationszahlungen nahezu vollständig ausgeglichen.
  - **Sonstige betriebliche Erträge:** Zunahme (+32,7%/+74 Mio. €), v. a. infolge höherer Schadenersatzzahlungen für verspätete Fahrzeuglieferungen sowie Effekte im Zusammenhang mit staatlichen Zuschüssen für Vorjahre im Rahmen der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr. Unterstützend wirkten zudem Effekte aus einer geänderten Leistungsverrechnung infolge der Einführung des Deutschlandtarifverbands (Gegeneffekt im Materialaufwand).
- Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen u. a. infolge von preisbedingten Steigerungen des Materialaufwands:
- **Materialaufwand:** deutliche Zunahme (+6,2%/+186 Mio. €) im Wesentlichen infolge preisbedingt höherer Aufwendungen für Energie (auch unter Berücksichtigung von Zahlungen aus der **Strompreisbremse** ) und höherer eingekaufter Transportleistungen. Die Aufwendungen für Instandhaltung und Revisionen stiegen zudem preis- und mengenbedingt an. Volumenbedingt geringere Kosten für die Nutzung von Trassen und Stationen im Schienenverkehr wirkten teilweise dämpfend.
  - **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** deutliche Erhöhung (+17,4%/+58 Mio. €), getrieben durch die im ersten Halbjahr 2023 eingeführte **Konzernumlage** sowie aus der Umsetzung von Maßnahmen zur Digitalisierung und Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit.

- **Personalaufwand:** leichter Anstieg (+ 1,8%/+ 21 Mio. €), v. a. infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Abschreibungen:** investitionsbedingte Zunahme (+ 5,0%/+ 16 Mio. €), getrieben durch die Sparte Schiene.

Die Investitionstätigkeit stieg entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen an.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag leistungsbedingt, getrieben durch die Busaktivitäten, über dem Niveau per 30. Juni 2022. Die Integration von ioki wirkte zusätzlich erhöhend.

**SPARTE SCHIENE**

- > *Weiterer Anstieg der Reisendenzahlen und Einführung des Deutschland-Tickets prägen Entwicklung im ersten Halbjahr 2023.*
- > *Zusätzliche Belastungen durch höhere Kosten insbesondere für Energie sowie durch Streiks und eine hohe Bautätigkeit im Netz.*
- > *Angespannte Personalsituation führt zu Zugausfällen und setzt operative Ergebnisentwicklung zusätzlich unter Druck.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
<b>SPARTE SCHIENE</b>					
Reisende in Mio.	808,3	724,8	+ 83,5	+ 11,5	998,3
davon Schiene	808,3	724,8	+ 83,5	+ 11,5	977,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	16.665	14.918	+ 1.747	+ 11,7	20.691
davon Schiene	16.665	14.918	+ 1.747	+ 11,7	20.382
Betriebsleistung in Mio. Trkm	210,8	218,6	- 7,8	- 3,6	226,9
Gesamtumsatz in Mio. €	4.094	3.913	+ 181	+ 4,6	3.853
Außenumsatz in Mio. €	4.040	3.861	+ 179	+ 4,6	3.805
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	3.334	3.262	+ 72	+ 2,2	2.803
EBITDA bereinigt in Mio. €	269	249	+ 20	+ 8,0	490
EBIT bereinigt in Mio. €	- 19	- 27	+ 8	- 29,6	196
Brutto-Investitionen in Mio. €	139	118	+ 21	+ 17,8	249
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	28.368	28.114	+ 254	+ 0,9	27.721

Der Trend der Nachfrageerholung aus dem Vorjahr setzte sich auch im ersten Halbjahr 2023 fort. Das erste Quartal 2022 war noch durch Maßnahmen zur Eindämmung der Coronapandemie negativ beeinflusst. Zudem hatte die Einführung des Deutschland-Tickets [D&E 3](#) ab Mai 2023 einen positiven Effekt. Dämpfend wirkte der Wegfall der Effekte aus dem 9-Euro-Ticket (Integrierter Bericht 2022 [D&E 36](#)) im Juni 2022. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen in der Folge deutlich. Der leichte Rückgang der Betriebsleistung resultierte v. a. aus der ausschreibungsbedingten Abgabe von Verkehren [D&E 35](#), den Streikmaßnahmen der EVG [D&E 20](#) sowie personal- und baubedingten Zugausfällen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war besser, blieb aber herausfordernd. Aufwandssteigerungen wurden durch die positive Ertragsentwicklung mehr als kompensiert:

- **Umsatz:** Anstieg infolge leistungsbedingt höherer Fahrgelderlöse sowie von höheren Bestellerentgelten. Neben allgemeinen Erhöhungen durch die Aufgabenträger wirkten hier u. a. auch die bereits erfolgten Ausgleichszahlungen für das Deutschland-Ticket (im Vorjahr für das 9-Euro-Ticket erst im zweiten Halbjahr 2022 erfolgt). Verkehrsverluste, gestiegene Entschädigungszahlungen infolge einer schwächeren Betriebsqualität (u. a. aufgrund betriebsbedingter Zugausfälle) sowie die Streiks der EVG wirkten dämpfend.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Anstieg. Positive Effekte resultierten v. a. aus dem Ausgleichsmechanismus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr sowie höheren Schadenersatzzahlungen für verspätete Fahrzeuglieferungen. Unterstützend wirkten zudem Effekte aus einer geänderten Leistungsverrechnung infolge der Einführung des Deutschlandtarifverbunds (Gegeneffekt im Materialaufwand).

Auf der Aufwandsseite kam es v. a. infolge von Preiseffekten sowie einer intensiveren Instandhaltung zu zusätzlichen Belastungen:

- **Materialaufwand:** Anstieg, v. a. infolge von Preiserhöhungen für Energie (auch unter Berücksichtigung von Zahlungen aus der Strompreisbremse [D&E 6](#)), einer Intensivierung der Instandhaltung sowie baubedingt gestiegenen Aufwendungen für Schienenersatzverkehre. Infolge von Ausschreibungsverlusten gingen die Aufwendungen für die Nutzung von Trassen und Stationen gegenläufig leicht zurück.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Umsetzung von Maßnahmen zur Digitalisierung und Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit. Die im ersten Halbjahr 2023 eingeführte Konzernumlage [D&E 23](#) wirkte ebenfalls aufwandserhöhend.
- **Abschreibungen:** insbesondere investitionsbedingte Erhöhung aus abgeschlossenen Fahrzeugprojekten.

Der Rückgang des Personalaufwands wirkte gegenläufig dämpfend:

- **Personalaufwand:** Rückgang infolge des Wegfalls tarifbedingter Einmalzahlungen im ersten Halbjahr 2022 wird durch eine leicht höhere durchschnittliche Mitarbeitendenzahl teilweise kompensiert.

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

Die Mitarbeitendenzahl lag annähernd auf dem Niveau per 30. Juni 2022. Ein Anstieg infolge von Einstellungen v. a. in den Bereichen Zugbegleitedienst, Disposition und Instandhaltung aufgrund regionaler Leistungserhöhungen und Qualifizierungsmaßnahmen wurde durch Rückgänge infolge von Verkehrsverlusten nahezu vollständig kompensiert.

**SPARTE STRASSE**

—> *Sparte DB Regio Straße bündelt für ein integriertes Mobilitätsangebot die Aktivitäten von ioki und DB Regio Bus.*

—> *Leistungsgewinne treiben die Umsatzentwicklung.*

SPARTE STRASSE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Reisende in Mio.	268,1	224,7	+ 43,4	+ 19,3	260,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	2.933	2.419	+ 514	+ 21,2	2.970
Betriebsleistung in Mio. Buskm	256,8	248,5	+ 8,3	+ 3,3	236,0
Gesamtumsatz in Mio. €	760	632	+ 128	+ 20,3	580
Außenumsatz in Mio. €	643	572	+ 71	+ 12,4	556
EBITDA bereinigt in Mio. €	27	- 36	+ 63	-	23
EBIT bereinigt in Mio. €	- 18	- 77	+ 59	- 76,6	- 9
Brutto-Investitionen in Mio. €	60	33	+ 27	+ 81,8	25
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	10.047	9.480	+ 567	+ 6,0	8.641

Werte des ersten Halbjahres 2022 und des ersten Halbjahres 2019 entsprechen den im Integrierten Zwischenbericht 2022 veröffentlichten Werten der Sparte Bus von DB Regio. **Konzerninterne Umhängungen** 36 hatten keinen wesentlichen Effekt auf die Kennzahlen.

Die deutlich positive Leistungsentwicklung im Busverkehr resultierte aus Leistungsgewinnen des Geschäftsbereichs Bus und der fortschreitenden Nachfrageerholung nach der Corona-Pandemie.

Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich. Die wirtschaftliche Situation bleibt aber herausfordernd. Die Leistungsentwicklung sowie Einmaleffekte wirkten sich positiv auf die Ertragsentwicklung aus:

- **Umsatz:** v. a. leistungsbedingte Erhöhung. Positive Effekte resultierten zudem aus geringeren Fahrgeldverlusten im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket im Vergleich zum 9-Euro-Ticket im ersten Halbjahr 2022.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Entwicklung auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022. Geringere staatliche Zuschüsse (u. a. aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr) wurden durch einen Anstieg im Wesentlichen infolge höherer Leistungen für Dritte nahezu vollständig kompensiert.

Auf der Aufwandsseite kam es v. a. im Material- und Personalaufwand zu zusätzlichen Belastungen:

- **Materialaufwand:** Anstieg resultierte v. a. aus preis- und leistungsbedingt höheren Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen sowie Instandhaltung. Die Aufwendungen für Diesel lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022. Aufwandserhöhende Mengen- und positive Preiseffekte glichen sich nahezu vollständig aus.
- **Personalaufwand:** Zunahme aufgrund der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Abschreibungen:** investitionsbedingter Anstieg.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** leichter Anstieg, v. a. infolge der im ersten Halbjahr 2023 eingeführten **Konzernumlage** 23 sowie einer wieder höheren Reisetätigkeit. Geringere Zuführungen zur Drohverlustrückstellung wirkten weitgehend kompensierend.

Die Investitionen stiegen u. a. aufgrund von Nachholeffekten deutlich an.

Die Mitarbeitendenzahl stieg leistungsbedingt sowie infolge der **Integration von ioki** 36 an.

**GESCHÄFTSFELD DB CARGO**

**Energieversorgung**

- Vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs trug DB Cargo mit Kohletransporten von Seehäfen der Nordsee zu 15 großen Kraftwerksstandorten in ganz Deutschland zur **Energiesicherheit in Deutschland** 8 bei. Energieversorger konnten so die Versorgung mit Strom und Wärme jederzeit sicherstellen.
- Mit dem Transport von rund 3.000 Rohren, die für den Anschluss des LNG-Importterminals Brunsbüttel an das nordwesteuropäische Gasverbundnetz benötigt wurden, unterstützte DB Cargo den Umbau der deutschen Energieversorgung. Die neue Anschlussleitung ist auch für den Transport von Wasserstoff geeignet.

**Umweltmaßnahmen**

- **Einsatz von HVO:**
  - Nach umfangreichen Betriebserprobungen ist der **Biokraftstoff HVO** **Nr. 164** seit Mitte 2022 für die gesamte Diesellokflotte von DB Cargo in Deutschland freigegeben. Als DBeco fuel erweitert er die Produktpalette der Eco Solutions. Für 2023 ist eine deutliche Mengensteigerung geplant. Bis Ende Juni 2023 wurden bereits rund 3 Mio. l HVO getankt. 2022 betrug die Gesamtmenge rund 0,5 Mio. l.

- Nachdem DB Cargo UK bereits HVO einsetzt, erfolgt aktuell die Prüfung der Einführung von HVO bei DB Cargo in den Niederlanden, Belgien, Frankreich und Spanien. Eine umfangreiche Betriebserprobung in den Niederlanden wurde im Juni 2023 gestartet. Bislang konnten 80% der DB Cargo-Lokomotiven in Europa für den Betrieb mit HVO freigegeben werden. Bis Ende 2023 sollen alle Lokomotiven uneingeschränkt mit HVO betrieben werden können.
- **Fahrassistenzsystem LEADER 3.0: LEADER grün Nr.08** ist bei DB Cargo in Deutschland auf über 650 E-Lokomotiven (entspricht rund zwei Dritteln der E-Lok-Flotte) installiert. Mit LEADER werden Triebfahrzeugführer:innen über ein zusätzliches Display mit Fahrempfehlungen für möglichst energiesparende Fahrten unterstützt. 2023 beginnen die Internationalisierung und der Einsatz von LEADER auf Diesellokomotiven. Zudem erfolgt die Weiterentwicklung vom Bestandssystem zur Schaffung von Netzkapazitäten.
- **Grüne Stahlproduktion:** Gemeinsam mit dem Stahl- und Technologiekonzern voestalpine setzt DB Cargo verstärkt auf eine Kreislaufwirtschaft. Mit Shuttleverkehren auf der Schiene zwischen großen Automobilwerken, dem Einsatz neuer Leichtbaugüterwagen und dem großflächigen Wiedereinsatz von hochwertigem Industrieschrott tragen sie zur ressourcen- und energieschonenden Herstellung von hochwertigem Stahl bei. Dabei verkehren Shuttleverkehre wie der Bayernshuttle klimaneutral durch den Einsatz von Ökostrom. Die bestehende Logistikpartnerschaft wurde für weitere zwei Jahre besiegelt.

**Rahmenbedingungen**

**FÖRDERUNG DES EINZELWAGENVERKEHRS**

Zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs fördert der Bund seit 2020 die Anlagenpreise im Bereich der Zugbildung. 2023 steht hierfür ein Betrag von 85 Mio.€ zur Verfügung. Im Bundeshaushalt 2023 hat der Bund zudem mit einem neuen Haushalts-titel die finanziellen Voraussetzungen für eine weitergehende Förderung für den Einzelwagenverkehr geschaffen, der mit 80 Mio.€ dotiert wurde. Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2024 soll dieser Titel auf 300 Mio.€ erhöht werden. Zur Umsetzung und Auszahlung der Förderung ist eine Förder-richtlinie erforderlich, die derzeit vom BMDV erarbeitet wird. Hierzu gab es im Vorfeld einen umfassenden Branchendialog. Nach Ressortabstimmung und Genehmigung der Europä-ischen Kommission soll die Förderrichtlinie voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2023 veröffentlicht werden.

**Entwicklung im ersten Halbjahr 2023**

- *Mengenrückgang hat sich in den energieintensiv produzierenden Branchen Stahl und Chemie sowie auf dem transeurasischen Korridor im ersten Halbjahr 2023 manifestiert. Kohletransporte, Automotive-Verkehre und das Projektgeschäft entwickeln sich positiv und wirken stützend.*
- *Herausforderndes Umfeld aufgrund von Streiks in Deutschland, Frankreich und dem Vereinigten Königreich sowie baubedingten Einschränkungen auf dem deutschen Netz.*
- *Steigende Faktorkosten und zusätzliche Belastungen setzen die wirtschaftliche Entwicklung weiter unter Druck und führen zur Erforderlichkeit von Preisanpassungen.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halb-jahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
<b>DB CARGO</b>					
Pünktlichkeit in %	70,5	66,9	+ 4,3	-	73,8
Beförderte Güter in Mio. t	103,5	115,0	- 11,5	- 10,0	122,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	38.644	43.523	- 4.879	- 11,2	43.738
Betriebsleistung in Mio. Trkm	74,7	85,4	- 10,7	- 12,5	82,9
Auslastung in t pro Zug	517,1	509,9	+ 7,2	+ 1,4	527,8
Gesamtumsatz in Mio. €	2.889	2.631	+ 258	+ 9,8	2.270
Außenumsatz in Mio. €	2.746	2.521	+ 225	+ 8,9	2.141
EBITDA bereinigt in Mio. €	16	- 99	+ 115	-	20
EBIT bereinigt in Mio. €	- 195	- 299	+ 104	- 34,8	- 132
EBIT-Marge (bereinigt) in %	- 6,7	- 11,4	+ 4,7	-	- 5,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	115	132	- 17	- 12,9	163
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	31.578	30.931	+ 647	+ 2,1	29.198
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	31.526	30.848	+ 678	+ 2,2	28.994

Die Pünktlichkeit von DB Cargo hat sich leicht verbessert. Die verringerten Zugzahlen hatten u. a. auch positive Effekte auf die Anzahl der Rückstauzüge. Die Betriebslage in den größten Zugbildungslagen war aus diesen Gründen insgesamt unkritisch. Schlechtere Pünktlichkeiten an Einzeltagen sind v. a. auf betriebliche Auswirkungen durch Baumaßnahmen, den teilweise schlechten Anlagenzustand der Infrastruktur sowie nachgelagerte Sekundärverspätungen zurückzuführen. Zusätzlich haben sich auch die Gesellschaften in Eastern Europe und South East Europe verbessert, wobei diese auf einem deutlich niedrigeren Pünktlichkeitsniveau als in Deutschland produziert haben.

Die Menge der beförderten Güter sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung sind im ersten Halbjahr 2023 zurückgegangen. Dies wurde durch einen Rückgang von Transporten in den energieintensiv produzierenden Bereichen Stahl und Chemie sowie bei den intermodalen Verkehren in Deutschland

und auf dem eurasischen Korridor getrieben. Auch **Streiks in Deutschland** 20, Frankreich und dem Vereinigten Königreich sowie die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs führten zu einer schwächeren Nachfrage. Die Auslastung stieg u. a. aufgrund des höheren Anteils an Kohleverkehren zur Absicherung der Energieversorgung etwas an.

Die wirtschaftliche Entwicklung war trotz der Mengenrückgänge bei Stahl, Chemie und Intermodalverkehren besser: Die operativen Ergebnisgrößen stiegen, das bereinigte EBIT blieb aber negativ. Inflationsbedingte zusätzliche Belastungen wurden durch einen Ertragszuwachs mehr als kompensiert:

- **Umsatz:** deutliche Zunahme, getrieben durch die v. a. preisbedingt positive Entwicklung in Central und Eastern Europe.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Anstieg (+9,0%/+21 Mio. €), getrieben durch eine höhere Anlagenpreisförderung in Deutschland und die Einzelwagenförderung in Frankreich sowie gestiegene Entschädigungszahlungen im Zusammenhang mit einer Streckensperrung.

Auf der Aufwandsseite kam es inflations- und qualitätsbedingt zu deutlichen zusätzlichen Belastungen, v. a. getrieben durch Zuwächse im Materialaufwand:

- **Materialaufwand:** deutlicher Anstieg (+6,9%/+116 Mio. €), v. a. aufgrund von höheren Energiekosten, die in Deutschland nur teilweise durch die Effekte aus der **Strompreisbremse** 6 kompensiert wurden. Zudem wirkten sich preisinduzierte Aufwandssteigerungen für eingekaufte Transportleistungen aus. Die Instandhaltungsaufwendungen stiegen v. a. aufgrund einer geänderten Bilanzierung von vormals investiv abgebildeten Großrevisionen bei ausländischen Gesellschaften. Die Leistungsentwicklung wirkte gegenläufig.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Zunahme (+10,0%/+34 Mio. €), u. a. aufgrund der im ersten Halbjahr 2023 eingeführten **Konzernumlage** 23 sowie von Wertberichtigungen auf Kundenforderungen bei einer Tochtergesellschaft. Dem gegenüber steht der leistungsbedingte Rückgang der kurzfristigen Anmietungen von Lokomotiven und Güterwagen.
- **Personalaufwand:** leichte Zunahme (+2,3%/+22 Mio. €), v. a. infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Abschreibungen:** Anstieg (+5,5%/+11 Mio. €), im Wesentlichen aufgrund höherer aktivierungspflichtiger langfristiger Fahrzeuganmietungen (IFRS 16).

Der Rückgang der Investitionen ist v. a. die Folge eines geänderten Ausweises von Großrevisionen, die vormals aktiviert wurden. Zum anderen wirkten Verzögerungen bei Fahrzeugprojekten im Vereinigten Königreich ebenfalls reduzierend.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg infolge der Fortsetzung der Nachführungs- und Qualifizierungsoffensive für operatives Personal.

## REGION CENTRAL EUROPE

- *Mengenrückgänge bei energieintensiv produzierenden Branchen sowie bei intermodalen Verkehren – insbesondere transeurasische Verkehre von niedrigen Seefrachtraten beeinflusst.*
- *Zusätzliche Belastungen infolge von Preissteigerungen, insbesondere bei Energie und eingekauften Transportleistungen.*
- *Operative Ergebnisentwicklung weiter unter Druck.*

REGION CENTRAL EUROPE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Beförderte Güter in Mio. t	107,2	120,5	-13,3	-11,0	116,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	31.241	35.268	-4.027	-11,4	35.052
Betriebsleistung in Mio. Trkm	59,9	68,5	-8,6	-12,6	64,8
Gesamtumsatz <sup>1)</sup> in Mio. €	2.930	2.690	+240	+8,9	2.489
Außenumsatz <sup>1)</sup> in Mio. €	2.063	1.861	+202	+10,9	1.736
EBITDA bereinigt in Mio. €	-39	-153	+114	-74,5	26
EBIT bereinigt <sup>1)</sup> in Mio. €	-189	-296	+107	-36,1	-80
Brutto-Investitionen in Mio. €	73	93	-20	-21,5	147
Mitarbeitende per 30.06. <sup>1)</sup> in VZP	22.266	22.031	+235	+1,1	19.343

<sup>1)</sup> Wert für das erste Halbjahr 2022 bzw. per 30.06.2022 angepasst.

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war, getrieben durch die Marktentwicklung (Nachfragerückgänge bei Stahl- und Chemietransporten und bei den intermodalen Verkehren) sowie die **Streikmaßnahmen der EVG** 20, deutlich rückläufig. Zudem belastete der Nachfrageeinbruch auf dem transeurasischen Korridor die Entwicklung. Zusätzliche Kohleverkehre zur **Absicherung der Energieversorgung in Deutschland** 39 wirkten sich hingegen positiv aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich deutlich verbessert, ist aber aufgrund der betrieblichen Lage weiterhin sehr herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich getrieben durch die Umsatzentwicklung:

- **Umsatz:** deutlicher Anstieg, da leistungsbedingter Rückgang durch Preiseffekte mehr als kompensiert wurde.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Rückgang, u. a. durch Wegfall von aperiodischen Erstattungen im Zusammenhang mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem in 2022. Dem gegenüber stehen teilweise kompensierende Effekte aus einem Anstieg der staatlichen Zuschüsse (höhere Anlagenpreisförderung in Deutschland).

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen, v. a. im Materialaufwand:

- **Materialaufwand:** Anstieg, u. a. infolge v. a. preisbedingt höherer Aufwendungen für Energie, die in Deutschland nur teilweise durch die Effekte aus der [Strompreisbremse](#) 6 kompensiert wurden, und für eingekaufte Transportleistungen sowie einer geänderten Bilanzierung von vormals investiv abgebildeten Großrevisionen. Leistungsbedingte Rückgänge wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- **Abschreibungen:** investitionsbedingte Erhöhung infolge von zusätzlichen langfristigen Anmietungen von Lokomotiven und Güterwagen.
- **Personalaufwand:** Zunahme, v. a. infolge einer leicht gestiegenen Zahl an operativen Mitarbeitenden.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Entwicklung in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022. Rückgänge u. a. aus einer leistungsbedingten Reduzierung der Anmietung von Güterwagen wurden durch zusätzliche Belastungen v. a. aus der Einführung einer [Konzernumlage](#) 23 im ersten Halbjahr 2023 nahezu vollständig kompensiert.

Die Investitionen gingen infolge eines geänderten Ausweises von Großrevisionen zurück. Zudem reduzierte sich das Abschlussvolumen von langfristigen Mietverträgen für Güterwagen.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg leicht, da die Zuführungs- und Qualifizierungsinitiative für operatives Personal fortgesetzt wurde.

**REGION WESTERN EUROPE**

- > *Schwieriges Marktumfeld und Streiks im Vereinigten Königreich und in Frankreich belasten auch die Entwicklung in Spanien.*
- > *Belastungen infolge von gestiegenen Preisen, insbesondere für Energie – operative Ergebnisentwicklung deutlicher unter Druck.*

REGION WESTERN EUROPE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Beförderte Güter in Mio. t	18,5	21,6	- 3,1	- 14,4	24,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.749	5.700	- 951	- 16,7	6.308
Betriebsleistung in Mio. Trkm	10,6	12,7	- 2,1	- 16,5	14,2
Gesamtumsatz in Mio. €	387	377	+ 10	+ 2,7	358
Außenumsatz in Mio. €	271	283	- 12	- 4,2	288
EBITDA bereinigt in Mio. €	19	26	- 7	- 26,9	32
EBIT bereinigt in Mio. €	- 22	- 16	- 6	+ 37,5	- 4
Brutto-Investitionen in Mio. €	13	19	- 6	- 31,6	11
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.413	4.287	+ 126	+ 2,9	4.335

Die Leistungsentwicklung in Western Europe war im ersten Halbjahr 2023 stark rückläufig. Dies resultierte insbesondere aus der Entwicklung im Vereinigten Königreich und in Frankreich:

- Konjunkturbedingte Nachfragerückgänge sowie Streiks wirkten sich negativ bei DB Cargo UK aus.
- Bei DB Cargo France führten v. a. Streiks zu einem Rückgang.
- Infolge der Streiks in Frankreich und UK kam es auch in Spanien zu Rückgängen der Verkehre nach Deutschland und in das Vereinigte Königreich.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer und blieb herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen gingen getrieben durch zusätzliche Belastungen zurück. Die Ertragszuwächse wurden mehr als aufgezehrt:

- **Umsatz:** leichter Anstieg resultierte aus Preisanpassungen, diese wurden durch leistungsbedingte Rückgänge und negative Währungskurseffekte teilweise kompensiert. Währungskursbereinigt war der Zuwachs deutlicher.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** ebenfalls leichter Anstieg; streikbedingte Kompensationszahlungen im Vereinigten Königreich wurden im Wesentlichen durch geringere Erträge aus Lokomotiven-, Güterwagen- und Grundstücksverkäufen kompensiert. Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas deutlicher.

Der Anstieg der Aufwendungen wurde im Wesentlichen getrieben durch den Materialaufwand:

- **Materialaufwand:** Erhöhung, v. a. infolge von teilweise signifikant gestiegenen Kosten für Energie (insbesondere bei DB Cargo France) und Instandhaltung. Leistungsbedingte Rückgänge sowie positive Währungskurseffekte wirkten gegenläufig teilweise aufwandsmindernd.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Zunahme, u. a. für Kosten im Zusammenhang mit einem verlorenen Rechtsstreit in Frankreich sowie einer wieder zunehmenden Reisetätigkeit. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch etwas stärker.
- **Personalaufwand:** Entwicklung auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022. Tarifeffekte und ein Anstieg der Zahl der Mitarbeitenden wurden u. a. durch positive Währungskurseffekte kompensiert.

Der leichte Rückgang der Abschreibungen wirkte gegenläufig dämpfend.

Die Investitionen gingen infolge eines geänderten Ausweises von Großrevisionen zurück. Darüber hinaus kam es zu Verzögerungen bei verschiedenen Investitionsprojekten.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg insbesondere in den operativen Bereichen bei Triebfahrzeugführer:innen und Instandhalter:innen.

**REGION EASTERN EUROPE**

- *Leistungsrückgänge infolge des Ukraine-Kriegs wurden durch neue Binnenverkehre mehr als kompensiert.*
- *Belastungen infolge gestiegener Faktorkosten insbesondere für Energie.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
<b>REGION EASTERN EUROPE</b>					
Beförderte Güter in Mio. t	9,0	8,8	+0,2	+2,3	7,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.654	2.555	+99	+3,9	2.377
Betriebsleistung in Mio. Trkm	4,2	4,2	-	-	3,9
Gesamtumsatz in Mio. €	255	179	+76	+42,5	176
Außenumsatz in Mio. €	159	107	+52	+48,6	116
EBITDA bereinigt in Mio. €	25	18	+7	+38,9	13
EBIT bereinigt in Mio. €	8	6	+2	+33,3	3
Brutto-Investitionen in Mio. €	25	17	+8	+47,1	4
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.213	3.965	+248	+6,3	3.893

Die Leistungsentwicklung in Eastern Europe verlief, getrieben durch neue Verkehre in Polen und Rumänien, leicht positiv.

Infolgedessen verbesserten sich auch die operativen Ergebnisgrößen deutlich. Ursächlich hierfür war in erster Linie die Entwicklung der Erträge:

- **Umsatz:** deutliche Zunahme, bedingt durch Neuverkehre und Preiseffekte. Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas weniger deutlich.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Anstieg auf niedrigem Niveau, im Wesentlichen verursacht durch höhere Erträge aus Versicherungsleistungen bei DB Cargo Polska.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem preis- und leistungsbedingt deutlichen, aber unterproportionalen Anstieg.

- **Materialaufwand:** spürbare Zunahme, im Wesentlichen infolge der Nachfrageentwicklung sowie steigender Preise für Energie und eingekaufte Transportleistungen. Die Aufwendungen für Instandhaltungen erhöhten sich zudem infolge einer veränderten Bilanzierung von bisher investiv abgebildeten Großrevisionen. Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas weniger deutlich.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Anstieg aufgrund von höheren Reparaturen bei Lokomotiven in Rumänien. In Polen wurde zudem infolge der positiven Geschäftsentwicklung die Beschäftigung von kurzfristig verfügbaren Leiharbeiter:innen intensiviert. Effekte aus Rückstellungszuführungen für Ladungsschäden in Polen wirkten ebenfalls aufwandserhöhend.

- **Personalaufwand:** Zunahme, v. a. tarifbedingt. Zudem hat DB Cargo Romania seinen Personalbestand infolge der positiven Geschäftsentwicklung deutlich ausgeweitet.

– **Abschreibungen:** investitionsbedingte Zunahme. Die Brutto-Investitionen stiegen aufgrund der Verlängerung bestehender langfristiger Mietverträge für Lokomotiven in Rumänien und Ungarn deutlich. Die Investitionszuschüsse sanken, da Investitionen in Polen im Vorjahr von der EU gefördert wurden.

Die Mitarbeitendenzahl stieg infolge der Leistungsentwicklung in Rumänien.

**FLS**

- *Ukraine-Krieg und Energiepreisteigerungen haben massive Nachfragerückgänge auf dem eurasischen Korridor zur Folge.*
- *Zusätzliche Nachfrageeinbußen durch Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Konjunkturoentwicklung.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
<b>FLS</b>					
Gesamtumsatz <sup>1)</sup> in Mio. €	311	336	-25	-7,4	-
Außenumsatz <sup>1)</sup> in Mio. €	253	269	-16	-5,9	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	11	11	-	-	-
EBIT bereinigt in Mio. €	8	8	-	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	4	3	+1	+33,3	-
Mitarbeitende per 30.06. <sup>1)</sup> in VZP	688	648	+40	+6,2	-

<sup>1)</sup> Wert für das erste Halbjahr 2022 bzw. per 30.06.2022 angepasst.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte FLS lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022. Erträge und Aufwendungen verringerten sich in gleichem Umfang:

- **Umsatz:** Rückgang durch Umsatzausfälle bei den Eurasia-Geschäften infolge des Ukraine-Kriegs wurden teilweise durch die Übernahme von Geschäften der DB Cargo Italia Services (Spezialverkehre) ausgeglichen, die im Vorjahr in der Region Central Europe ausgewiesen wurden.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Anstieg auf niedrigem Niveau infolge höherer Leistungen für Dritte.

Auf der Aufwandsseite kam es getrieben durch den Materialaufwand zu einem Rückgang.

- **Materialaufwand:** Rückgang wurde im Wesentlichen durch niedrigere Frachtraten für Lkw-Verkehre getrieben.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Rückgang infolge geringerer Zahlungen für Mieten und Schäden.

Der Anstieg der anderen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig teilweise kompensierend:

- **Personalaufwand:** Anstieg, v. a. aufgrund der höheren Mitarbeitendenzahl.
- **Abschreibungen:** investitionsbedingte Zunahme auf niedrigem Niveau.

Die Brutto-Investitionen stiegen aufgrund langfristiger Verlängerungen von Mietverträgen.

Die Mitarbeitendenzahl stieg v. a. durch die Zuordnung der DB Cargo Italia Services in die Sparte FLS.

## INFRASTRUKTUR


### Entwicklung auf den relevanten Märkten

Im ersten Halbjahr 2023 war die Trassennachfrage getrübt von konjunkturell bedingten Rückgängen im Güterverkehr. Der Personenverkehr verzeichnete hingegen eine stabile Entwicklung in der Trassennachfrage, sodass, trotz der EVG-Streiks, das Absatzergebnis des Vorjahres im Personenverkehr leicht übertroffen werden konnte. Dabei führten Vergabeeffekte innerhalb des Nahverkehrs zu einer Verschiebung der Marktanteile von den konzerninternen zu den konzernexternen Bahnen.

Die weiterhin hohen Einschränkungen durch die erforderlichen Investitionen in das Schienennetz verknappen darüber hinaus die Kapazität.

Die Zahl der Stationshalte lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022. Der Marktanteil konzerninterner Bahnen im Schienenpersonenverkehr hat sich im Vergleich zum Vorjahr verringert.

### Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen

Die Untersuchungen zu dem tragischen Zugunfall in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 dauern noch an. Der DB-Konzern arbeitet sehr eng mit den Ermittlungsbehörden zusammen. Rein vorsorglich wurden 2022 umfangreiche Maßnahmen aus dem Unglück abgeleitet ([Inspektion und Austausch von Betonschwellen](#)  44).

### Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Seit Sommer 2022 läuft im DB-Konzern ein vorsorgliches Programm zu Inspektion und Austausch von Betonschwellen. Hintergrund des Prüfprogramms ist das Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022. Noch ist die Unfallursache nicht abschließend geklärt. Nach derzeitigem Kenntnisstand waren schadhafte Betonschwellen Ursache des

tragischen Unglücks. Direkt nach einem ersten Anfangsverdacht eines möglichen Herstellungsfehlers als Unfallursache hatte der DB-Konzern ein Sonderinspektionsprogramm für Betonschwellen angestoßen. Zunächst waren hiervon rund 200.000 Schwellen bundesweit einer bestimmten Bauart und eines bestimmten Herstellers betroffen.

Zusätzliche materialtechnische Untersuchungen zeigten teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit der Schwellen. Weitere Detailuntersuchungen zeigen, dass eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, mitursächlich für die Schäden sein könnte. Als weitere Konsequenz hat der DB-Konzern aufgrund dieser Erkenntnisse im November 2022 weitere rund 130.000 Schwellen mit der gleichen Gesteinsart bundesweit überprüft. Das Prüfprogramm wurde hierbei auf weitere Hersteller ausgeweitet.

Von Beginn an galt und gilt weiterhin: Wo immer der DB-Konzern während der Inspektionen besondere Auffälligkeiten an den Schwellen entdeckt, werden sie schnellstmöglich ausgewechselt. Um die Sicherheit im Bahnbetrieb zu gewährleisten, können die Züge bis zum Austausch in den betroffenen Streckenabschnitten nur mit geringerer Geschwindigkeit fahren. Teilweise muss der DB-Konzern Strecken auch schon vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten sperren.

Der DB-Konzern hat zudem einen Kreis interner und externer Expert:innen eingerichtet, um mögliche weitere präventive Maßnahmen zur Instandhaltung von Betonschwellen fortlaufend zu prüfen. So hat der DB-Konzern im April 2023 die Regularien zur Überwachung von Betonschwellen nochmals verschärft. Erkenntnisse aus den bisherigen Inspektionen und Untersuchungen hat der DB-Konzern zum Anlass genommen, um die bereits hohen Standards der bestehenden Inspektions- und Instandhaltungsprozesse auszuweiten: Demnach gelten künftig strengere Kriterien zur Klassifizierung schadhafter Schwellen, für deren Herstellung die gleiche Gesteinsart verwendet wurde.

Als Konsequenz dieses präventiven Prüfprogramms tauscht der DB-Konzern 2023 rund 480.000 Schwellen aus. Damit verbunden sind rund 400 zusätzliche Baustellen im Schienennetz, die sich auf Reisende und Güterverkehrskunden erheblich auswirken. Der DB-Konzern arbeitet mit Hochdruck daran, alle Beeinträchtigungen schnellstmöglich zu beseitigen.

Den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ersetzt der DB-Konzern den tatsächlich eingetretenen Schaden, der im Zusammenhang mit den Schwelleninspektionen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht. 2022 hat die DB Netz AG Vergleichszahlungen an konzerninterne und -externe Kunden i. H. v. insgesamt 9 Mio. € vereinbart. Die bisherigen Regelungen gelten unverändert auch für die aktuelle Ausweitung des Programms.



## Entwicklung der Infrastruktur

2023 fließen voraussichtlich 16,1 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind LuFV-Mittel (Zuschüsse und Eigenbeitrag) i. H. v. 6,6 Mrd. €, rund 3,4 Mrd. € für die Instandhaltung, 2,7 Mrd. € für Projekte des Bedarfsplans sowie Mittel für das Bestandsnetz außerhalb der LuFV wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), DSD 14 oder das Klimaschutzprogramm (KSP) i. H. v. rund 3,1 Mrd. €. Zudem treten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns 2023 mit Eigenmitteln von rund 2 Mrd. € für Ersatzinvestitionen (z. B. zum Ausgleich der Inflationseffekte) und zusätzlichen Instandhaltungsaufwendungen in Vorleistung, die gleichfalls in den Erhalt der Schienenwege investiert werden. Diese Vorleistungen sollen 2024 durch Bundesmittel abgelöst werden.

- Im Projekt Stuttgart 21 wurde im ersten Halbjahr 2023 die letzte der 28 Kelchstützen des künftigen Durchgangsbahnhofs betoniert. Die Rohbauarbeiten in den Tunneln sind weitgehend abgeschlossen, fast überall laufen bereits die Ausbauarbeiten für die Fahrbahn und eisenbahntechnische Ausrüstung.
- Im April 2023 wurden weitere Fortschritte bei der Beseitigung der Hochwasserschäden aus 2021 verzeichnet. Auf einem 24 km langen Abschnitt konnte die Eifelstrecke zwischen Kyllburg und Gerolstein in Rheinland-Pfalz wiederhergestellt werden. Dabei wurden die bei der Flutkatastrophe zerstörten Gleise sowie neun Brücken saniert. Parallel zogen die Bauteams viele Kilometer Kabel für neue Technik und Signale. Errichtet wurden auch sechs moderne Stellwerksmodule.
- Im Mai 2023 eröffnete das Informationszentrum zur Neubaustrecke Dresden–Prag im sächsischen Heidenau. Multimediale Ausstellungsstücke vermitteln Informationen u. a. über die tschechisch-deutsche Zusammenarbeit, den Streckenverlauf, die Geologie und den Tunnelbau. In der Begegnungsstätte wird außerdem dazu eingeladen, die Menschen hinter dem Projekt kennenzulernen und über die vielfältigen Einblicke in den Dialog zu treten.

BAUBEGINNE 1. HALBJAHR 2023	
PROJEKTNAME	PROJEKTBECHREIBUNG
Ausbaustrecke Leipzig – Dresden (VDE 9)	3. Baustufe: Neubau Kreuzungsbauwerk Dresden
Ausbaustrecke Berlin – Dresden	Umbau Bahnhof Zossen

Zum ersten Halbjahr 2023 befanden sich insgesamt 211 Bedarfsplan- und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG-)Projekte in Planung und Bau.

Weitere Informationen zu den Projekten sind im [BauInfo-Portal](#) verfügbar.

## Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

### RAHMENBEDINGUNGEN

#### Trassenpreise für 2024 genehmigt

Mit Beschluss vom 30. März 2023 hat die BNetzA die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2024 genehmigt. Die geplante Steigerung der Trassenentgelte um 3,5% für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), um 2,0% für den Schienengüterverkehr (SGV) und um 3,0% für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kann aufgrund der am 25. April 2023 in Kraft getretenen neunten Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) derzeit nicht umgesetzt werden. Mit der Änderung im RegG wurde die Kopplung der Trassenentgelte des SPNV aufgehoben und für die Fahrplanjahre 2023/2024 und 2024/2025 auf 1,8% p. a. gedeckelt. Die BNetzA hat daraufhin ein Verfahren zur »möglichen Teilaufhebung und neuen Genehmigung des TPS 2024« eingeleitet. Der Ausgang des Verfahrens ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht abzuschätzen.

#### Ausgangsniveau und Obergrenze Gesamtkosten festgelegt

Mit Beschluss vom 7. März 2023 wurde das Ausgangsniveau der Gesamtkosten der zweiten Regulierungsperiode für die DB Netz AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH final auf insgesamt 6.378 Mio. € festgelegt.

#### Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Im September 2017 wurde zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt vereinbart, ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit durchzuführen. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und eines Vorschlags des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung an, dies wird noch mindestens ein Jahr andauern. Der Weiterbau und die Sanierung des beschädigten Bereichs wurden vom Schlichtungsverfahren entkoppelt; mit Ausnahme der Herstellung der Oströhre sind die Leistungen der ARGE mittlerweile abgeschlossen. Die Rheintalbahn ist im Frühjahr 2022 temporär umverlegt worden, um die havarierte Oströhre von oben mit einer offenen Baugrube sanieren zu können. Die Baugrubenumschließung wird derzeit erstellt, mit dem Abbruch der Tunnelvortriebmaschine wird voraussichtlich noch im Sommer 2023 begonnen. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Vergleiche geschlossen. Die ARGE und ihre Versicherungen tragen die mit den EVU vereinbarten Vergleichszahlungen zunächst in Höhe des Vorschlags des juristischen Gutachters.

## DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

### Mobilfunkausbau vor Plan

Der Ausbau eines lückenlosen Mobilfunknetzes entlang der Schiene kommt schneller voran als geplant. Bereits jetzt stellt die Telekom fürs Telefonieren und Surfen auf 97% der Hauptverkehrsstrecken des DB-Konzerns LTE mit 200 Mbit/s zur Verfügung. Für die lückenlose Mobilfunkversorgung hat die Telekom rund 300 Mobilfunkmasten neu gebaut sowie 700 bestehende Funkstandorte modernisiert oder erweitert. Der DB-Konzern und die Telekom hatten sich im Juni 2021 darauf geeinigt, das gesamte Streckennetz des DB-Konzerns bis Ende 2026 lückenlos mit leistungsfähigem Mobilfunk zu versorgen, und Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe auf den Weg gebracht.

## UMWELTMASSNAHMEN

– Das Thema Grünes Bauen ist ein wichtiges Handlungsfeld auf dem Weg zur Klimaneutralen DB 2040 und ergänzt die verschiedenen Projektaktivitäten um das herausfordernde Handlungsfeld der Scope-3-Emissionen insbesondere bei der Errichtung und Unterhaltung unserer Infrastruktur. Eng verknüpft ist das Grüne Bauen auch mit unseren Zielsetzungen im Ressourcenschutz. Das Thema wurde im Rahmen einer Fachtagung Grünes Bauen, die am 7. Februar 2023 stattfand, für die Schiene durch die Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB) erstmals breit den Stakeholdern und Partnern vorgestellt. In einer gemeinsamen Erklärung haben sich der DB-Konzern, Planer:innen, Bauwirtschaft und Bahnindustrie innerhalb der ZIB zu ihrer gemeinsamen Verantwortung für die Erreichung der Klimaschutzziele bekannt.

Ein erstes erfolgreiches Pilotprojekt der ZIB wird nun in die Fläche ausgerollt: Mit der ressourcenschonenden Sanierung von Gewölbebrücken können in den nächsten Jahren in über 230 geeigneten Projekten rund 50.000 t CO<sub>2</sub>e eingespart werden. Der Erhalt von Gewölbebrücken ist aktiver Klimaschutz, denn wir können auf den Neubau und somit z. B. auf einen energie- und CO<sub>2</sub>-intensiven neuen Stahlbetonrahmen verzichten. Der Erhalt der Bausubstanz zahlt somit auf unsere Nachhaltigkeitsziele, insbesondere im Klima- und Ressourcenschutz, ein.

– Seit 2023 verzichten wir auf den Einsatz von **Glyphosat** 18 in Deutschland.

## ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2023

- *Pünktlichkeit baubedingt sowie infolge höherer Netzauslastung schwächer.*
- *Umsätze nur leicht gestiegen – Streiks der EVG und hohe Bautätigkeit haben deutlich dämpfenden Effekt.*
- *Höhere Aufwendungen insbesondere für Verbesserungen der Kapazität und Qualität sowie Kostensteigerungen treiben die deutlich schwächere Ergebnisentwicklung.*

DB NETZE FAHRWEG	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	91,7	92,3	- 0,6	-	94,2
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland <sup>1)</sup> in %	90,7	91,5	- 0,8	-	93,6
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	557,5	562,6	- 5,1	- 0,9	542,3
davon konzernexterne Bahnen	217,5	205,4	+ 12,1	+ 5,9	179,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	39,0	36,5	+ 2,5	-	33,2
Gesamtumsatz in Mio. €	3.142	3.116	+ 26	+ 0,8	2.803
Außenumsatz in Mio. €	1.068	995	+ 73	+ 7,3	812
Anteil am Gesamtumsatz in %	34,0	31,9	+ 2,1	-	29,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	102	834	- 732	- 87,8	708
EBIT bereinigt in Mio. €	- 240	496	- 736	-	379
Brutto-Investitionen in Mio. €	3.703	3.019	+ 684	+ 22,7	2.875
Netto-Investitionen in Mio. €	901	718	+ 183	+ 25,5	636
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	54.316	51.976	+ 2.340	+ 4,5	48.021
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	53.624	51.787	+ 1.837	+ 3,5	47.545

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





Die Pünktlichkeit ist auch im ersten Halbjahr 2023 wegen der weiterhin wirkenden Struktureffekte rückläufig. Ursächlich ist v. a. die hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur insbesondere im hochausgelasteten Engpassnetz infolge des zum Teil weiter steigenden Verkehrsvolumens bei gleichzeitig eingeschränkter Infrastrukturkapazität. Diese Einschränkungen sind maßgeblich durch Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie vermehrte Infrastrukturstörungen verursacht.

Die Betriebsleistung auf dem Netz ging insgesamt leicht zurück. Treiber waren Ausfälle infolge der **Streiks der EVG** 20 sowie aufgrund einer hohen Bautätigkeit im Netz. Bei konzerninternen Kunden sank die Betriebsleistung infolge der Abgabe von Verkehren v. a. im Regionalverkehr sowie der Geschäftsentwicklung im Schienengüterverkehr. Die Übernahme von Verkehren durch konzernexterne Kunden konnte die negativen Effekte teilweise kompensieren.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insbesondere infolge zusätzlicher Belastungen sowie des Wegfalls von Sondereffekten aus dem ersten Halbjahr 2022 angespannt. Die Ertragsentwicklung war insgesamt schwächer:

- **Umsatz:** leichter Anstieg; positive Preiseffekte wurden durch streik- und baubedingte negative Effekte fast vollständig aufgezehrt.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Rückgang (–29,8%/–173 Mio. €), u. a. infolge des Wegfalls von Erträgen aus Immobilienverkäufen im ersten Halbjahr 2022 sowie rückläufiger Projekterträge.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen insbesondere für Maßnahmen zum Kapazitätsausbau und zur Qualitätsverbesserung sowie aus Kostensteigerungen:

- **Materialaufwand:** starker Anstieg (+40,2%/+451 Mio. €) ist maßgeblich auf deutlich höhere Instandhaltungsleistungen zurückzuführen (insbesondere im Zusammenhang mit Qualitäts- und Kapazitätsmaßnahmen sowie dem [Austausch von Betonschwellen](#)  44). Zudem stiegen die Aufwendungen für Energie (v. a. preisbedingt; teilweise kompensierende Effekte aus der [Strompreisbremse](#)  6 sind im [außerordentlichen Ergebnis](#)  25 ausgewiesen) sowie Grünpflege und Winterdienst.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** deutliche Zunahme (+32,1%/+192 Mio. €) resultierte u. a. aus der im ersten Halbjahr 2023 eingeführten [Konzernumlage](#)  23 und aus höheren Aufwendungen für Projekte sowie für IT-Leistungen.
- **Personalaufwand:** leichter Anstieg (+3,2%/+59 Mio. €) insbesondere infolge der höheren Mitarbeitendenzahl.
- **Abschreibungen:** ebenfalls leichter Anstieg (+1,2%/+4 Mio. €).

Die Investitionen stiegen v. a. infolge höherer Investitionen in das Bestandsnetz deutlich an.

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


## Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

### RAHMENBEDINGUNGEN

#### Genehmigungsverfahren der Stationsentgelte 2023

Die BNetzA prüft im laufenden Verfahren die Genehmigung der beantragten Stationsentgelte 2024 der DB Station&Service AG. Die Behörde hat von ihrer Verlängerungsoption zur Prüfung des Genehmigungsantrags Gebrauch gemacht und die Frist des Verfahrensablaufs bis zur Genehmigungsfiktion auf den 30. September 2023 verlängert.

### Bahnhofsprogramm

Aufbauend auf den Erfahrungen aus dem Konjunktur- und Handwerker:innenprogramm 2020 und 2021 wurde 2022 ein Bahnhofsprogramm konzipiert, das derzeit bezüglich der Realisierung mit den relevanten Partnern besprochen wird. Um einen leistungsfähigen, attraktiven Zugang zur Schiene zu gewährleisten und auf die verkehrspolitischen Ziele einzuzahlen, müssen Bahnhöfe gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen ganzheitlich entwickelt werden. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wird deutlich, dass auch die Kund:innenzufriedenheit am deutlichsten durch ganzheitliche Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen gesteigert werden kann. Dies schließt die eigentliche Verkehrsinfrastruktur, das Empfangsgebäude sowie die Anschlussmobilität und den Vorplatz ein. Die Maßnahmen sind auch erforderlich, um den hohen Nachholbedarf zu reduzieren. 2023 wird DB Netze Personenbahnhöfe aus Eigenmitteln die ersten 30 Zukunftsbahnhöfe realisieren. Die Methodik hierzu ist unter [Digitalisierung und Innovation – Verstetigung des Zukunftsbahnhof-Ansatzes](#)  49 zu finden.

### ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

#### Modernisierung, Inbetriebnahme und Neubau von Bahnhöfen

- **Dortmund Hauptbahnhof:** Die Arbeiten zur Modernisierung des Hauptbahnhofs mit seinen acht Bahnsteigen laufen voraussichtlich bis zum ersten Quartal 2025. Bereits seit Mai 2023 ist mit der Inbetriebnahme des Bahnsteigs 4 und des dazugehörigen Aufzugs die gesamte Verkehrstation barrierefrei erreichbar. Aktuell laufen die Arbeiten am sechsten Bahnsteig, der im Dezember 2023 wieder in Betrieb genommen werden soll.
- **Ostbahnhof Berlin:** Die Bauarbeiten am Hallendach gehen voran. Im Mai 2021 wurden Gerüstplattformen errichtet, um die Erneuerung der gesamten Dachhaut, den Einbau neuer Oberlichter und die Erneuerung des Korrosionsschutzes an allen Dachbindern durchzuführen. Zum August 2023 soll mit einer ersten teilweisen Verschiebung der Gerüstplattformen rund ein Drittel des Hallendachs im Neuzustand für die Kund:innen sichtbar sein. Die Maßnahmen sollen bis Ende 2024 abgeschlossen sein. 2025 folgt dann nachlaufend der Rückbau der Baubehelfe.
- **Duisburg Hauptbahnhof:** Seit Mitte 2022 laufen die Arbeiten zur Erneuerung aller Bahnsteige und zum Bau des neuen Hallendachs. Mitte Juli 2023 wurde der erste der sechs Bahnsteige inkl. des zugehörigen neuen Hallendachs nach Neubau wieder für den Verkehr freigegeben. Fortsetzend wird mit Sperrung der betreffenden Gleise

der Neubau des Bahnsteigs 5 vorangetrieben, der bis Mitte 2024 abgeschlossen sein soll. Das Gesamtprojekt, bei dem auch ein Großteil der Oberleitung im Bereich des Hauptbahnhofs erneuert wird, läuft nach aktueller Planung bis 2028.

## DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

### Reisendeninformation der Zukunft

Im Rahmen der Erneuerung der Fahrgastinformationsanlagen wird zurzeit ein neues, zentrales Steuerungs- und Publikationssystem (IRIS+) entwickelt. In Kombination mit der Reisendeninformations-(RI-)Plattform werden über dieses System Informationen für Reisende am Bahnhof ausgespielt. Nach erfolgreicher Pilotierung fiel im vierten Quartal 2019 der Beschluss zur deutschlandweiten Einführung. Im Juni 2023 liefen rund 750 Bahnhöfe mit RI-Plattform und IRIS+.

Neben der Umstellung von Bahnhöfen auf IRIS+ werden auch Innovationen in der Kund:inneninformation vorbereitet und eingeführt, z. B. die Publikation von Ersatzverkehren auf den Infotafeln im Bahnhof oder digitale Wagenreihungspläne am Bahnsteig auf Basis von Echtzeitdaten im Regional- und Fernverkehr. Diese Neuerungen werden voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2023 zu sehen sein.

Gleichzeitig laufen im Kontext der Kund:inneninformation die Vorbereitungen zur Einführung der neuen Systeme an den kleineren Bahnhöfen: Die nächste Generation des Dynamischen Schriftdisplay (DSA+) am Bahnhof soll künftig ebenfalls über die neuen Systeme RI-Plattform und IRIS+ gesteuert werden. Dafür werden bundesweit alle rund 6.800 Anzeigegeräte ausgetauscht. Es wurden bereits rund 100 neue Geräte der neuen Generation installiert. Der weitere Rollout befindet sich im Hochlauf.

### WLAN an Bahnhöfen

Ende des ersten Halbjahres 2023 stand unseren Kund:innen und Bahnhofsbesucher:innen ein kostenloses WLAN-Angebot an über 600 Bahnhöfen zur Verfügung. Die Realisierung dieses Angebots erfolgt sowohl durch DB-eigene WLAN-Installationen (vorhanden an 152 größeren Verkehrsknotenpunkten, darunter alle Hauptbahnhöfe der höchsten Kategorie), als auch über WLAN-Netzwerke von Kooperationspartnern. Damit erreicht das WLAN-Angebot an Bahnhöfen bereits jetzt mehr als die Hälfte aller Reisenden pro Tag.

### Neuausrichtung der Online-Kanäle

Die Neuausrichtung der Online-Kanäle über den Hauptkanal auf [bahnhof.de](https://bahnhof.de) wurde weiter ausgebaut. Schwerpunkte waren die Neugestaltung der Bahnhofsinformationen, die Barrierefreiheit und die Verbesserung der Datenqualität. Erste neue Funktionen zur Fahrradmobilität und zum qualifizierten Busersatzverkehr als Pilot für eine Korridormaßnahme am Beispiel Nürnberg–Würzburg wurden integriert. Das Portal wird durch die Kund:innen gut angenommen und konnte seine Reichweite deutlich ausbauen.

### Smart City bei DB Station&Service

Mit [Smart City | DB](#) verbessern wir den Lebensalltag durch intelligente und umweltfreundliche Angebote und integrieren Bahnhöfe besser in Kommunen und Städte. 2023 konnten wir weitere Maßnahmen umsetzen:

- **Click&Collect am Bahnhof:** Bis Juni 2023 wurden bereits rund 300 neue Paketstationen mit dem Click&Collect-Service »Box – Die Abholstation« an Bahnhöfen aufgebaut. Im Rahmen der Kooperation mit der Deutschen Post DHL soll deren Anzahl auf rund 800 erhöht werden.
- **Mobility Hubs:** Im Bereich Mobility konnten 2023 weitere Angebote an Bahnhöfen geschaffen werden. So wurden die Bahnhöfe Zuffenhausen und Böblingen in Kooperation mit der S-Bahn Stuttgart mit Mobility Hubs ausgestattet. Weiterhin wurde der Bahnhof Hamburg-Harburg in Kooperation mit der Hamburger Hochbahn (HVV Switch) erschlossen bzw. mit einem Mobility Hub ausgestattet und in Betrieb genommen. Der bislang größte Mobility Hub befindet sich am Bahnhof Berlin Südkreuz. Für 2023 sind insgesamt 40 weitere Mobility Hubs auf DB-Flächen für eine Realisierung vorgesehen.
- **Coworking-Angebot:** Das Coworking-Angebot everyworks hat sein Netzwerk auf acht Standorte erweitert. Es konnten in unmittelbarer Umgebung der Hauptbahnhöfe in Hamburg und Erfurt Kooperationsstandorte mit Partnern realisiert werden.
- **Micro-Depot:** Mit dem Micro-Depot setzen wir auf eine nachhaltige letzte Meile und eine klimafreundliche Weiterverteilung von Sendungen mittels z. B. Lastenrädern. 2023 wurde in Hamburg im Rahmen eines europäischen Förderprojekts ein Micro-Depot eröffnet. Weitere Standorte in Berlin, Köln, München und Dresden befinden sich in Kooperation mit den jeweiligen Städten und Logistikpartnern aktuell in Vorbereitung.
- **Smart-City-Partnerschaften:** Gemeinsam mit unserem Partner, der Freien und Hansestadt Hamburg, haben wir im April 2023 einen Hackathon durchgeführt, an dem über 100 Teilnehmende innovative Ideen rund um das Thema Fahrrad entwickelt haben.

- **Urban Analytics:** Datengetriebene Analysen zur Anschlussmobilität sowie klimatischer Einflussfaktoren im Bahnhofsumfeld werden in 2023 ausgeweitet, um Produkte und Maßnahmen auf den Bahnhofsvorplätzen und im Bahnhofsumfeld der Zukunftsbahnhöfe zielgerichtet zu planen und zu realisieren.
- **Aufenthaltsqualität:** Produktentwicklungen für Aufenthaltsqualität werden im Prototyp- und Minimum-Viable-Product-Status in 2023 weiterentwickelt. Das von uns entwickelte Außenmöbel Freiraum Kit wird ab dem dritten Quartal im Ausstattungskatalog für die Bahnstationsmanagements abrufbar sein. Am Standort Hamburg-Harburg wird die Kombination aus Aufenthaltsqualität und Anschlussmobilität getestet.

#### Verstetigung des Zukunftsbahnhof-Ansatzes

Die ganzheitliche Entwicklung der Bahnhöfe nimmt 2023 weiter Fahrt auf. Neu gestaltete Innenbereiche, funktionale Sitzgelegenheiten, erweiterte Wegeleitsysteme und attraktive Vorplätze sind einige Aspekte, die wichtig sind, um Bahnhöfe zu schaffen, an denen sich die Menschen wohlfühlen. Abgeleitet aus umfassenden Erkenntnissen wurden dementsprechend für jede Produktlinie Qualitätsstandards entwickelt und zu einer Methodik Zukunftsbahnhof zusammengeführt. Mit dem strukturierten Angang dieser Methodik und den dahinterliegenden Standards wird eine ganzheitliche Betrachtung unserer Bahnhöfe sichergestellt. Die Standards dieser Methodik werden zudem mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Bund gemeinsam definiert. 2023 wurde an 35 Bahnhöfen die Modernisierung nach dieser Methodik angestoßen. Ziel ist es, hiervon 30 Bahnhöfe noch bis Ende 2023 kundenwirksam umzusetzen.

#### Innovative Angebote im Bahnhof

- Der kassenlose 24/7 ServiceStore bietet seit Juni 2023 am Berliner Ostbahnhof Bahnreisenden ein großes Angebot für die Reise und den täglichen Bedarf. Mithilfe einer App, dem Einsatz von KI und modernster Kameratechnologie ist dort der Einkauf schnell und rund um die Uhr möglich. Mit diesem weiteren Angebot im Ostbahnhof verbessert der DB-Konzern den Service für täglich rund 80.000 Reisende und Besucher:innen.
  - Zudem testen wir verschiedene innovative Automatenkonzepte, die ein zusätzliches Angebot für die Reisenden an den Bahnhöfen schaffen und auf Mikroflächen umsetzbar sind. Am Berliner Ostbahnhof versorgt seit Dezember 2022 die unmanned Baristabar the moc im Rahmen eines Pilotprojekts die Reisenden rund um die Uhr mit Baristaspezialitäten. Die robotikgestützte Zubereitung bringt neuartige Technologie in den Bahnhof.
- #### UMWELTMASSNAHMEN
- **Sustainable Railway Station:** Gemeinsam mit SNCF Gares & Connexions haben wir eine Charta entwickelt, in der wir definieren, welche Kriterien ein Bahnhof in Planung, beim Bau und im Betrieb erfüllen soll, um als nachhaltig zu gelten. Diese wurde im Juni 2023 unterzeichnet.
  - **Bike+Ride-Offensive:** Die [Bike+Ride-Offensive](#) grün **Nr. 156** unterstützt Kommunen dabei, bundesweit zusätzliche Stellplätze für Fahrräder an Bahnhöfen zu schaffen. Seit Programmbeginn 2019 wurden bis Mitte 2023 über 15.000 Stellplätze umgesetzt. Für über 50.000 Stellplätze liegen abgestimmte Konzepte vor. Seit 2021 haben wir über die »Informationsstelle Fahrradparken am Bahnhof« über 70 Kommunen bei der Umsetzung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen beraten. Mit den Mobilitätsdaten liefert die App eine Planungsgrundlage für die Kommunen, um ihre Fahrradinfrastruktur bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.
  - **App DB Rad+:** Mit [DB Rad+](#) grün **Nr. 110** fördern wir intermodale Reiseketten aus Fahrrad und Bahn. Radfahrende sammeln in teilnehmenden Städten Kilometer und können sie anschließend digital bei unseren Partnern aus der Region und am Bahnhof gegen Rabatte und Prämien einlösen. Seit dem Start im April 2023 sind in Berlin bereits über 3 Mio. km »erradelt« worden, bundesweit sind es über 7 Mio. km. Seit Juli 2023 ist auch Freiburg dabei. Weitere Städte sollen 2023 noch folgen. Mit den Mobilitätsdaten liefert die App eine Planungsgrundlage für die Kommunen, um ihre Fahrradinfrastruktur bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.
  - **DB Radfix:** 2022 wurde unser Reparaturservice [DB Radfix](#) grün **Nr. 151** am Bahnhof Berlin Südkreuz und am Karlsruher Hauptbahnhof eingeführt. Damit können Reparaturen und Wartungen für Fahrräder bequem online gebucht werden. Mit dem Hauptbahnhof Freiburg und Hamburg-Bergedorf sind 2023 zusätzliche Standorte hinzugekommen. Weitere sind geplant.
  - **Energiemanagementsystem:** 2023 setzen wir Energieeinsparmaßnahmen wie z. B. die Umrüstung auf [LED](#) grün **Nr. 50**, Optimierung der Steuerungstechnik oder Reduzierung des Wärmebedarfs fort. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur klimafreundlichen Wärmeversorgung planerisch untersetzt und zur Umsetzung gebracht.

## ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2023

- Nachfrageentwicklung annähernd stabil.
- Vermietungsgeschäft erholt sich nach coronabedingten Einschränkungen weiter deutlich.
- Zusätzliche Belastungen u. a. durch Preissteigerungen insbesondere für Energie und Instandhaltung.
- Maßnahmen zur Energieeinsparung sowie zur Verbesserung von Qualität und Kundenzufriedenheit umgesetzt.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
<b>DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE</b>	<b>2,77<sup>1)</sup></b>	<b>2,78<sup>1)</sup></b>	<b>- 0,01</b>	<b>-</b>	<b>2,89</b>
Anlagenqualität in Schulnote	2,77 <sup>1)</sup>	2,78 <sup>1)</sup>	- 0,01	-	2,89
Stationshalte in Mio.	77,8	77,7	+ 0,1	+ 0,1	76,2
davon konzernexterne Bahnen	23,5	21,9	+ 1,6	+ 7,3	19,4
Gesamtumsatz in Mio. €	732	697	+ 35	+ 5,0	680
davon Stationserlöse in Mio. €	509	495	+ 14	+ 2,8	451
davon Vermietung in Mio. €	194	181	+ 13	+ 7,2	204
Außenumsatz in Mio. €	339	300	+ 39	+ 13,0	303
EBITDA bereinigt in Mio. €	89	142	- 53	- 37,3	201
EBIT bereinigt in Mio. €	6	61	- 55	- 90,2	123
Brutto-Investitionen in Mio. €	556	490	+ 66	+ 13,5	397
Netto-Investitionen in Mio. €	254	245	+ 9	+ 3,7	216
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	7.316	6.992	+ 324	+ 4,6	6.002
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	7.170	6.955	+ 215	+ 3,1	5.936

<sup>1)</sup> Vorläufiger ungerundeter Wert.

Die Anlagenqualität lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022.

Die Stationshalte lagen annähernd stabil auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022. Positive Effekte resultierten im Wesentlichen aus Mehrverkehren konzernexterner Kunden. Eine streikbedingt geringere Nachfrage und bauliche Einschränkungen wirkten gegenläufig kompensierend.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer. Der Umsatz wuchs zwar deutlich, jedoch führten stärkere Aufwandssteigerungen u. a. infolge der Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen zur Steigerung der Qualität und Kapazität zu einem deutlichen Rückgang der operativen Ergebnisgrößen. Weitere Treiber waren zusätzliche Belastungen u. a. infolge von preisbedingt höheren Energie- und Instandhaltungsaufwendungen. Die weitere Erholung des Vermietungsgeschäfts sowie Preiseffekte trieben die Ertragsentwicklung und wirkten gegenläufig teilweise kompensierend:

- **Umsatz:** Der Zuwachs ist v. a. auf eine fortschreitende Erholung in der Vermietung nach coronabedingten Einbußen sowie auf dynamisierte, preisbedingt höhere Stationsentgelte zurückzuführen. Treiber waren konzernexterne Kunden aufgrund von Verkehrsübernahmen.

- **Sonstige betriebliche Erträge:** leichter Anstieg (+ 4,3%/ + 3 Mio. €). Zuwächse v. a. bei der Vermarktung von Werbeflächen an konzernexterne Kunden sowie aus der Auflösung von Rückstellungen wurden im Wesentlichen durch stichtagsbedingt geringere Zuschüsse teilweise aufgezehrt. Auf der Aufwandsseite kam es zu Zusatzbelastungen insbesondere im Material- und sonstigen betrieblichen Aufwand:
- **Materialaufwand:** deutliche Zunahme (+ 16,9%/ + 55 Mio. €) resultierte insbesondere aus preis- und mengenbedingt höheren Energieaufwendungen (teilweise kompensierende Effekte aus der **Strompreisbremse** 6 sind im **außerordentlichen Ergebnis** 25 ausgewiesen). Zudem stiegen die Aufwendungen für Maßnahmen zur Steigerung der Qualität an unseren Bahnhöfen sowie für projektbezogene Instandhaltungen.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Zunahme (+ 25,0%/ + 31 Mio. €) resultierte v. a. aus der im ersten Halbjahr 2023 eingeführten **Konzernumlage** 23 sowie aus gestiegenen Aufwendungen für IT-Projekte. Zudem führten u. a. eine wieder steigende Reisetätigkeit und höhere andere personalbedingte Kosten infolge einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl zu Zusatzbelastungen.
- **Personalaufwand:** leichter Anstieg (+ 3,0%/ + 7 Mio. €), v. a. infolge eines höheren Personalbestands.
- **Abschreibungen:** investiv bedingte Erhöhung (+ 2,5%/ + 2 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen stiegen überwiegend infolge der Modernisierung bestehender sowie des Baus neuer Verkehrstationen deutlich. Zusätzlich wirkten sich gestiegene Baukosten aus. Bei gestiegenen Investitionszuschüssen stiegen die Netto-Investitionen weniger deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg infolge eines Personalzuwachses insbesondere in den Bereichen Bau- und Anlagenmanagement, um höhere Investitionsvolumina umsetzen zu können.

## Geschäftsfeld DB Netze Energie

### RAHMENBEDINGUNGEN

#### Festlegungsverfahren zum Bahnstromnetzzugang

Das bereits 2019 von der BNetzA eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz ist Ende Juni 2022 mit der Festlegung zum Abschluss gekommen. Mit der Festlegung wurden Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln sichergestellt und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und Bahnstromnetzbetreiber) verbessert. Sowohl DB Netze Energie als auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen, Triebfahrzeughalter und weitere Bahnstromlieferanten arbeiten auf dieser Grundlage nun an der Umsetzung der

neuen Zugangsregeln bis zum 1. Juli 2026. Dennoch hat die Festlegung einige entscheidende Umsetzungsfragen offen gelassen. Um diese offenen Fragen zu beantworten und die Umsetzung der Festlegung aufseiten der Marktpartner zu unterstützen, ist der Bahnstromnetzbetreiber DB Netze Energie aktuell im Austausch mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbänden, um gemeinsam einen Umsetzungsfragenkatalog zu erarbeiten und diesen an die BNetzA zu übergeben. Parallel dazu hat der Bahnstromnetzbetreiber DB Netze Energie eine Konsultation der elektronischen Nachrichtenformate gestartet, die gegen Ende 2023 abgeschlossen sein soll.

**UMWELTMASSNAHMEN**

**Ausbau erneuerbarer Energien im Bahnstromportfolio**

— **Offshore-Windparks:** DB Netze Energie leistet einen Beitrag zum Neubau des Offshore-Windparks He Dreiht der EnBW durch den Abschluss eines langfristigen Stromabnahmevertrags. Die finale Investitionsentscheidung zum Bau des förderfreien Offshore-Windparks wurde in diesem Jahr durch die EnBW getroffen und der Bau der Anlage wurde begonnen. Die vertragliche Vereinbarung mit der EnBW umfasst eine jährliche Lieferung von rund 80 GWh. Die Lieferung beginnt ab der Inbetriebnahme des Offshore-Windparks (geplant 2026) und erfolgt insgesamt über einen Zeitraum von 15 Jahren.

**Energieversorgung für alternative Antriebe**

— **HVO-Tankstellen:** weitere Schientankstellen von Diesel auf den klimafreundlichen **Biokraftstoff HVO grün Nr. 164** zur Betankung von Schienenfahrzeugen umgestellt. 2022 wurde an den ersten fünf Tankstellen von DB Netze Energie erstmals HVO für Kunden zur Betankung bereitgestellt. Im ersten Halbjahr 2023 sind weitere sieben Standorte dazugekommen, sodass im Juni 2023 insgesamt an zwölf Tankstellen HVO zur Verfügung steht. Darüber hinaus sind weitere HVO-Tankstellen in Planung.

— **Wasserstoffversorgung:** DB Netze Energie hat sich in einem Ausschreibungsverfahren der Bayerischen Regio-bahn (BRB) durchgesetzt und wird den ersten Wasserstoffzug für Bayern mit grünem Wasserstoff versorgen. Dafür baut DB Netze Energie in Augsburg die Wasserstoffinfrastruktur, bestehend aus einer Tankstelle und einem mobilen Speichertrailer, die Ende 2023 in Betrieb gehen wird. Der Wasserstoff-Triebzug der BRB startet ab 2024 den offiziellen Fahrgastbetrieb. Damit wird auf den Strecken Augsburg—Füssen und Augsburg—Weilheim ein dort fahrender Dieseltriebzug ersetzt. Das spart rund 300 t CO<sub>2e</sub> pro Jahr ein.

**ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2023**

- *Umsatzsteigerungen aus Traktionsstrom und stationären Energien treiben positive Ergebnisentwicklung.*
- *Im Verlauf des ersten Halbjahres 2023 spürbare Entspannung auf den Energiemärkten.*
- *Versorgungssicherheit stabil auf hohem Niveau.*

DB NETZE ENERGIE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Versorgungssicherheit in %	99,99 <sup>1)</sup>	99,99 <sup>1)</sup>	-	-	99,99
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	3.717	3.833	- 116	- 3,0	4.031
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.258	1.150	+ 108	+ 9,4	717,9
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	4.182	7.022	- 2.840	- 40,4	7.268
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	186,4	190,2	- 3,8	- 2,0	208,3
Gesamtumsatz in Mio. €	2.136	1.946	+ 190	+ 9,8	1.410
Außenumsatz in Mio. €	961	1.051	- 90	- 8,6	640
EBITDA bereinigt in Mio. €	348	76	+ 272	-	65
EBIT bereinigt in Mio. €	310	35	+ 275	-	23
Brutto-Investitionen in Mio. €	116	102	+ 14	+ 13,7	67
Netto-Investitionen in Mio. €	37	27	+ 10	+ 37,0	23
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	1.958	1.905	+ 53	+ 2,8	1.747
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	1.942	1.896	+ 46	+ 2,4	1.737

<sup>1)</sup> Vorläufiger ungerundeter Wert.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte unverändert beibehalten werden.

Die Mengenentwicklung war differenziert:


- **Traktionsstrom:** Der Absatz ging v. a. durch eine geringere Nachfrage im Schienengüterverkehr (bei konzerninternen Kunden) sowie im Regionalverkehr zurück. Zudem wirkten die **Streiks der EVG 20** dämpfend.
- **Durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden:** Der Anstieg spiegelt v.a. Verkehrszuwächse wider.
- **Stationäre Energien:** Der Stromabsatz sank aufgrund eines rückläufigen Geschäfts mit Industriekunden sowie geringerer Portfoliooptimierungsmaßnahmen am Energiemarkt deutlich.
- **Dieselmotorkraftstoffe:** Die Nachfrage ging getrieben durch die Entwicklung im konzerninternen Güter- und Regionalverkehr ebenfalls zurück. Ein Nachfrageanstieg konzernexterner Kunden wirkte teilweise kompensierend.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr erfreulich. Gestiegene Energiebezugsaufwendungen wurden durch Zuwächse auf der Ertragsseite mehr als kompensiert. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen deutlich.



Die Erträge nahmen spürbar zu:

- **Umsatz:** Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch ein deutlich höheres Preisniveau. Gegenläufig wirkte der Absatzrückgang in den Bereichen Traktionsstrom, stationäre Energien und Dieselmotorkraftstoffe. Insbesondere

der Nachfragerückgang im Bereich der stationären Energien führte zu einer rückläufigen Umsatzentwicklung mit konzernexternen Kunden.

- **Sonstige betriebliche Erträge:** Der sehr starke Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+293 Mio. €) resultierte v. a. aus Erstattungen im Rahmen der **Strompreisbremse**  6 (gegenläufige Effekte im Umsatz infolge vollständiger Weitergabe an die Kunden).

Auf der Aufwandsseite ergab sich v. a. ein preisbedingter Anstieg:

- **Materialaufwand:** Die deutliche Zunahme (+11,1%/+196 Mio. €) resultierte aus dem Energiebezugsaufwand als Folge gestiegener Bezugspreise für Traktions- und stationäre Energien sowie im Energiehandel (teilweise kompensierende Effekte aus der **Strompreisbremse**  6 sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen). Der Preisanstieg überkompensierte gegenläufige Effekte aus der rückläufigen Nachfrage insbesondere im Bereich stationäre Energien deutlich.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Aufwandserhöhend (+28,3%/+15 Mio. €) wirkten im Wesentlichen die eingeführte **Konzernumlage**  23 sowie steigende Aufwendungen für den Betrieb und die Weiterentwicklung von IT-Systemen.
- **Personalaufwand:** Der leichte Anstieg (+1,3%/+1 Mio. €) resultierte aus der gestiegenen Mitarbeitendenzahl.

Die Abschreibungen gingen gegenläufig leicht zurück:


- **Abschreibungen:** leichter Rückgang (–7,3%/–3 Mio. €) der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte. Die Brutto-Investitionen stiegen insbesondere im Bereich der sonstigen Energieversorgungsanlagen (z. B. Neubau von Umrichterwerken) im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III. Die Investitionszuschüsse stiegen im Vergleich zu den Netto-Investitionen weniger stark.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist v. a. zur Umsetzung des höheren Investitionsvolumens aus der LuFV III sowie für die Digitalisierung gestiegen.

### Beteiligungen/Sonstige


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

### DB FAHRZEUGINSTANDHALTUNG

**DB Fahrzeuginstandhaltung**  ist spezialisiert auf den Bereich der schweren, sicherheitsrelevanten Instandhaltung und Instandsetzung von Schienenfahrzeugen und deren Komponenten. Das Ziel ist es, die Verfügbarkeit von Fahrzeugflotten zu erhöhen und für mehr Sicherheit auf der Schiene zu sorgen.

- **Fit für die Verkehrswende:** Wir bauen das Instandhaltungswerk in Neumünster aus und investieren dafür rund 320 Mio. €. Der Ausbau ist erforderlich, um zukünftig auch die neuen ICE-L-Züge dort warten und reparieren zu können.
- **Im 3D-Druck führend in der Bahnindustrie:** Der DB-Konzern erreichte die Marke von 100.000 Ersatzteilen, die mit 3D-Druck-Technik produziert wurden. Das 100.000. Teil ist ein Getriebegehäuse für Rangierlokomotiven. Mit knapp 1 m<sup>3</sup> Volumen und einem Gewicht von 570 kg ist es auch das größte und zugleich schwerste 3D-Druck-Teil, das der DB-Konzern nutzt.

### DB BAHNBAU

Die **DB Bahnbau**  ist der Komplettdienstleister für die Planung, Erstellung und Instandhaltung von Anlagen der Infrastruktur, insbesondere der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich des Erbringens von Eisenbahnverkehrsleistungen.

- **Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen:** Die Strecke Emmerich–Oberhausen ist ein bedeutendes Teilstück im europäischen Güterverkehr. Auf einer Länge von rund 73 km ist sie ein wichtiger Teil im Güterverkehrskorridor von Rotterdam nach Genua. DB Bahnbau übernimmt auf einem Teilstück zwischen Dinslaken und Voerde im Auftrag der DB Netz AG die technische Geschäftsführung innerhalb einer ARGE. Zu den Bauleistungen gehören z. B. der Bau des dritten Gleises auf rund 11 km Strecke sowie die Errichtung von Stützbauwerken, Durchlässen und rund 23 km Lärmschutzwänden.
- **Erdpool:** Mehrere Millionen Tonnen Erde und anderer Aushub kommen allein in Deutschland jedes Jahr bei Großbaustellen des DB-Konzerns zusammen. Es handelt sich um Rohstoffe wie u. a. Sand, Kies und Ton, die bislang häufig als Abfall auf Deponien entsorgt werden. Mit dem Projekt Erdpool vermarktet der DB-Konzern nun den Anteil der wiederverwendbaren Rohstoffe. Über alle Erdpool-Projekte hinweg sind rund 15 bis 20 % des Aushubs vermarktbare. Über 150 Abnehmer zählen zu seinem Kundenstamm. Mit Erdpool bringt der DB-Konzern Rohstoffe in den Wirtschaftskreislauf und trägt so dazu bei, Ressourcen zu schonen. Zudem spart der DB-Konzern teure Entsorgungsgebühren.







## DB CONNECT

Als führender Anbieter für vernetzte Mobilität entwickelt die DB Connect Lösungen für Unternehmen, Stadtverwaltungen und Privatkunden. Mit modernen Sharing-Angeboten wie Flinkster oder Call a Bike werden Schiene und Straße effizient und wirkungsvoll miteinander verknüpft. Die digitalen Produkte, wie das Mobilitätsbudget Bonvoyo oder DB Curbside Management, bieten Unternehmen und Kommunen moderne und individuelle Lösungen für die Umsetzung der Mobilitätswende.

- **Call a Bike** hat 2023 als erster Anbieter von Mikromobilität in den Städten Berlin, Köln und München auf ein Entleihsystem mit festen Stationen umgestellt. Durch die höhere Verfügbarkeit an Haltestellen und Bahnhöfen des ÖPNV trägt Call a Bike zu einer verlässlichen Konnektivität bei und sorgt für ein geordnetes Stadtbild.
- **Flinkster** Carsharing und das Flinkster-Netzwerk sind in rund 350 Städten Teil der nachhaltigen Mobilität. Dies wurde 2023 erneut mit einem Award des Deutschen Instituts für Service-Qualität gewürdigt. Bis 2024 werden fortlaufend IT-seitige Verbesserungen durchgeführt, die die Buchung, Abrechnung und Entleihe den aktuellen Nutzungsgewohnheiten anpassen und Kund:innen ein modernes Produkterlebnis bieten.
- **Bonvoyo**, das Mobilitätsbudget als flexibler und nachhaltiger Benefit für Mitarbeitende, entwickelt sich weiter. Neben der Anzeige der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Nutzenden, der Buchung von u. a. Call a Bikes und Flinkster-Fahrzeugen können seit April 2023 alle Fernverkehrs- und Regionalverkehrsangebote direkt aus der App heraus reserviert und gebucht werden. Bonvoyo als integrierte arbeitgeberfinanzierte Zahlart gewinnt über die Switch-App der Hamburger Hochbahn zusammen mit der S-Bahn Hamburg stetig neue Kund:innen dazu. Die Integration in weitere Apps ist in Umsetzung.
- **DB Curbside Management** ist seit Anfang 2023 mit Curbside Cockpit in der Landeshauptstadt München im Einsatz und unterstützt die Stadt bei der Umsetzung ihrer Mobilitätsplanung sowie dem Management von Sharing-Angeboten auf städtischen Flächen. Deutschlandweit wird DB Curbside Management bereits an 30 Bahnhöfen zur digitalen Vernetzung von Nahverkehrs- und Sharing-Angeboten eingesetzt. In 2023 sollen 20 weitere Bahnhöfe folgen.

## DB E.C.O.

Die **DB E.C.O.**  bietet Engineering-, Consulting- und Operations-Know-how des DB-Konzerns aus einer Hand. Dazu gehören die **DB Engineering&Consulting (DB E&C)** , die **DB International Operations (DB IO)** , **infraView** , **ESE**  und **inno2grid** .

## DB ENGINEERING & CONSULTING

- DB E&C und Systra werden ein internationales Joint Venture zur Planung und zum Bau der Linie 1 der Belgrader Metro in Serbien leiten. Ziel des ersten U-Bahn-Projekts auf dem Westbalkan ist es, die Mobilität zu verbessern, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern und ein integriertes öffentliches Verkehrssystem zu schaffen. Das auf neun Jahre angelegte Projekt wird in zwei Phasen durchgeführt, wobei die Fertigstellung für 2030 geplant ist. DB E&C wird das Projektmanagement und die technische Überwachung übernehmen.

## DB International Operations (DB IO)

- DB IO hat in Indien einen großen Auftrag für den Betrieb und die Instandhaltung des ersten nationalen Hochleistungsverkehrsprojekts zwischen Delhi, Ghaziabad und Meerut erhalten. Der Auftragswert liegt im dreistelligen Millionenbereich. Nach der vollständigen Inbetriebnahme soll das System täglich bis zu 800.000 Fahrgäste befördern. Zur Vorbereitung des Betriebs des ersten Abschnitts hat DB IO Experten aus verschiedenen Bereichen des DB-Konzerns mobilisiert und eine lokale Organisation mit 300 Mitarbeitenden in Bereichen wie Betrieb, Instandhaltung, Personal, Finanzen, Beschaffung und IT aufgebaut. Der kommerzielle Betrieb unter dem Namen RAPIDX wird im zweiten Halbjahr 2023 auf den ersten 17,5 km der insgesamt 82 km langen Strecke aufgenommen.

## infraView

- Die infraView unterstützt DB Fernverkehr seit 2023 in der teilautomatisierten Instandhaltung durch künstliche Intelligenz. Das Projekt E-Check soll Routinetätigkeiten bei der Instandhaltung von ICE-Zügen automatisieren. Nach den ICE-Baureihen 3 und 4 folgen nun die ICE 1, 2 und T.

## ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2023

- *Operative Ergebnisverbesserungen insbesondere infolge der Einführung einer Konzernumlage sowie leistungsbedingt bei den DB Operational Services.*
- *Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.*
- *Mitarbeitendenzahl v. a. entsprechend der Leistungsentwicklung angestiegen.*

BETEILIGUNGEN/SONSTIGE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Gesamtumsatz in Mio. €	3.119	2.790	+329	+11,8	2.398
DB Business Services	1	0	+1	-	31
DB Operational Services	3.575	3.213	+362	+11,3	2.759
Sonstige/Konsolidierung	-457	-423	-34	+8,0	-392
Außenumsatz in Mio. €	351	314	+37	+11,8	280
EBITDA bereinigt in Mio. €	207	-49	+256	-	-119
EBIT bereinigt in Mio. €	-95	-328	+233	-71,0	-366
DB Business Services	-64	-38	-26	+68,4	-36
DB Operational Services	66	-22	+88	-	-59
Sonstige	-97	-268	+171	-63,8	-271
Brutto-Investitionen in Mio. €	324	290	+34	+11,7	318
DB Business Services	1	1	-	-	2
DB Operational Services	224	164	+60	+36,6	202
Sonstige	99	125	-26	-20,8	114
Netto-Investitionen in Mio. €	322	286	+36	+12,6	318
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	60.447	58.975	+1.472	+2,5	54.926
DB Business Services	11.481	11.573	-92	-0,8	11.907
DB Operational Services	46.403	44.937	+1.466	+3,3	40.576
Sonstige	2.563	2.465	+98	+4,0	2.443
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	60.284	58.657	+1.627	+2,8	54.502

Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Bedarf an Lösungen für Digitalisierung und Cybersecurity (DB Systel) sowie einem gestiegenen Projektgeschäft in den Bereichen Fahrzeuge (DB Fahrzeuginstandhaltung) und Bau, insbesondere in der Schieneninfrastruktur (v. a. DB Bahnbau). Zudem stiegen die Leistungen von DB Services und DB Sicherheit, v. a. infolge der weiter fortschreitenden Nachfrageerholung im Personenverkehr, sowie die Erträge aus Fahrzeugverkäufen bei DB Connect.

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

Die operativen Ergebnisgrößen des Bereichs Sonstige werden maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung, die für die Geschäftsfelder erbracht werden. Seit dem ersten Halbjahr 2023 werden die umlagefähigen Kosten über eine **Konzernumlage** 23 (Ausweis in den sonstigen betrieblichen Erträgen) an die Geschäftsfelder weiterbelastet. Die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT entwickelten sich in der Folge deutlich besser. Bereinigt um den positiven Effekt aus der Einführung einer Konzernumlage im ersten Halbjahr 2023 war der Ergebniszuwachs weniger stark.

Belastungen resultierten u. a. aus höheren Aufwendungen für Material (v. a. leistungsbedingt; insbesondere DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Bahnbau und DB Systel) sowie Personal (im Wesentlichen Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl). Auch die Aufwendungen für Mieten und Reisekosten lagen über dem Niveau des ersten Halbjahres 2022. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte u. a. die konzerninterne **Teilübertragung des Geschäfts von DB Vertrieb** 34 zu DB Fernverkehr.

Der Anstieg der Investitionen resultierte im Wesentlichen aus höheren Investitionen v. a. in die Werkeinfrastruktur bei der DB Fahrzeuginstandhaltung sowie in digitale Endgeräte und die Netzwerkinfrastruktur bei DB Systel. Nach Liefer-schwierigkeiten im Vorjahr führte auch eine verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit bei DB Connect zu einem Anstieg der Investitionstätigkeit. Gegenläufig wirkten in Summe geringere Effekte aus der Verlängerung und Anpassung bestehender Miet- und Leasingverträge bei DB Immobilien teilweise kompensierend.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg v. a. getrieben durch einen Personalaufbau bei Gesellschaften der DB Operational Services, insbesondere bei der DB E.C.O., der DB Systel, der DB Fahrzeuginstandhaltung und der DB Bahnbau infolge von ausgeweiteten Digitalisierungs- und Qualitätsmaßnahmen sowie der Erhöhung der Eigenfertigungstiefe. Gegenläufig wirkten ein Rückgang der Mitarbeitendenzahl u. a. infolge der konzerninternen **Teilübertragung von Aktivitäten der DB Vertrieb** 34 zu DB Fernverkehr sowie bei den Personaldienstleistern des DB-Konzerns.

## Geschäftsfeld DB Arriva

### ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

DB Arriva hat seine operative Leistungsfähigkeit in einem schwierigen sozialen und wirtschaftlichen Umfeld aufrechterhalten und die Corona-Pandemie hinter sich gelassen. Während die Veränderungen in der mobilen/hybriden Arbeitswelt und die verstärkte Nutzung von digitaler Kommunikation voraussichtlich länger anhaltende Auswirkungen auf die Nachfrage im Nahverkehr haben werden, nähert sich die Nachfrage im Fernverkehr auf der Schiene in ganz Kontinentaleuropa dem Vor-Corona-Niveau an und übersteigt es in einigen Fällen sogar.

## Vereinigtes Königreich

- DB Arriva hat das Programm des Verkehrsministeriums (Department for Transport; DfT) zur Begrenzung der Fahrpreise im Busverkehr unterstützt. Die Regelung, die für den größten Teil der Verkehre von DB Arriva in den Regionen außerhalb Londons gilt, begrenzt die Kosten für eine Einzelkarte auf maximal 2 £. In den ersten drei Monaten des Programms beförderte DB Arriva UK Bus mehr als 8,3 Millionen Kunden zu dem ermäßigten Preis. Im gleichen Zeitraum hat sich die Obergrenze nicht nur als Hilfe für die Kunden in Zeiten hoher Steigerungsraten der Lebenshaltungskosten erwiesen, sondern auch als erfolgreiches Mittel, um mehr Menschen zum Busfahren zu ermutigen. Die Fahrgastzahlen haben sich auf einigen Strecken mehr als verdoppelt.
- Im Mai 2023 hat die Regierung eine zweijährige Finanzierungsvereinbarung für die Busbranche verabschiedet, in der 300 Mio. £ für den Schutz wichtiger Strecken und die Verbesserung des Service bis 2025 festgelegt wurden. Die Mittel werden DB Arriva in die Lage versetzen, weiterhin mit den lokalen Behörden zusammenzuarbeiten, um Angebote zu planen, zu fördern und auszubauen.

## Mainland Europe

- In ganz Europa bestehen erhebliche Herausforderungen aufgrund von inflationsbedingten Kostensteigerungen. Die Auswirkungen daraus werden teilweise durch vertragliche Indexierungsmechanismen und Preisanpassungen sowie durch DB Arrivas Transformationsprogramm, das zu einer Senkung der Gemeinkosten und der operativen Kosten geführt hat, abgedeckt. Der Fahrer:innenmangel stellt nach wie vor eine Herausforderung dar. Daher werden alternative Quellen für Arbeitskräfte in Betracht gezogen und Initiativen ergriffen, um die Auswirkungen des Fachkräftemangels zu verringern.
- Im zweiten Halbjahr 2022 sowie im ersten Halbjahr 2023 wurden in einigen Ländern Aktivitäten, die nicht zum Kerngeschäft gehören 57 verkauft.
- DB Arriva verfolgt die Entwicklung der Marktöffnung in Frankreich weiterhin sehr genau. Der Rahmen, in dem die Betreiber in Zukunft Schienenverkehrsleistungen erbringen müssen, wurde 2020/2021 geschaffen. Der erste Vertrag für den regionalen Schienenverkehr wurde im Oktober 2021 von der Region Sud angefragt, gefolgt von Hauts de France in 2023. Die meisten französischen Regionen sind nun dabei, ihre Schienennetze für den Wettbewerb zu öffnen; mehrere Ausschreibungen werden für 2024 erwartet.

## AUFTRAGSBESTAND

### Gewonnene Verkehrsverträge

VERTRAGSGEWINNE (SCHIENE) - 1. HALBJAHR 2023		Laufzeit	Umfang in Mio. Trkm	
			p. a. <sup>1)</sup>	insgesamt <sup>1)</sup>
Tschechien	Südmährische Eisenbahn (südlicher Teil)	12/2024-12/2034	1,4	13,8
Tschechien	Pilsen West Rail	12/2023-12/2038	0,7	10,7
Niederlande	Twente ZHO (Schienenanteil des Vertrags)	12/2023-12/2027	1,6	6,2
<b>Insgesamt</b>			<b>3,6</b>	<b>30,7</b>

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

VERTRAGSGEWINNE (BUS) - 1. HALBJAHR 2023		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
			p. a. <sup>1)</sup>	insgesamt <sup>1)</sup>
Slowakei	Trnava	01/2024-12/2033	10,3	103,0
Vereinigtes Königreich	TfL Contracts x 11 <sup>2)</sup>	variabel	13,7	65,6
Niederlande	Twente ZHO (Busanteil des Vertrags)	12/2023-12/2027	12,6	50,4
Ungarn <sup>3)</sup>	B3/B4	05/2023-variabel	16,6	33,1
<b>Insgesamt</b>			<b>53,2</b>	<b>252,1</b>

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

<sup>2)</sup> Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.

<sup>3)</sup> Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

### Wesentliche Neuinbetriebnahmen

- Nach dem Gewinn der öffentlichen Ausschreibung im Dezember 2022 hat DB Arriva Slovakia unter der Marke ARRIVA Liorbus am 1. Juni 2023 neue Busverkehre im Rahmen eines neuen Vertrags aufgenommen.
- DB Arriva Kroatien hat mit RegioJet, einem privaten tschechischen Eisenbahn- und Busunternehmen, einen neuen saisonalen Verkehrsvertrag für Fahrten im Sommer 2023 unterzeichnet. Das Busangebot von DB Arriva wird auf die dreimal wöchentlich ankommenden Züge von RegioJet abgestimmt und ermöglicht die Weiterreise von Rijeka und Ogulin zu den Ferienorten an der Adriaküste.
- DB Arriva hat in Ungarn eine neue Betriebsaufnahme im Raum Budapest vollzogen. 162 neue MAN-Fahrzeuge werden in drei Slots im Mai, Juni und Juli 2023 in Betrieb genommen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von zehn Jahren und kann um zwei Jahre verlängert werden.

## Wesentliche Vertragsbeendigungen

WESENTLICHE VERTRAGSBEENDIGUNGEN (BUS) 2022 - 1. HALBJAHR 2023		Beendigung	Mio. Buskm p. a.	davon versus 1. Halbjahr 2023
Tschechien	Region Pardubicky	06/2022	4,3	-2,1
<b>Insgesamt</b>			<b>4,3</b>	<b>-2,1</b>

## Auftragsbestand

AUFTRAGSBESTAND / in Mrd. €	30.06. 2023	31.12. 2022	Veränderung	
			absolut	%
DB Arriva	10,1	11,0	- 0,9	- 8,2
gesichert	7,5	7,9	- 0,4	- 5,1
ungesichert	2,6	3,1	- 0,5	- 16,1

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

Im ersten Halbjahr 2023 ist der Auftragsbestand insgesamt gesunken. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 1,3 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 1,6 Mrd. € und Prämissenänderungen von – 0,6 Mrd. € gegenüber. Die Prämissenänderungen beinhalten im Wesentlichen den Verkauf der Aktivitäten in Dänemark, Serbien und Polen (Busgeschäft).

## DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- DB Arriva konnte in den Niederlanden sein MaaS-Angebot (Mobility as a Service) unter der Marke »glimble by Arriva« weiter ausbauen. Im ersten Halbjahr 2023 wuchs die Zahl der Nutzer:innen von glimble um 35 % von 200.000 im Januar auf 270.000 bis Ende Juni 2023. Glimble lanciert weiterhin neue Initiativen, darunter die im Mai 2023 eingeführten Reisepakete, die es Reisenden ermöglichen, Fahrkartenpakete im Voraus zu kaufen, die dann flexibel genutzt werden können und so besser zu flexibleren Arbeitsmodellen passen. Dies ist ein völlig neues Angebot auf dem niederländischen Markt. Glimble ist auch eine Partnerschaft mit dem Delft Hyperloop eingegangen und gemeinsam werben sie aktiv dafür, wie die Zukunft des nachhaltigen Reisens aussehen wird.
- DB Arriva in Kroatien hat ein Kund:innenbindungsprogramm eingeführt, um Bestandskund:innen zu binden und zu belohnen und neue Kund:innen mit Mehrwertangeboten zu gewinnen. Kund:innen können an dem Programm über die mobile App von DB Arriva, über die Internetseite oder über andere traditionelle Methoden teilnehmen. Bislang nehmen rund 13.000 Kund:innen an dem Programm teil, wobei die Zahl weiter wächst und sich bis Ende 2023 voraussichtlich verdoppeln wird.

- UK Bus hat die Einführung eines neuen Telematiksystems für Fahrer:innen in der gesamten Flotte abgeschlossen. Vollständig darin integriert ist ein elektronisches Ticketingssystem von Ticketer, das eine Single-Sign-on-Lösung für die Fahrer:innen im Regionalverkehr bietet. DB Arriva ist das erste britische Busunternehmen, dem dies gelang.
- Im März 2023 ging UK Trains eine strategische Partnerschaft mit einem weltweit führenden Unternehmen für digitale Technik, Nagarro, ein, um seine digitale Kundenplattform, Arriva Customer Engine (ACE), auszubauen. Ziel ist es, das digitale Kundenerlebnis zu verbessern. Die Plattform wird derzeit von Chiltern Railways und Grand Central Rail sowie von UK Bus genutzt. ACE befindet sich zu 100 % im Besitz von DB Arriva und wird von Kund:innen genutzt, um Bus- und Zugfahrtscheine zu kaufen und um Zugang zu Echtzeit-Serviceinformationen zu erhalten.

## UMWELTMASSNAHMEN

- Im April 2023 führte DB Arriva in Italien 20 neue CNG-Busse (komprimiertes Erdgas) für den Überlandverkehr in Brescia ein. Im Mai 2023 wurden sechs neue vollelektrische Busse für den Stadtverkehr in der Stadt Cremona eingeführt. Bis Ende 2023 werden fünf weitere Elektrobusse hinzukommen. Bis 2026 wird die städtische Flotte von 30 Fahrzeugen in Cremona voraussichtlich vollständig elektrifiziert sein.
- DB Arriva hat in Madrid die erste zu 100 % elektrisch betriebene Busflotte in Betrieb genommen und ein neues Ladezentrum eingerichtet. Mit einer Investition in 15 Elektrofahrzeuge macht DB Arriva Alcorcón zur ersten Stadt im Großraum von Madrid, die von vollständig elektrifizierten Stadtbuslinien profitiert. Möglich wurde dies durch die Eröffnung des neuen Madrider Betriebshofs in 2022, der mit den neuesten Ladesystemen für Elektrofahrzeuge ausgestattet ist.
- DB Arriva hat sich in der Slowakei an der betrieblichen Erprobung eines Wasserstoffbusses in der Stadt Trnava beteiligt. Weitere Kooperationen für den Einsatz von Wasserstoffbussen sind mit den regionalen Behörden in Planung.
- DB Arriva hat in Slowenien vier Elektrobusse für den Einsatz im städtischen Verkehrsnetz von Kranj in Betrieb genommen. Bis Ende 2023 sollen vier weitere Elektrobusse in die Flotte aufgenommen werden.
- UK Bus plant, in 2023 50 neue Elektrobusse in die Londoner Doppeldeckerflotte aufzunehmen. Die neuen Busse werden die ikonische Londoner Buslackierung tragen und zwischen Mai und September 2023 in Betrieb genommen werden.

- Im Februar 2023 erhielt DB Arriva in den Niederlanden die Genehmigung für den Bus- und Bahnbetrieb in Twente-ZHO. Ab Dezember 2023 wird DB Arriva für vier Jahre den Bus- und Zugverkehr in diesem Gebiet betreiben (mit der Option auf eine Verlängerung um ein weiteres Jahr). DB Arriva wird über 100 komplett neue emissionsfreie Busse und etwa neun Züge aus der bestehenden Flotte einsetzen.

## BETEILIGUNGEN

- **Schweden:** Der Verkauf von DB Arrivas Aktivitäten in Schweden an das finnische Eisenbahnunternehmen VR-Konzern wurde am 1. Juli 2022 abgeschlossen. Die Transaktion führte zu einer Übertragung aller Aktivitäten und aller Mitarbeitenden von DB Arriva in Schweden.
- **Portugal:** Im Mai 2022 schloss DB Arriva eine Vereinbarung mit dem israelischen Transportunternehmen Dan Group, um DB Arrivas verbleibendes Busgeschäft in Lissabon/Portugal zu übernehmen. Die Transaktion wurde am 15. Dezember 2022 abgeschlossen.
- **Dänemark, Serbien und Polen:** Im September 2022 einigte sich DB Arriva mit dem Finanzinvestor Mutares auf den Verkauf der Aktivitäten in Dänemark und Serbien sowie des Busgeschäfts in Polen. Die Veräußerungen wurden im ersten Halbjahr 2023 abgeschlossen: Dänemark und Serbien am 15. Mai 2023 und der Verkauf des Busgeschäfts in Polen am 15. Juni 2023. Die [Neuordnung des Portfolios von DB Arriva \(Integrierter Bericht 2022 P. 157\)](#) mit dem Ziel, sich auf Märkte zu konzentrieren, die zum Kerngeschäft gehören, wurde mit diesen Transaktionen abgeschlossen.

## WEITERE EREIGNISSE

- Die jüngste offizielle statistische Veröffentlichung der britischen Behörde für Schienen- und Straßenverkehr (Office for Rail and Road; ORR) bestätigt, dass der Open-Access-Betreiber Grand Central erneut die Liste der Schienenverkehrsbetreiber mit der höchsten relativen Zunahme an Fahrgästen zwischen April 2022 und März 2023 angeführt hat (113 % der Fahrgäste auf Basis des gleichen Zeitraums in 2019).
- Im Juni 2023 reichte DB Arriva in den Niederlanden bei der Behörde für Verbraucher und Märkte einen Antrag auf Aufnahme des Betriebs seines ersten Open-Access-Zugangebots zwischen den Städten Groningen im Norden der Niederlande und Paris/Frankreich ein. Die vorgeschlagene Verbindung soll Groningen ab Juni 2026 mit Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Brüssel und Paris verbinden und eine Fahrzeit von etwas mehr als fünf Stunden haben.

- In den Niederlanden hat DB Arriva im Januar 2023 einen zweiten Open-Access-Nachtzug zwischen Groningen und Schiphol in Betrieb genommen. Dies folgte auf den erfolgreichen Start des ersten Open-Access-Nachtzugs von Maastricht nach Schiphol im Dezember 2022.
- DB Arriva Rail London (ARL) hat eine (bis zu) zweijährige Vertragsverlängerung als der von Transport for London (TfL) gewählte Partner für das London-Overground-Netz erhalten. ARL betreibt das Netz seit November 2016, nachdem es einen siebeneinhalbjährigen Vertrag mit TfL unterzeichnet hatte. Nach der Vertragsverlängerung wird ARL den Betrieb der London Overground voraussichtlich bis Mai 2026 übernehmen.

## ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2023

- Fortgesetzte Erholung nach der Rückkehr zu einem positiven EBIT in 2022, mit weiter zunehmenden Reisedenzahlen und verbesserter Ertragslage, was dazu führte, dass die Mehrheit der Märkte im ersten Halbjahr 2023 positive operative Ergebnisse auswies.
- Die Entwicklung wurde durch die weiter steigende hohe Inflation infolge des Ukraine-Kriegs und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Lebenshaltungskosten beeinträchtigt. Dazu gehören auch Streiks und erhöhte Lohnforderungen. Die Auswirkungen wurden jedoch teilweise durch enge Beziehungen zu den öffentlichen Auftraggebern und Unterstützungsmechanismen innerhalb von Verkehrsverträgen ausgeglichen.
- Das erste Halbjahr 2023 wurde stark von der strategischen Entscheidung beeinflusst, sich aus Ländern zurückzuziehen, die nicht Teil des Kerngeschäfts sind.

DB ARRIVA	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene (Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) <sup>1)</sup> in %	90,8	92,4	-1,6	-	90,8
Reisende Bus und Schiene in Mio.	807,2	799,9	+7,3	+0,9	1.124
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	2.873	3.174	-301	-9,5	5.973
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	420,6	465,0	-44,4	-9,5	542,0
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	42,0	54,8	-12,8	-23,4	81,4
Gesamtumsatz in Mio. €	1.968	2.175	-207	-9,5	2.690
Außenumsatz in Mio. €	1.967	2.174	-207	-9,5	2.687
EBITDA bereinigt in Mio. €	187	197	-10	-5,1	326
EBIT bereinigt in Mio. €	43	-8	+51	-	101
Brutto-Investitionen in Mio. €	128	120	+8	+6,7	323
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	34.618	41.877	-7.259	-17,3	52.590
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	37.058	42.518	-5.460	-12,8	53.305

<sup>1)</sup> Ab Juli 2022 ohne die verkauften Aktivitäten in Schweden (Integrierter Bericht 2022 P. 160).

Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2023 wurde durch zwei wesentliche Faktoren beeinflusst:

- dem Verkauf und den Auswirkungen der Vorbereitung des Verkaufs von Aktivitäten in Nicht-Kernländern (insbesondere in Schweden, mit einer Auswirkung auf den Umsatz von –177 Mio. €) und
- der anhaltenden Erholung von den Auswirkungen der Corona-Pandemie.

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr hat sich verringert. Dies ist weitgehend auf UK Trains zurückzuführen, wo die Pünktlichkeit aufgrund von Infrastrukturstörungen, Geschwindigkeitseinschränkungen sowie Streiks beeinträchtigt wurde.

Die Leistungsentwicklung hat sich stark erholt, das Vor-Corona-Niveau wurde aber noch nicht wieder erreicht. Insgesamt führten die Erholungseffekte zu einem Anstieg der Reisendenzahlen (Bus und Schiene) und der Betriebsleistung im Schienenverkehr. Dämpfende Effekte ergaben sich aus dem Verkauf von Nicht-Kernaktivitäten.

Das bereinigte EBIT verbesserte sich deutlich, was v. a. auf das laufende Transformationsprogramm zurückzuführen ist, mit dem ein Rahmen für ein aktives Management des Geschäfts und des Portfolios geschaffen wurde, sowie auf gezielte und fokussierte Investitionen und die Desinvestition von Märkten, die weniger attraktiv sind und nicht zum Kern der Wachstumsstrategie gehören (Nicht-Kernaktivitäten). Positive Effekte aus der laufenden Erholung wurden allerdings durch zusätzliche Belastungen aufgezehrt.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt schwächer:

- **Umsatz:** Der Rückgang ist hauptsächlich auf den Verkauf von Nicht-Kernaktivitäten, insbesondere in Schweden und Dänemark, niedrigere Bestellerentgelte (insbesondere bei CrossCountry aufgrund des Vertragsmechanismus und höherer Tarife) sowie negative Wechselkurseffekte zurückzuführen. Höhere Fahrgeldeinnahmen aufgrund der Corona-Erholung hatten einen dämpfenden Effekt.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Anstieg (+17,5%/+25 Mio. €), u. a. aufgrund der neuen staatlichen Finanzierung des gedeckelten Fahrpreises bei UK Bus, teilweise kompensiert durch geringere coronabezogene Unterstützungsleistungen infolge der Nachfrageerholung und negative Wechselkurseffekte.

Die Aufwandsseite wurde entlastet durch Effekte aus dem Verkauf von Nicht-Kernaktivitäten und positive Wechselkurseffekte. Dämpfend wirkten sich gegenläufig u. a. preisbedingte Kostensteigerungen aus:

- **Materialaufwand:** Der deutliche Rückgang (–9,9%/–80 Mio. €) ist v. a. auf den Verkauf von Nicht-Kernaktivitäten, leistungsbedingt niedrigere Aufwendungen für Trassenentgelte (UK Trains) sowie positive Wechselkurseffekte zurückzuführen. Höhere Energiepreise (UK Bus) sowie die anhaltende Erholung im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wirkten sich gegenläufig aus.
- **Personalaufwand:** spürbarer Rückgang (–7,3%/–76 Mio. €), hauptsächlich aufgrund des Verkaufs von Nicht-Kernaktivitäten und positiver Wechselkurseffekte, teilweise ausgeglichen durch Tarifeffekte bei UK Bus.
- **Abschreibung:** Rückgang (–29,8%/–61 Mio. €), v. a. aufgrund des Verkaufs von Nicht-Kernaktivitäten.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Rückgang (–5,0%/–14 Mio. €), v. a. aufgrund des Verkaufs von Nicht-Kernaktivitäten, insbesondere in Portugal, sowie von positiven Wechselkurseffekten. Dämpfend wirkten sich Effekte aus der Umgliederung von Managementgebühren für die Zentralisierung von Abteilungen (die in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgeglichen wurden) und ein höherer Anteil an externen Zeitarbeitskräften (beides UK Bus) aus.

Die Investitionen stiegen infolge der Entwicklung in Ungarn und der Slowakei in Verbindung mit gewonnenen Ausschreibungen.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging aufgrund der Verkäufe von Nicht-Kernaktivitäten zurück.

### Sparte UK Bus

- Positive Auswirkungen auf Leistungsentwicklung und Umsatz durch neue Ausschreibungsgewinne und Indexierungserhöhungen in London und den regionalen Gebieten.
- Höhere staatliche Unterstützung: neuer Zuschuss für gedeckelte Fahrpreise.
- Kostensteigerungen aufgrund von Fahrer:innenmangel, Inflationsdruck, Lohneffekten und höheren Kraftstoffpreisen.

SPARTE UK BUS	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Reiseende in Mio.	292,1	262,5	+29,6	+11,3	353,7
Betriebsleistung in Mio. Buskm	141,8	143,0	-1,2	-0,8	172,8
Gesamtumsatz in Mio. €	460	467	-7	-1,5	543
Außenumsatz in Mio. €	460	467	-7	-1,5	542
EBITDA bereinigt in Mio. €	24	47	-23	-48,9	59
EBIT bereinigt in Mio. €	-25	-1	-24	-	15
Brutto-Investitionen in Mio. €	22	19	+3	+15,8	28
Mitarbeitende per 30.06. <sup>1)</sup> in VZP	13.187	13.302	-115	-0,9	15.475

<sup>1)</sup> Wert für das erste Halbjahr 2022 bzw. per 30.06.2022 angepasst.

UK Bus verzeichnete einen Anstieg der Reisendenzahl nach dem Ende der coronabedingten Einschränkungen sowie durch positive Auswirkungen der Ticketpreiskappung.

Die Fahrpläne wurden angepasst, um das aktuelle Servicelevel an die Nachfrage anzupassen, wodurch das regionale Angebot von Transportdienstleistungen reduziert wurde.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwach. Das im Vergleich zu den Erträgen überproportionale Wachstum der Aufwendungen führte zu einem Rückgang der operativen Ergebnisgrößen. Die Ertragsentwicklung war insgesamt positiv:

- **Umsatz:** leicht rückläufig aufgrund negativer Wechselkurseffekte. Ohne Berücksichtigung von Wechselkurseffekten lag die Entwicklung über der des ersten Halbjahres 2022. Der Anstieg aufgrund der Leistungsentwicklung wurde durch den Wegfall von Fahrzeugverkäufen im ersten Halbjahr 2022 im Nicht-Kerngeschäft bei DB Arriva Bus & Coach annähernd ausgeglichen.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Anstieg, v. a. aufgrund der neuen, staatlichen Finanzierung der Ticketpreiskappung und der Umgliederung von Effekten aus der Mineralölsteuerermäßigung (Verrechnung im Materialaufwand). Negative Wechselkurseffekte wirkten sich u. a. dämpfend aus.

Auf der Aufwandsseite führten v. a. ein höherer Personalaufwand und gestiegene Materialaufwendungen zu einem Anstieg:

- **Personalaufwand:** Anstieg aufgrund von Tarifeffekten (hauptsächlich inflationsbedingt). Dämpfend wirkten sich u. a. positive Wechselkurseffekte aus.
- **Materialaufwand:** Erhöhung durch die Umgliederung von Effekten aus der Mineralölsteuerermäßigung (Verrechnung in den sonstigen betrieblichen Erträgen). Positive Wechselkurseffekte wirkten sich dämpfend aus.
- **Sonstige betrieblichen Aufwendungen:** Anstieg u. a. durch höheren Anteil externer Leiharbeitnehmer zur Deckung des anhaltenden Fahrer:innenmangels. Teilweise ausgeglichen durch positive Wechselkurseffekte.
- **Abschreibungen:** Die Abschreibungen lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022.

Die Investitionen stiegen aufgrund höherer Käufe von sog. Public Service Vehicles (PSV).

Die Zahl der Mitarbeitenden ging aufgrund der Einstellung des Busverkehrs in Winsford sowie der anhaltenden Herausforderungen in Bezug auf Krankheit und Betrieb leicht zurück.

## Sparte UK Trains

- Umsatzverbesserungen bei CrossCountry und Chiltern Railways weitgehend durch Kürzung der staatlichen Unterstützungsleistungen aufgezehrt.
- Anhaltende Erholung der Reisendenzahlen bei Grand Central führt zu Ergebnisverbesserung.
- Entwicklung beeinflusst durch Wegfall von Einmaleffekten im ersten Halbjahr 2022 (strukturelle Veränderungen im Vertrag für Chiltern Railways).

SPARTE UK TRAINS	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Reisende in Mio.	93,9	80,7	+13,2	+16,4	180,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	2.423	2.114	+309	+14,6	4.846
Betriebsleistung in Mio. Trkm	23,8	24,0	-0,2	-0,8	55,0
Gesamtumsatz in Mio. €	582	600	-18	-3,0	1.071
Außenumsatz in Mio. €	554	582	-28	-4,8	1.048
EBITDA bereinigt in Mio. €	16	16	-	-	105
EBIT bereinigt in Mio. €	9	5	+4	+80,0	38
Brutto-Investitionen in Mio. €	6	0	+6	-	179
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.786	4.759	+27	+0,6	10.965

Die Leistungsentwicklung bei UK Trains wurde hauptsächlich durch die anhaltende Corona-Erholung getrieben.

Die wirtschaftliche Entwicklung war besser, aber immer noch herausfordernd. Positive Effekte aus der laufenden Erholung wurden teilweise durch zusätzliche Aufwendungen aufgezehrt.

Die Ertragsentwicklung lag aufgrund von Wechselkurseffekten unter der aus dem ersten Halbjahr 2022:

- **Umsatz:** leichter Rückgang aufgrund negativer Wechselkurseffekte. Bereinigt um diese Effekte stiegen die Umsätze aufgrund der Indexierung bei Rail London und des Umsatzanstiegs bei Grand Central leicht an. Geringere staatliche Zuschüsse für CrossCountry infolge der Vertragsgestaltung wirkten gegenläufig dämpfend.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** nahezu auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022.

Auf der Aufwandsseite führten positive Wechselkurseffekte zu einem Rückgang der Aufwendungen:

- **Materialaufwand:** Rückgang hauptsächlich aufgrund positiver Wechselkurseffekte sowie geringerer Kosten für Trassennutzung (leistungsbezogen). Gegenläufig wirkten höhere Instandhaltungsaufwendungen und höhere Kosten aufgrund der laufenden Erholung bei CrossCountry.
- **Abschreibungen:** deutlicher Rückgang bei Chiltern Railways, wo die Vermögensgegenstände 2022 vollständig abgeschrieben wurden.

– **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Entwicklung auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022.

Der Anstieg des Personalaufwands wirkte gegenläufig:

– **Personalaufwand:** signifikanter Anstieg, v. a. aus Tarifeffekten, wurde durch positive Wechselkurseffekte weitgehend kompensiert.

Die Investitionen stiegen, v. a. durch den Wegfall eines Einmaleffekts bei Chiltern Railways im ersten Halbjahr 2022 (neuer National Rail Contract).

Die Zahl der Mitarbeitenden lag nahezu auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2022.

**Sparte Mainland Europe**

- > *Kerngeschäft insgesamt mit positiver Entwicklung: überwiegend günstige Kraftstoffpreise einschließlich des Vorteils einer verspäteten Indexierung der Preise für 2022 (insbesondere in Tschechien und Ungarn). Anhaltende Erholung von den Corona-Auswirkungen bei Nettoverträgen.*
- > *Verkauf von Aktivitäten in Schweden, Portugal, Dänemark, Serbien und des Busgeschäfts in Polen hat die Entwicklung im ersten Halbjahr 2023 beeinflusst.*
- > *Inflationsbedingte Kostensteigerungen und Kraftstoffkostensenkungen wurden größtenteils durch Indexierung ausgeglichen.*

SPARTE MAINLAND EUROPE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Reisende Bus in Mio.	401,4	403,8	- 2,4	- 0,6	527,7
Reisende Schiene in Mio.	19,8	52,9	- 33,1	- 62,6	62,6
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	449,8	1.059	- 609,2	- 57,5	1.127
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	278,8	322,0	- 43,2	- 13,4	369,2
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	18,2	30,9	- 12,7	- 41,1	26,4
Gesamtumsatz in Mio. €	974	1.214	- 240	- 19,8	1.165
Außenumsatz in Mio. €	946	1.126	- 180	- 16,0	1.097
EBITDA bereinigt in Mio. €	166	166	-	-	182
EBIT bereinigt in Mio. €	67	22	+ 45	-	70
Brutto-Investitionen in Mio. €	97	100	- 3	- 3,0	106
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	16.402	23.492	- 7.090	- 30,2	25.725

Aus dem Verkauf von Aktivitäten, die nicht zum Kerngeschäft gehören 57, resultiert eine eingeschränkte Vergleichbarkeit mit dem ersten Halbjahr 2022.

Die Leistungsentwicklung war differenziert. Positive Effekte, die auf die Nachfrageerholung zurückzuführen sind, wurden durch die Auswirkungen der Verkäufe ausgeglichen:

– **Schieneverkehr:** Der Leistungsrückgang ist auf den Verkauf der Aktivitäten in Schweden und Dänemark zurückzuführen. Erholungseffekte wirkten sich positiv aus.

– **Busverkehr:** Zahl der Fahrgäste stieg v. a. aufgrund der Corona-Erholung, teilweise kompensiert durch die Verkäufe. Die Betriebs- und die Verkehrsleistung gingen durch die Auswirkungen der Verkäufe zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung wurde v. a. durch die Verkäufe, ein effektives Portfoliomanagement und die Corona-Erholung getrieben. Das bereinigte EBIT stieg deutlich:

- **Umsatz:** Der Rückgang ist auf die Auswirkungen der Verkäufe und Wechselkurseffekte zurückzuführen, die durch die anhaltende Erholung der Nachfrage sowie Indexierungs- und Preiseffekte in den Niederlanden teilweise ausgeglichen wurden.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Anstieg durch die Umgliederung von Effekten aus dem Verkauf von Kraftstoff und Instandhaltungsleistungen in der Slowakei und Tschechien (Gegeneffekt im Umsatz) und von Erträgen aus Renewable Energy Credits in den Niederlanden (Gegeneffekt im Materialaufwand). Die Verkäufe (insbesondere Portugal) wirkten sich dämpfend aus.

Die Aufwandsseite wurde stark durch Rückgänge infolge der Verkäufe beeinflusst, die teilweise durch inflationsbedingte Kostensteigerungen ausgeglichen wurden:

- **Personalaufwand:** starker Rückgang. Effekte aus einer gesunkenen Mitarbeitendenzahl (hauptsächlich durch die Verkäufe) und positive Wechselkurseffekte wurden teilweise durch höhere Kosten, v. a. aufgrund von Inflation und Fahrer:innenmangel, ausgeglichen.
- **Materialaufwand:** Rückgang ist hauptsächlich auf die Verkäufe zurückzuführen. Inflationsbedingte Kostensteigerungen wirkten sich dämpfend aus.
- **Abschreibungen:** Auch hier waren die Verkäufe ausschlaggebend. Darüber hinaus wirkten sich Anpassungen der Nutzungsdauer von Vermögenswerten positiv aus.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Rückgang, hauptsächlich auf die Umgliederung von Effekten aus der Weiterleitung von Erträgen aus Konsortien in Italien (Gegeneffekt im Umsatz) und auf die Verkäufe zurückzuführen.

Der Investitionsanstieg ist auf höhere Investitionen in Ungarn und der Slowakei zurückzuführen, die aus gewonnenen Abschreibungen resultieren.

Die Mitarbeitendenzahl ging aufgrund der Verkäufe deutlich zurück.



## Geschäftsfeld DB Schenker

### ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

#### Landverkehr

##### EUROPA

Der europäische Landverkehrsmarkt ist gekennzeichnet durch eine stagnierende Transportnachfrage, gepaart mit zum Teil dynamischen Preisentwicklungen. Letztere sind insbesondere getrieben durch die Inflation sowie die nach wie vor knappen Kapazitäten. Kleinere Speditionen, die den Kostendruck nicht an die Verlagerer weitergeben können, gehen aus dem Markt, der Fahrer:innenmangel verstärkt diese Entwicklungen. Auch die schrittweise Umsetzung des EU-Mobilitätspakts, der die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Kabotage neu regelt, führt zu Unsicherheiten in der Transportplanung und zu steigenden Kosten.

##### AMERICAS

Die Nachfrage nach Landtransporten in Nordamerika war 2022 robust, hat sich aber seit dem dritten Quartal 2022 und darüber hinaus deutlich abgeschwächt. Sowohl LTL-(Less-than-Truck-Load-) als auch FTL-(Full-Track-Load-) Spediteure erzielten 2022 Rekordergebnisse, hatten jedoch im ersten Quartal 2023 deutlich weniger Einnahmen. Dies setzte sich im zweiten Quartal 2023 fort. Die erheblich gestiegenen Treibstoffkosten erhöhen die Betriebskosten, die bisher weitgehend an die Kunden weitergegeben werden konnten. In den letzten Monaten des ersten Halbjahres 2023 sind die Spotmarktpreise allerdings deutlich gesunken, was sich auch auf die aktuelle Aushandlung der Vertragstarife auswirkt. Der Preisdruck ist in allen nordamerikanischen Ländern einschließlich Kanadas und Mexikos zu spüren. Die Mengen in Südamerika waren weniger betroffen und werden im Allgemeinen durch Hafentaktivitäten und schwankende Nachfrage bestimmt.

##### ASIEN / PAZIFIK

Der Markt für Lkw-Transporte in Asien erlebte 2023 einen wechselhaften Start. Einerseits gab es nach dem Zurückfahren der Corona-Restriktionen in China Erholungseffekte, andererseits sind insgesamt rückläufige Transportvolumen im nationalen Handel auch in Asien zu beobachten. Der Markt für internationale Landverkehre zeigt sich robust, jedoch mit niedrigeren Wachstumsraten als noch in 2021 und 2022.

#### Luftfracht

2023 begann der Luftfrachtmarkt mit einem signifikanten Volumentrückgang, insbesondere geprägt durch den Rückgang des Trans-Atlantik- und -Pazifik-Geschäfts. Ab April 2023 fiel das Volumen weniger stark, aber immer noch merkbar. Der Ukraine-Krieg, die Inflation und die globalen wirtschaft-

lichen Unsicherheiten beeinflussen die Verbraucher- und damit die Transportnachfrage erheblich. Hohe Lagerbestände (insbesondere in den USA) und der Wechsel von Luft- zu Seefracht wirken sich außerdem negativ auf die Nachfrage aus. Die Normalisierung des Reiseverkehrs durch wieder zunehmende Passagierflüge erhöht die Frachtkapazität und drückt zusammen mit der schwachen Nachfrageentwicklung auf die Frachtraten.

#### Seefracht

Das Kapazitätsangebot in der Seefracht ist 2023 geprägt durch Auflösung aller Staus, eine hohe Anzahl von Schiffsneubestellungen, ausgesetzte Abfahrten und Reduzierung der Reisegeschwindigkeit. Die Höhe des Kapazitätsüberhangs wird im Wesentlichen durch die letzten beiden Aspekte sowie mögliche Verschrottung alter Schiffe entschieden. Im bisherigen Jahresverlauf 2023 sind die Seefrachtraten daher weiter von ihrem Allzeithoch gefallen, allerdings in einem deutlich langsameren Tempo als in den vorherigen Monaten. Dieser Verlauf war größtenteils von den Marktteilnehmern erwartet worden. Ende Juni 2023 befanden sich die Raten leicht über dem Vor-Corona-Niveau.

#### Kontraktlogistik

Aufgrund der zunehmend schwierigen Rahmenbedingungen hat sich das Wachstum in der Kontraktlogistik im Allgemeinen verlangsamt. Wesentliche Wachstumstreiber sind nach wie vor die Verticals Industrial/Aerospace (über alle Regionen) sowie Automotive (primär in Amerika), während sich bei Electronics ein uneinheitliches Bild zeigt (in APAC schrumpfend, in Europa steigend) und der Anteil im Bereich Consumer/Retail weiter abnimmt.

### UMWELTMASSNAHMEN

- **Sustainable Aviation Fuel (SAF)** ist für alle Flüge zu allen Flughäfen weltweit verfügbar, was eine signifikante Erweiterung zu unseren bestehenden CO<sub>2</sub>e-neutralen Luftfrachtlösungen darstellt. DB Schenker hat im ersten Halbjahr 2023 bereits mehr als 15.000 t SAF gekauft, mehr als insgesamt in 2022.
- **Umweltfreundlichere Seetransporte:** Gemeinsam mit den Reedereien MSC, CMA CGM sowie Hapag-Lloyd bietet DB Schenker auf allen Handelsrouten umweltfreundliche Containertransporte mithilfe von hochwertigem Biotreibstoff an. Insgesamt hat DB Schenker 17.000 t Biokraftstoff für 2023 gekauft und ist damit in Vorleistung gegangen, um eine tatsächliche Reduktion der durch Seefrachttransporte verursachten Treibhausgase zu erreichen.
- **Klimafreundliche Landtransporte:** Die Zahl der für DB Schenker fahrenden **batterieelektrischen Fahrzeuge** grad. **Nr. 122** in Europa belief sich im ersten Halbjahr 2023 auf mehr als

200 Fahrzeuge. Darunter befinden sich verschiedene Modelle und Hersteller sowie der erste operative Einsatz von VOLTA-Lkw. Im ersten Halbjahr 2023 wurden zudem erste Tests wasserstoffbetriebener **Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (FCEV)** grün **Nr. 53** durchgeführt. Ein erster 40-Tonner ist im täglichen Verkehr zwischen Köln und Eupen in Belgien im Einsatz. Auch hat in den ersten Monaten 2023 DB Schenker an ersten Tests mit eTrailern teilgenommen. Nach ersten Ergebnissen ermöglicht der Einsatz von eTrailern Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch zwischen 24 und 55%.

- **EcoWarehouses:** Im ersten Halbjahr 2023 eröffnete DB Schenker in Incheon/Südkorea das 52. EcoWarehouse. Das KL2 Korea Logistic Center ist ein modernes, umweltfreundliches Logistikzentrum mit knapp 28.000 m<sup>2</sup> Lagerfläche. DB Schenker verfolgt mit dem **EcoWarehouse-Programm** grün **Nr. 112** den Ausbau erneuerbarer Energien, umweltfreundlicher Technologien sowie den Einsatz entsprechender Materialien.
- **Circular Economy Logistics:** Wir haben für unsere globalen Kunden in 2023 erstmals ein eigenes Produkt, »Circular Economy«, entwickelt, das auf die Anforderung und steigende Nachfrage reversierender Warenströme und die Ausweitung zirkulärer Lieferketten abzielt. Wesentliche Bestandteile dieses Produkts sind ein Retourenmanagement, eine spezifische IT-Einbindung sowie wertschöpfende Services, die Rücklauf, Sichtung, Reparatur und die nachhaltige Verwertung von Waren ermöglichen. So unterstützen wir unsere Kunden dabei, Ressourcen möglichst lange und ohne Verlust in Kreisläufen zu führen.

## BETEILIGUNGEN

- **USA Truck:** Zum 15. September 2022 haben DB Schenker und USA Truck die Übernahme aller im Umlauf befindlichen Aktien von USA Truck durch DB Schenker vollzogen. Der Zusammenschluss unterstreicht das Ziel von DB Schenker und USA Truck, ein führender Anbieter von Transportlösungen in Nordamerika zu werden. DB Schenker wird die gemeinsame Marktposition im Bereich Landtransport in Nordamerika ausbauen und das erweiterte Produktangebot dazu nutzen, die anderen Produkte in Nordamerika zu stärken.
- **EVAG:** Zum 29. Dezember 2022 hat DB Schenker den Verkauf der EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH (EVAG) vollzogen. Der Verkauf dient der Fokussierung auf das Kerngeschäft von DB Schenker.
- **MTS:** Zum 1. August 2022 haben DB Schenker und die Wessels & Müller SE die Übernahme sämtlicher ausstehender Kommanditanteile an der MarkenTechnikService GmbH & Co. KG (MTS) vollzogen. Wessels & Müller SE ist bereits ein langjähriger Gesellschafter der MTS-Gruppe.

## ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2023

- *Insgesamt sehr herausforderndes Marktumfeld und mangelnde Konjunkturimpulse.*
- *Operative Ergebnisgrößen in allen Sparten weiterhin deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.*
- *Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Digitalisierung.*

DB SCHENKER	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Sendungen im Landverkehr in Mio.	50,5	53,2	-2,7	-5,1	53,9
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	570,8	673,3	-102,5	-15,2	578,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	883,1	966,2	-83,1	-8,6	1.115
Gesamtumsatz in Mio. €	10.080	14.162	-4.082	-28,8	8.525
Außenumsatz in Mio. €	10.067	14.129	-4.062	-28,7	8.491
Rohrertragsmarge in %	39,6	30,6	+9,0	-	35,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.011	1.486	-475	-32,0	499
EBIT bereinigt in Mio. €	626	1.186	-560	-47,2	238
EBIT-Marge (bereinigt) in %	6,2	8,4	-2,2	-	2,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	324	299	+25	+8,4	261
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	75.424	75.424	-	-	75.981
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	76.047	75.626	+421	+0,6	76.041

Die Volumenentwicklung war insgesamt rückläufig. Die allgemein schwache Marktentwicklung infolge von mangelnden konjunkturellen Impulsen sowie Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung konnten nur teilweise ausgeglichen werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung war, getrieben durch die Luft- und Seefracht, deutlich schwächer: Die operativen Ergebnisgrößen gingen in nahezu allen Regionen zurück, lagen aber weiterhin deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. Entsprechend war auch der Rohertrag spürbar rückläufig (-7,8%). Währungskursbereinigt war der Rückgang etwas weniger deutlich.

Die Ertragsentwicklung war getrieben durch deutliche Umsatzrückgänge schwächer:

- **Umsatz:** starker Rückgang infolge geringerer Frachtraten insbesondere in der Luft- und Seefracht sowie nachfrage- und währungskursbedingt.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Anstieg (+17,7%/+22 Mio. €); u. a. infolge höherer Erträge aus Versicherungsleistungen sowie eines Einmaleffekts im Zusammenhang mit einem Mietverhältnis in der Kontraktlogistik. Die Aufwandsseite wurde v. a. getrieben durch die Frachtratenentwicklung. Effekte aus Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität wirkten zusätzlich senkend:

- **Materialaufwand:** deutlicher Rückgang (– 37,6 % / – 3.720 Mio. €) infolge der Frachtraten- und Volumenentwicklung insbesondere in der Luft- und Seefracht. Währungskurseffekte wirkten zusätzlich aufwandsreduzierend. Der Anstieg der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig teilweise kompensierend:
  - **Personalaufwand:** Anstieg (+ 4,6 % / + 90 Mio. €), u. a. infolge einer etwas gestiegenen durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie höherer Personalkosten. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch etwas stärker.
  - **Abschreibungen:** Zunahme (+ 28,3 % / + 85 Mio. €), investitionsbedingt (inkl. Leasing). Währungskurseffekte wirkten gegenläufig etwas aufwandsmindernd.
  - **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Anstieg (+ 5,0 % / + 46 Mio. €), resultierend u. a. aus gestiegenen Aufwendungen für Versicherungen, eine wieder intensivere Reisetätigkeit und im Zusammenhang mit Projekten. Positive Währungskurseffekte wirkten gegenläufig dämpfend.
- Die Investitionstätigkeit hat zugenommen. Der Zuwachs resultierte überwiegend aus Leasingaktivitäten. Investitionsschwerpunkte waren die Regionen Europa, Amerika und Asien. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch etwas deutlicher.
- Die Mitarbeitendenzahl war per 30. Juni 2023 unverändert. Die durchschnittliche Mitarbeitendenzahl stieg infolge der Entwicklung im Landverkehr an.

### Sparte Landverkehr

- Hohe Frachtraten trieben die Entwicklung – Sendungsvolumen ging gegenläufig zurück.
- Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.
- Digitale Transformation sowie Optimierungen des Produkt- und Kundenmixes, des Netzwerks und eines nachhaltigeren Angebots weiter vorangetrieben.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
<b>SPARTE LANDVERKEHR</b>	<b>2023</b>				
Sendungen im Landverkehr in Mio.	50,5	53,2	- 2,7	- 5,1	53,9
Gesamtumsatz in Mio. €	4.103	3.846	+ 257	+ 6,7	3.638
Außenumsatz in Mio. €	4.094	3.835	+ 259	+ 6,8	3.606
EBITDA bereinigt in Mio. €	292	238	+ 54	+ 22,7	175
EBIT bereinigt in Mio. €	122	140	- 18	- 12,9	95
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	24.750	22.846	+ 1.904	+ 8,3	21.868

Im Landverkehr ging die Nachfrage getrieben durch Rückgänge v. a. bei den System- und Paketverkehren zurück. Unsicherheiten hinsichtlich der konjunkturellen Entwicklung, die Inflation sowie die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs waren maßgebliche Treiber. Gegenläufig stieg das Sendungsvolumen bei den Direktverkehren an.

Die wirtschaftliche Entwicklung war hingegen sehr erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines überproportionalen Ertragswachstums positiv:

- **Umsatz:** Anstieg v. a. infolge allgemein gestiegener Absatzpreise. Die Nachfrageentwicklung wirkte gegenläufig dämpfend. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch etwas stärker.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Zunahme v. a. infolge höherer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Die Entwicklung auf der Aufwandsseite wurde geprägt durch Preiseffekte in den Bereichen Direkt-, System- und Spezialverkehre. Im Vergleich zu den Erträgen war der Anstieg aber deutlich unterproportional:
- **Personalaufwand:** Zunahme infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl. Bereinigt um Währungskurseffekte war der Anstieg noch etwas deutlicher.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Erhöhung aufgrund von geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Aufwendungen.
- **Materialaufwand:** leichter Anstieg, negative Effekte v. a. aus Preissteigerungen wurden durch positive Währungskurseffekte und Nachfragerückgänge teilweise kompensiert.

Die Mitarbeitendenzahl stieg v. a. aufgrund der Akquisition von [USA Truck](#) 62.

### Sparte Luft- und Seefracht

- Deutliche Nachfragerückgänge infolge schwacher Marktpulse.
- Steigende Kapazitäten sowie konjunkturbedingte Unsicherheiten prägen die Entwicklung.
- Deutlicher Rückgang der Frachtraten auf den wesentlichen Routen der Seefracht wieder auf Vor-Corona-Niveau.
- Luftfracht: Projekte zur Effizienzverbesserung und Rentabilitätsstabilisierung in Umsetzung.
- Seefracht: Geschäftserholung in den Bereichen Messen und Großprojekte, die coronabedingt unter Druck standen.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
<b>SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT</b>	<b>2023</b>				
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	570,8	673,3	- 102,5	- 15,2	578,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	883,1	966,2	- 83,1	- 8,6	1.115
Gesamtumsatz in Mio. €	4.591	8.683	- 4.092	- 47,1	3.531
Außenumsatz in Mio. €	4.589	8.680	- 4.091	- 47,1	3.530
EBITDA bereinigt in Mio. €	428	977	- 549	- 56,2	128
EBIT bereinigt in Mio. €	389	943	- 554	- 58,7	101
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	13.666	14.079	- 413	- 2,9	13.972

Die Leistungsentwicklung war deutlich rückläufig:

- **Luftfracht:** Negative Auswirkungen, im Wesentlichen bedingt durch höhere Lagerbestände, inflationsbedingt schwache Marktpulse sowie die Rückverlagerung der Transportnachfrage zur Seefracht nach den Einschränkungen der letzten Jahre, konnten nur teilweise kompensiert werden.
- **Seefracht:** Volumina lagen der Marktentwicklung folgend ebenfalls deutlich unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2022.

Die wirtschaftliche Entwicklung war deutlich schwächer: Die bereinigten Ergebnisgrößen schwächten sich nach den außerordentlich hohen Zuwächsen in den Vorjahren wieder ab, lagen aber weiterhin sehr deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. Die Erträge gingen zurück:

- **Umsatz:** deutlicher Rückgang, v. a. infolge der Frachtraten- und Leistungsentwicklung. In der Luftfracht setzten sich die Trends vom Ende des Vorjahres fort. Steigende Kapazitäten und eine nachlassende Nachfrage führten zu einem rückläufigen Frachtratenniveau, sodass die Preise für neue Kontrakte unter Druck gerieten. Auch in der Seefracht sorgten hohe Kapazitäten und eine rückläufige Nachfrage für deutlich niedrigere Frachtraten. Ende des ersten Halbjahres 2023 lagen die Frachtraten wieder auf Vor-Corona-Niveau; teilweise auch darunter. Währungskursbereinigt war der Umsatzrückgang etwas weniger deutlich.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Zunahme auf niedrigem Niveau, v. a. infolge von gestiegenen Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen in der Luftfracht.

Auf der Aufwandsseite machte sich v. a. die Frachtratenentwicklung bemerkbar:

- **Materialaufwand:** deutlicher Rückgang, im Wesentlichen infolge der Frachtratenentwicklung sowie der geringeren Nachfrage. Währungskursbereinigt war der Rückgang etwas weniger deutlich.

Der Anstieg der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Zunahme aufgrund von geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Aufwendungen.
- **Personalaufwand:** Anstieg resultierte aus der Beschäftigung höher qualifizierter Mitarbeitender (höhere Komplexität der Arbeitsabläufe bei der Abfertigung infolge sich schnell ändernder Bedingungen im Zusammenhang mit dem Raten- oder Engpassmanagement). Negative Währungskurseffekte sowie eine niedrigere Mitarbeitendenzahl wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.

Die Mitarbeitendenzahl ging infolge der Geschäftsentwicklung zurück.

## Sparte Kontraktlogistik

- Umsatzentwicklung in schwierigem Marktumfeld rückläufig.
- Operative Ergebnisgrößen verbessert.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität und Profitabilität mit positivem Ergebnisbeitrag.

SPARTE KONTRAKTLOGISTIK	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2023	2022	absolut	%	
Gesamtumsatz in Mio. €	1.386	1.616	- 230	- 14,2	1.356
Außenumsatz in Mio. €	1.385	1.615	- 230	- 14,2	1.355
EBITDA bereinigt in Mio. €	257	236	+ 21	+ 8,9	165
EBIT bereinigt in Mio. €	114	101	+ 13	+ 12,9	41
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	22.003	23.114	- 1.111	- 4,8	24.293

Aus der Veräußerung der MTS 62 ergaben sich Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2022.

Die Entwicklung in der Kontraktlogistik folgte dank ihres geografisch und nach Marktsektoren diversifizierten Portfolios dem Gesamtmarkt.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in einem herausfordernden Marktumfeld sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen stiegen, getrieben durch Aufwandsrückgänge. Auch die Erträge sanken, aber weniger deutlich:

- **Umsatz:** deutlicher Rückgang infolge der Verkäufe von MTS und EVAG 62 sowie der geschäftsfeldinternen Übertragung einzelner Geschäfte in Deutschland. Bereinigt um diese Effekte war ein leichter Anstieg zu verzeichnen, v. a. infolge der Geschäftsentwicklung in Europa. Währungskursbereinigt war der Rückgang schwächer.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Anstieg auf niedrigem Niveau, v. a. infolge eines Einmaleffekts im Zusammenhang mit einem Mietverhältnis.

Die Aufwandsentwicklung war rückläufig:

- **Materialaufwand:** deutlicher Rückgang infolge des MTS-Verkaufs, der geschäftsfeldinternen Übertragung einzelner Geschäfte sowie geringerer operativer Kosten für die Unterhaltung der Lagerhäuser. Währungskursbereinigt war der Rückgang etwas weniger deutlich.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Auch hier wurde der Rückgang maßgeblich durch den MTS-Verkauf sowie die geschäftsfeldinterne Übertragung einzelner Geschäfte getrieben. Positive Währungskurseffekte wirkten zusätzlich aufwandsmindernd.
- **Personalaufwand:** Rückgang infolge einer deutlich niedrigeren durchschnittlichen Zahl an Mitarbeitenden.

Die Entwicklung der Abschreibungen wirkte gegenläufig:

- **Abschreibungen:** Erhöhung infolge des Abschlusses von Leasingverträgen für Lagerkapazitäten.

Die Mitarbeitendenzahl ging u. a. infolge des MTS-Verkaufs deutlich zurück.

## CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen mit unserem Chancenmanagementsystem als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Das [Risikomanagementsystem \(Integrierter Bericht 2022 172ff.\)](#) des DB-Konzerns hat sich im ersten Halbjahr 2023 nicht wesentlich verändert.

Zum aktuellen Zeitpunkt sind die laufenden bzw. im Herbst 2023 anstehenden Tarifverhandlungen noch nicht abgeschlossen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass es noch zu umfangreicheren Streikmaßnahmen in 2023 kommt.

Die Chancen- und Risikoeinschätzung erfolgt gegenüber der aktualisierten [voraussichtlichen Entwicklung des DB-Konzerns 68f.](#) in 2023 bezogen auf das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt). Die Gesamtrisikoeinschätzung hat sich im Vergleich zur Einschätzung per 31. Dezember 2022 ([Integrierter Bericht 2022 174](#)) bezogen auf die EBIT-Prognose für das Geschäftsjahr 2023 deutlich reduziert:

- Für die Prognose der [EBIT-Entwicklung für das Geschäftsjahr 2023 68](#) bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen weitere Risiken i. H. v. 0,7 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich [sw; Eintrittswahrscheinlichkeit >70%]: 0,0 Mrd. €). Diese Risiken ergeben sich v.a. aus den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb, Produktion und Technik, Beschaffung und Energiemarkt sowie Recht und Verträge.
- Chancen der EBIT-Entwicklung liegen i. H. v. 0,1 Mrd. € vor (davon sw: 0,1 Mrd. €), sie ergeben sich ebenfalls aus den Bereichen Beschaffungs- und Energiemarkt sowie Produktion und Technik.

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen weiterhin stark schwanken. Die Preise verharren auf einem hohen Niveau. Zudem kann es im weiteren Jahresverlauf 2023 witterungsbedingt (Dürre im Sommer, Kälte im Winter) wieder zu Preissteigerungen kommen. Hier werden Risiken in Bezug auf Energiekosten und Baupreise erwartet.

Die haushalterische Ausstattung durch den Bund ist von entscheidender Relevanz für die Qualität und den Ausbau der Infrastrukturkapazität zur Umsetzung einer Verkehrswende in Deutschland. Daher gehen wir davon aus, dass eine deutliche Erhöhung der Mittel für die Infrastruktur vom Bund erforderlich ist. Sollten die Bundesmittel für die Infrastruktur nicht deutlich oberhalb der aktuellen Vorschläge zur Bundeshaushalts-(BHH-)Linie aufgestockt werden, würden sich erhebliche Risiken für Netzqualität, Transportleistung und wirtschaftliche Entwicklung materialisieren.

Im Rahmen einer im zweiten Halbjahr 2023 anstehenden Kostenüberprüfung für das Projekt Stuttgart 21 könnte sich aufgrund von weiter gestiegenen Preisen für Bauleistungen und Rohstoffe der Gesamtwertumfang erhöhen.

Als Ergebnis unserer Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen (inkl. finanzieller Unterstützung durch den Bund), Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns besonders gefährdend beeinträchtigen.

## NACHTRAGSBERICHT

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

# PROGNOSEBERICHT

Zum aktuellen Zeitpunkt sind die laufenden bzw. im Herbst 2023 anstehenden Tarifverhandlungen noch nicht abgeschlossen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass es noch zu umfangreichen Streikmaßnahmen in 2023 kommt.

## Konjunkturelle Aussichten

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in %	2022	2023 (Prognose März)	2023 (Prognose Juli)
Welthandel	+ 4,3	- 1,0	- 1,0
BIP Welt	+ 3,1	+ 1,5	+ 2,0
BIP Euro-Raum	+ 3,5	+ 0,5	+ 1,0
BIP Deutschland	+ 1,9	+ 0,0	+ 0,0

Stand Mai 2023. Prognose 2023 auf halbe Prozentpunkte gerundet.  
Quelle: Oxford Economics

Für 2023 wird ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft erwartet. Positiv wirkten sich insbesondere die weltweit nachlassende Inflation und ein starkes Wirtschaftswachstum in Asien aus. Beim Welthandel hingegen wird ein leichter Rückgang, v. a. aufgrund hoher Lagerbestände, erwartet. Im europäischen Wirtschaftsraum wirken sich die hohe Inflation und gestiegene Zinsen 2023 noch stärker auf die wirtschaftliche Entwicklung aus und es wird nur ein geringes Wachstum prognostiziert. In Deutschland wird die Entwicklung insbesondere im ersten Halbjahr 2023 durch schwache Investitionen und privaten Konsum spürbar gedämpft. Im Gesamtjahr 2023 wird von einer Stagnation ausgegangen, dabei sind Erholungseffekte frühestens Ende 2023 zu erwarten.

## Verkehrsmärkte

### PERSONENVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2022	2023 (Prognose März)	2023 (Prognose Juli)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 13,5	+ 4,5	+ 2,5

Stand Juli 2023 – mit aktualisierten Basisdaten für 2022.  
Prognose für 2023 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

2022 erholte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt mit einem Wachstum von 13,5% spürbar, blieb allerdings noch deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. Die Erholungseffekte werden sich 2023 voraussichtlich in abgeschwächter Form fortsetzen. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt u. a. auch von verkehrspolitischen Maßnahmen und der kon-

junkturrellen Entwicklung ab. Die während der Corona-Pandemie stark reduzierten Pendlerverkehre und Geschäftsreisen zeigen entgegen vorherigen Annahmen eine eher langsame Erholung.

- Der motorisierte Individualverkehr dürfte in 2023 zwar weiterhin ein wachsendes Leistungsvolumen verzeichnen, nähert sich dabei allerdings nur dem Vor-Corona-Niveau an. Dämpfend wirken anhaltend hohe Kraftstoffpreise durch den Ukraine-Krieg.
- Der innerdeutsche Luftverkehr wird 2023 voraussichtlich weitere Teile der coronabedingten Verluste aufholen. Der Marktanteil dürfte allerdings auf niedrigem Niveau verbleiben.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr legt voraussichtlich wieder spürbar zu. Die Einführung des **Deutschland-Tickets** sollte im Nahverkehr positiv wirken. Der Buslinienfernverkehr dürfte sich vergleichsweise schwächer entwickeln.
- Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einem anhaltenden Verkehrsleistungswachstum im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Nahverkehr profitiert wesentlich vom Deutschland-Ticket.

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

### GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2022	2023 (Prognose März)	2023 (Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	- 0,4	+ 0,8	- 1,2
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	- 0,2	+ 0,6	- 1,4
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+ 2,2	- 0,3	+ 0,6
Globale Luftfracht (Basis t)	- 4,6	- 4,3	- 6,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	- 3,9	+ 1,5	0,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+ 7,1	+ 4,9	+ 3,1

Nach einer Stagnation der Güterverkehrsleistung im Vorjahr wird 2023 in Deutschland aufgrund der hohen Inflation, der schwachen Impulse aus den Kernindustrien sowie der hohen Einkaufspreise ein leichter Rückgang des Gesamtmarktes erwartet. Im zweiten Halbjahr 2023 sollten sich die Nachfragerückgänge leicht abschwächen. Der Markt wird voraus-

sichtlich weiterhin durch einen anhaltenden Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Aufgrund der deutlich schwächer als erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung im ersten Halbjahr 2023 wurden nahezu alle Verkehrsmarktprognosen für das Gesamtjahr 2023 angepasst.

- Der Schienengüterverkehr wird sich 2023 voraussichtlich leicht unter dem Vorjahr bewegen. Die Rückgänge bei den energieintensiven Branchen und die rückläufigen Mengen im Kombinierten Verkehr dürften nicht durch die starken Kohle- und Mineralölverkehre sowie Aufhol-effekte bei Automobiltransporten ausgeglichen werden können. Die Nachfrage nach grünen Transporten ist weiterhin hoch, sodass bei anziehender Konjunktur in den Folgejahren von einem moderaten Wachstum ausgegangen wird.
- Der Straßengüterverkehr dürfte 2023 noch deutlicher zurückgehen als im Vorjahr. Die schwache Baukonjunktur aufgrund der stark gestiegenen Zinsen und die mäßige Konsumstimmung dürften auch im zweiten Halbjahr 2023 für rückläufige Transportmengen und freie Kapazitäten am Markt sorgen. Der Fahrer:innenmangel dürfte akut bleiben.
- Trotz des deutlichen Einbruchs der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt im Vorjahr werden für 2023 keine Aufholeffekte erwartet. Die Binnenschifffahrt kann voraussichtlich nicht von den sich positiv entwickelnden Kohleverkehren profitieren und dürfte trotz des niedrigen Vorjahresniveaus nicht wachsen können. Die Witterungs-abhängigkeit bleibt ein Risiko.
- Unter der Annahme, dass sich die europäische Wirtschaft im zweiten Halbjahr 2023 erholt, sollte sich der europäi-sche Schienengüterverkehrsmarkt stabilisieren. Für das Gesamtjahr 2023 wird jedoch ein Rückgang der Verkehrs-leistung erwartet.
- Die Nachfrageentwicklung im europäischen Landver-kehrsmarkt dürfte sich 2023 nur leicht über dem Vorjah-resniveau entwickeln. Die Inflation dürfte weiterhin hoch bleiben und die Nachfrage hemmen. Es wird erwartet, dass die Produktionsschwäche in Europa noch mehrere Monate anhalten wird und eine leichte Erholung erst im zweiten Halbjahr 2023 spürbar wird.
- Die aktuell schwache Entwicklung in der Luft- und See-fracht gibt bei steigenden Kapazitäten wenig Hoffnung auf eine rasche Erholung; steigende Volumina werden in beiden Segmenten erst im zweiten Halbjahr 2023 erwar-tet; die Luftfracht kann den Nachfrageeinbruch aus dem ersten Halbjahr 2023 jedoch nicht kompensieren. Höhere

Raten im globalen Luftfrachtverkehr könnten sich zum Start der Hochsaison im dritten Quartal (»Peak-Season«) entwickeln.

- Aufgrund der sich abkühlenden Konjunktur wird der Kontraktlogistikmarkt sein Wachstum 2023 voraussicht-lich auf einem deutlich niedrigeren Niveau fortsetzen. Rückläufige Mengeneffekte in manchen Regionen können durch höhere Preise in anderen kompensiert werden.

## INFRASTRUKTUR

Für das zweite Halbjahr 2023 wird für die Trassennachfrage insbesondere aufgrund des Personenverkehrs eine positive Entwicklung prognostiziert. Für den Schienengüterverkehr wird eine leichte Erholung des makroökonomischen Umfelds erwartet, sodass zum Jahresende 2023 der Vorjahreswert er-reicht werden kann.

Bei den Stationshalten wird auf Gesamtjahressicht mit einer konstanten Entwicklung in 2023 gerechnet. Der Markt-anteil der konzernexternen Bahnen steigt insgesamt im Ver-gleich zum Vorjahr.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickeln sich auch 2023 weiter positiv. Trotz der derzeit unsicheren Ent-wicklung des konjunkturellen Umfelds erwarten wir ein Er-gbnis leicht über dem Vorjahresniveau.

## Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir für 2023 weiterhin kaum phy-sische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Die Energiepreise (Erdgas und Strom) sind gesunken, befinden sich aber auf einem höheren Niveau als vor dem Ukraine-Krieg. So bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen sich hier für die Produktion v. a. im zweiten Halbjahr 2023 er-geben werden. Die Erzeugerpreise verharren aktuell auf einem deutlich höheren Level, bedingt durch die nach wie vor hohe Inflation sowie die allgemein hohen Tarifabschlüsse. Die Pro-gnosen zur Stabilisierung der Märkte für 2023 gehen von einem deutlich höheren Preisniveau aus als vor dem starken Anstieg in 2021.

Im weiteren Jahresverlauf 2023 bleibt abzuwarten, ob sich der Nachfragerückgang bei den Erzeugern aufgrund der ho-hen Inflation seit 2022 weiter fortsetzt und welche positiven preislichen Auswirkungen hieraus entstehen.

Bei den Preisen für Emissionsberechtigungen (CO<sub>2</sub>-Zertifikate) sollte wenig Spielraum für nachhaltig sinkende Notierungen vorhanden sein. Der politische Wille der Bundesregierung und auch der Europäischen Kommission zu einem raschen klimaneutralen Umbau der Energieversorgung sollte sich hier bemerkbar machen.

Insgesamt ist die Lage an den Energiemärkten aktuell entspannter als Ende 2022, aber unbeständig. Am Strommarkt werden die Spotpreise deutlich von Temperaturverlauf, Sonneneinstrahlung, Wasserständen und Windaufkommen beeinflusst werden.

Die gegenüber der früheren Normalität in etwa doppelt so hohen Terminpreise für Gas und Strom beinhalten eine deutliche Risikoprämie aufgrund der in den letzten zwei Jahren veränderten Fundamentallage. Insbesondere das weggefallene russische Pipeline-Gas sowie der Kohle- und Kernkraftwerksausstieg haben die Reserven/Puffer im Energiesystem nachhaltig reduziert. Entsprechend besteht bei neuen Schocks ein hohes Risiko für stark steigende Preise.

## Finanzmärkte

Wir gehen davon aus, dass sich das Renditeniveau bis zum Jahresende 2023 nicht wesentlich verändern wird. Eine Konsolidierung der Geldmarktzinsen ist im bisherigen Jahresverlauf 2023 noch nicht eingetreten. Hier besteht bei einer weiteren Verschärfung der Notenbankpolitik das Potenzial für weiter steigende Geldmarktzinsen, jedoch nicht mehr im gleichen Ausmaß wie in den vorangegangenen Monaten.

## Entwicklung des DB-Konzerns

- *Leistungsentwicklung im Schienenverkehr beeinflusst durch Leistungsqualität und Streiks etwas schwächer erwartet als bisher.*
- *Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit werden sich voraussichtlich schwächer entwickeln als bisher erwartet.*
- *Erwartungen für Umsatzentwicklung infolge der Frachtratenentwicklung bei DB Schenker angepasst.*
- *Umsetzung der Strategie Starke Schiene weiter vorangetrieben.*
- *Investitionstätigkeit nimmt weiter zu.*

## TOP-ZIELE STARKE SCHIENE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2022	2023 (Prognose März)	2023 (Prognose Juli)
Reisende Fernverkehr (Schiene) in Mio.	132,0	> 155	> 150
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mio.	1.605	~ 1.900	> 1.750
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mrd. tkm	59,6	~ 62	> 60
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mio. Trkm	1.133	> 1.130	> 1.130
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in ZI	74,8	~ 77	77
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene)	70,1	~ 70	~ 68
Kundenzufriedenheit DB Cargo <sup>2)</sup> in ZI	67	~ 61	64
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	65,2	> 70	~ 70
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	91,8	> 92	> 92
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	66,1	> 67	> 67
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland in %	65,2	67	67
Mitarbeitendenzufriedenheit <sup>2)</sup> in ZI	3,9	-	-
ROCE in %	2,8	~ -2	~ -2
Tilgungsdeckung in %	13,1	~ 6	~ 6

<sup>1)</sup> Die Erhebung erfolgt jährlich im Frühjahr.

<sup>2)</sup> Erhebung erfolgt alle zwei Jahre.

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und aktualisierter Einschätzungen haben wir Anpassungen an unseren Erwartungen für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2023 vorgenommen:

- Infolge der herausfordernden operativen Situation und der Streikeffekte aus dem ersten Halbjahr 2023 erwarten wir negative Auswirkungen v. a. auf die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr im Vergleich zu unseren Erwartungen aus dem März 2023.
- Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr wird etwas schwächer erwartet als bisher infolge der Leistungsqualität und von Streiks im ersten Halbjahr 2023.
- Darüber hinaus erwarten wir die Pünktlichkeitsentwicklung bei DB Fernverkehr etwas schwächer als bisher infolge der Entwicklung im ersten Halbjahr 2023.

## ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in Mrd. €	2022	2023 (Prognose März)	2023 (Prognose Juli)
Umsatz bereinigt	56,3	> 56	~ 51
EBIT bereinigt	1,3	~ -1	> -1
Brutto-Investitionen	15,4	> 18	~ 18
Netto-Investitionen	6,8	> 8,5	> 8
Fälligkeiten	2,2	2,4	2,4
Anleiheemissionen (Senior)	3,1	> 3	> 3
Netto-Finanzschulden per 31.12.	28,8	> 33	> 33



Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2023 haben wir teilweise Anpassungen an unseren Erwartungen vorgenommen:

- Im Wesentlichen getrieben durch die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker erwarten wir jetzt einen deutlichen Umsatzrückgang.
- Die Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr 2023 verlief besser als erwartet. Im zweiten Halbjahr 2023 erwarten wir aber erhebliche Zusatzbelastungen v. a. aus den anstehenden Tarifabschlüssen (inkl. negativer Einmaleffekte aus einer rückwirkenden Wirksamkeit) und dem weiteren Hochlauf der Instandhaltungsmaßnahmen in der Infrastruktur (inkl. negativer Einmaleffekte aus den Vorleistungen für zukünftige Bundesfinanzierungen).

Insgesamt sollte der operative Verlust (bereinigtes EBIT) etwas geringer sein als bisher erwartet und unterhalb von 1 Mrd. € liegen.

## ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR GRÜNEN TRANSFORMATION

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2022	2023	2023
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 <sup>1)</sup> in %	- 42,1	-39,9	-39,6
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.202	2.255	2.255
Recyclingquote in %	96,7	> 95	> 95

<sup>1)</sup> Ohne DB Arriva.

Die Prognosen für die weiteren Kennzahlen zur Grünen Transformation 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 bspw. im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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

# KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. 31.12. / in Mio. €	1. Halbjahr		
	2023	2022	2022
Umsatzerlöse	24.972	27.968	56.296
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.141	1.923	4.129
Gesamtleistung	27.113	29.891	60.425
Sonstige betriebliche Erträge	1.513	1.710	4.541
Materialaufwand	-13.342	-16.502	-33.623
Personalaufwand	-10.244	-10.029	-20.300
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	-2.072	-1.946	-3.998
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.644	-2.343	-5.777
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>324</b>	<b>781</b>	<b>1.268</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	6	-2	-5
Zinsergebnis	-269	-184	-351
Übriges Finanzergebnis	-10	87	20
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-273</b>	<b>-99</b>	<b>-336</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>51</b>	<b>682</b>	<b>932</b>
Ertragsteuern	-122	-258	-1.159
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>-71</b>	<b>424</b>	<b>-227</b>
Ergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	-97	400	-274
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	13	13	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	13	11	22
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	-0,23	0,93	-0,64
verwässert	-0,23	0,93	-0,64

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. 31.12. / in Mio. €	1. Halbjahr		
	2023	2022	2022
Ergebnis nach Ertragsteuern	-71	424	-227
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-8	2.013	2.164
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-8	2.013	2.164
Änderung aus Währungsumrechnung	-95	116	19
Änderung Fair Value von Wertpapieren	0	0	0
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen <sup>1)</sup>	-112	467	279
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	1	-6	-9
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-206	577	289
<b>Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (vor Steuern)</b>	<b>-214</b>	<b>2.590</b>	<b>2.453</b>
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-46	-146	-102
<b>Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-46</b>	<b>-146</b>	<b>-102</b>
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges	8	-16	-4
<b>Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>8</b>	<b>-16</b>	<b>-4</b>
<b>Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (nach Steuern)</b>	<b>-252</b>	<b>2.428</b>	<b>2.347</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-323</b>	<b>2.852</b>	<b>2.120</b>
Gesamtergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	-344	2.828	2.077
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	13	13	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	8	11	18

<sup>1)</sup> Per 30. Juni 2023 werden Effekte aus der Dieselpreisabsicherung nicht mehr im Gesamtergebnis (Position »Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden«) ausgewiesen, sondern außerhalb des Gesamtergebnisses im Eigenkapital (Position »± während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse«). Eine entsprechende Ausweisänderung per 30. Juni 2022 bzw. 31. Dezember 2022 hätte ein um 44 Mio. € bzw. 109 Mio. € höheres Gesamtergebnis ergeben.

# KONZERN-BILANZ

## Aktiva

in Mio. €	30.06.2023	31.12.2022	30.06.2022
<b>LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE</b>			
Sachanlagen	53.283	52.268	50.756
Immaterielle Vermögenswerte	2.851	2.854	2.411
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	450	446	450
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	129	134	127
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.721	2.273	1.951
Derivative Finanzinstrumente	524	559	714
Aktive latente Steuern	460	510	1.246
	<b>60.418</b>	<b>59.044</b>	<b>57.655</b>
<b>KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE</b>			
Vorräte	2.068	2.076	2.154
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	509	502	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.708	6.334	7.282
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3.137	2.803	2.345
Forderungen aus Ertragsteuern	95	65	80
Derivative Finanzinstrumente	158	189	271
Flüssige Mittel	4.651	5.138	3.827
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	10	152	441
	<b>16.336</b>	<b>17.259</b>	<b>16.401</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>76.754</b>	<b>76.303</b>	<b>74.056</b>

## Passiva

in Mio. €	30.06.2023	31.12.2022	30.06.2022
<b>EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	4.640	4.901	3.406
Erwirtschaftete Ergebnisse	5.395	5.489	5.759
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG</b>	<b>12.185</b>	<b>12.540</b>	<b>11.315</b>
Nicht beherrschende Anteile	139	137	139
Hybridkapital	2.005	2.002	2.005
	<b>14.329</b>	<b>14.679</b>	<b>13.459</b>
<b>LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL</b>			
Finanzschulden	31.006	31.186	31.674
Übrige Verbindlichkeiten	888	933	440
Derivative Finanzinstrumente	464	329	243
Pensionsverpflichtungen	3.235	2.970	3.435
Sonstige Rückstellungen	2.908	2.960	3.004
Passive Abgrenzungen	550	526	451
Passive latente Steuern	233	241	263
	<b>39.284</b>	<b>39.145</b>	<b>39.510</b>
<b>KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL</b>			
Finanzschulden	5.440	4.087	3.526
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.966	7.940	7.617
Sonstige Verbindlichkeiten	4.721	4.463	4.108
Ertragsteuerschulden	179	243	323
Derivative Finanzinstrumente	107	76	28
Sonstige Rückstellungen	4.707	4.610	4.358
Passive Abgrenzungen	1.008	899	915
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	13	161	212
	<b>23.141</b>	<b>22.479</b>	<b>21.087</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>76.754</b>	<b>76.303</b>	<b>74.056</b>

# KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

	1. Halbjahr		
	2023	2022	2022
<b>FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. 31.12. / in Mio. €</b>			
Ergebnis vor Ertragsteuern	51	682	932
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	2.072	1.946	3.998
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	6	- 27	- 40
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	- 53	- 126	- 25
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	0	6	4
Ergebnis aus dem Abgang von konsolidierten Unternehmen	27	-	- 36
Zins- und Dividendenerträge	- 116	- 62	- 241
Zinsaufwendungen	385	246	589
Fremdwährungsergebnis	- 15	- 67	- 10
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	- 6	2	5
Sonstige zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge <sup>1)</sup>	850	573	1.574
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	280	- 1.648	- 10
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten	- 1.155	332	- 283
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	2.326	1.857	6.457
Erhaltene Zinsen	66	26	74
Erhaltene (+) / gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen	4	6	13
Gezahlte Zinsen	- 247	- 185	- 443
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern	- 218	- 206	- 457
<b>Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.931</b>	<b>1.498</b>	<b>5.644</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	144	197	246
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	- 6.091	- 5.165	- 14.310
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	3.204	2.662	8.603
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	- 96	- 81	- 92
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte	39	25	56
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	- 271	- 164	- 892
Einzahlungen [Auszahlungen (-)] aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	- 13	-	47
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	-	- 5	- 272
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bilanzierten Unternehmen	0	0	17
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bilanzierten Unternehmen	- 1	- 1	- 3
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>- 3.085</b>	<b>- 2.532</b>	<b>- 6.600</b>
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	-	-	1.985
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	- 16	- 15	- 34
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	- 565	- 526	- 1.059
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten	- 8	- 8	- 16
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen	1.338	2.027	3.083
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen	- 400	- 796	- 1.596
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes	- 156	- 156	- 157
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten <sup>2)</sup>	915	3	159
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten <sup>2)</sup>	- 413	- 273	- 804
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>695</b>	<b>256</b>	<b>1.561</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel</b>	<b>- 459</b>	<b>- 778</b>	<b>605</b>
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	5.138	4.591	4.591
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	0	-	-
Veränderung der flüssigen Mittel der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	9	- 14	- 14
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	- 37	28	- 44
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>4.651</b>	<b>3.827</b>	<b>5.138</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.

<sup>2)</sup> Einschließlich der Veränderung von kurzfristigen Bankschulden zwischen den Stichtagen.

## KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

in Mio. €	Rücklagen							Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital	
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen						Summe
Stand per 01.01.2022	2.150	3.546	25	5	-87	-2.499	-12	<b>978</b>	5.357	<b>8.485</b>	2.002	134	<b>10.621</b>
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-10	-5	<b>-15</b>
- Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
± während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgliederte Sicherungsergebnisse <sup>1)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	2	<b>2</b>	-	-1	<b>1</b>
± Gesamtergebnis	-	-	116	-6	451	1.867	-	<b>2.428</b>	400	<b>2.828</b>	13	11	<b>2.852</b>
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	400	<b>400</b>	13	11	<b>424</b>
davon Währungsänderungen	-	-	116	-	-	-	-	<b>116</b>	-	<b>116</b>	-	0	<b>116</b>
davon latente Steuern	-	-	-	-	-16	-146	-	<b>-162</b>	-	<b>-162</b>	-	-	<b>-162</b>
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	-	-	-	0	467	-	-	<b>467</b>	-	<b>467</b>	-	-	<b>467</b>
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	2.013	-	<b>2.013</b>	-	<b>2.013</b>	-	0	<b>2.013</b>
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-6	-	-	-	<b>-6</b>	-	<b>-6</b>	-	-	<b>-6</b>
<b>Stand per 30.06.2022</b>	<b>2.150</b>	<b>3.546</b>	<b>141</b>	<b>-1</b>	<b>364</b>	<b>-632</b>	<b>-12</b>	<b>3.406</b>	<b>5.759</b>	<b>11.315</b>	<b>2.005</b>	<b>139</b>	<b>13.459</b>

in Mio. €	Rücklagen							Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital	
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen						Summe
Stand per 01.01.2023	2.150	5.118	49	-4	188	-438	-12	<b>4.901</b>	5.489	<b>12.540</b>	2.002	137	<b>14.679</b>
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-5	<b>-5</b>
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-10	-6	<b>-16</b>
- Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
± während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgliederte Sicherungsergebnisse <sup>1)</sup>	-	-	-	-	-12	-	-	<b>-12</b>	-	<b>-12</b>	-	-	<b>-12</b>
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-2	<b>-2</b>	3	<b>1</b>	-	5	<b>6</b>
± Gesamtergebnis	-	-	-90	1	-104	-54	-	<b>-247</b>	-97	<b>-344</b>	13	8	<b>-323</b>
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-97	<b>-97</b>	13	13	<b>-71</b>
davon Währungsänderungen	-	-	-90	-	-	-	-	<b>-90</b>	-	<b>-90</b>	-	-5	<b>-95</b>
davon latente Steuern	-	-	-	-	8	-46	-	<b>-38</b>	-	<b>-38</b>	-	-	<b>-38</b>
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	-	-	-	0	-112	-	-	<b>-112</b>	-	<b>-112</b>	-	-	<b>-112</b>
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	-8	-	<b>-8</b>	-	<b>-8</b>	-	0	<b>-8</b>
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	1	-	-	-	<b>1</b>	-	<b>1</b>	-	-	<b>1</b>
<b>Stand per 30.06.2023</b>	<b>2.150</b>	<b>5.118</b>	<b>-41</b>	<b>-3</b>	<b>72</b>	<b>-492</b>	<b>-14</b>	<b>4.640</b>	<b>5.395</b>	<b>12.185</b>	<b>2.005</b>	<b>139</b>	<b>14.329</b>

<sup>1)</sup> Per 30. Juni 2023 werden Effekte aus der Dieselpreisabsicherung nicht mehr im Gesamtergebnis (Position »Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden«) ausgewiesen, sondern außerhalb des Gesamtergebnisses im Eigenkapital (Position »± während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgliederte Sicherungsergebnisse«). Eine entsprechende Ausweisänderung per 30. Juni 2022 bzw. 31. Dezember 2022 hätte ein um 44 Mio. € bzw. 109 Mio. € höheres Gesamtergebnis ergeben.

## SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. PER 30.06. / in Mio. €	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo		DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Energie	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Externe Umsatzerlöse	2.791	2.052	4.683	4.433	2.746	2.521	1.068	995	339	300	961	1.051
Interne Umsatzerlöse	81	64	66	54	143	110	2.074	2.121	393	397	1.175	895
Umsatzerlöse	2.872	2.116	4.749	4.487	2.889	2.631	3.142	3.116	732	697	2.136	1.946
Externe übrige Erträge <sup>2)</sup>	138	287	249	179	214	214	299	474	54	54	300	7
Interne übrige Erträge	44	31	51	47	41	20	109	107	19	16	6	6
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	11	3	40	29	28	20	810	693	63	61	15	14
Erträge	3.065	2.437	5.089	4.742	3.172	2.885	4.360	4.390	868	828	2.457	1.973
Materialaufwand	-1.785	-1.470	-3.206	-3.020	-1.790	-1.674	-1.574	-1.123	-381	-326	-1.964	-1.768
Personalaufwand	-658	-619	-1.197	-1.176	-991	-969	-1.893	-1.834	-243	-236	-77	-76
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-440	-339	-391	-333	-375	-341	-791	-599	-155	-124	-68	-53
<b>EBITDA</b>	<b>182</b>	<b>9</b>	<b>295</b>	<b>213</b>	<b>16</b>	<b>-99</b>	<b>102</b>	<b>834</b>	<b>89</b>	<b>142</b>	<b>348</b>	<b>76</b>
Planmäßige Abschreibungen <sup>3)</sup>	-244	-204	-328	-316	-211	-200	-342	-338	-83	-81	-38	-41
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>3)</sup>	-	-	-5	-1	0	0	0	0	-	0	0	-
<b>EBIT (operatives Ergebnis)</b>	<b>-62</b>	<b>-195</b>	<b>-38</b>	<b>-104</b>	<b>-195</b>	<b>-299</b>	<b>-240</b>	<b>496</b>	<b>6</b>	<b>61</b>	<b>310</b>	<b>35</b>
Operativer Zinssaldo <sup>4)</sup>	-33	-16	-2	-24	-36	-30	-53	-47	-9	-4	2	-4
<b>Operatives Ergebnis nach Zinsen<sup>4)</sup></b>	<b>-95</b>	<b>-211</b>	<b>-40</b>	<b>-128</b>	<b>-231</b>	<b>-329</b>	<b>-293</b>	<b>449</b>	<b>-3</b>	<b>57</b>	<b>312</b>	<b>31</b>
Sachanlagen	8.378	7.169	5.576	5.886	2.958	3.013	23.557	22.219	4.054	3.779	1.132	1.125
+ Immaterielle Vermögenswerte	222	59	445	70	225	208	250	217	74	66	1	2
davon Goodwill	0	0	6	6	0	0	-	11	-	-	-	-
+ Vorräte	247	203	308	575	213	197	305	256	0	0	196	191
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>5)</sup>	25	28	1.222	1.014	766	653	145	150	44	45	93	211
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Forderungen aus Planvermögen) <sup>5)</sup>	561	228	1.679	1.066	258	249	608	485	34	33	214	219
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben <sup>5)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	0	4	4	0	0	-	-	0	0
+ Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte <sup>5)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>5)</sup>	-303	-299	-570	-698	-545	-450	-656	-606	-87	-72	-577	-542
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten <sup>5)</sup>	-598	-207	-1.563	-1.014	-218	-388	-834	-700	-204	-198	-100	-44
- Ertragsteuerschulden	-	-	-1	-1	-4	-4	-	0	-2	-	-	-
- Sonstige Rückstellungen	-24	-26	-3.259	-2.691	-170	-166	-801	-940	-31	-36	-30	-29
- Passive Abgrenzungen	-601	-548	-394	-297	-14	-15	-164	-168	-101	-102	-1	-1
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten <sup>5)</sup>	-111	-99	-202	-191	-213	-198	-298	-292	-27	-25	-10	-11
- Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten <sup>5)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Capital Employed<sup>5), 6)</sup></b>	<b>7.796</b>	<b>6.508</b>	<b>3.241</b>	<b>3.719</b>	<b>3.260</b>	<b>3.103</b>	<b>22.112</b>	<b>20.621</b>	<b>3.756</b>	<b>3.488</b>	<b>918</b>	<b>1.121</b>
Netto-Finanzschulden	4.839	4.100	468	1.116	2.873	2.920	10.730	9.885	1.099	854	236	696
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	5	5	29	28	2	2	0	0	-	-
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	2	1	0	-	-	-	-	-
Brutto-Investitionen	814	793	198	150	115	132	3.703	3.019	556	490	116	102
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	-	-5	-5	-5	-15	-2.802	-2.301	-302	-245	-79	-75
<b>Netto-Investitionen</b>	<b>814</b>	<b>793</b>	<b>193</b>	<b>145</b>	<b>110</b>	<b>117</b>	<b>901</b>	<b>718</b>	<b>254</b>	<b>245</b>	<b>37</b>	<b>27</b>
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mitarbeitende <sup>7)</sup>	20.501	18.852	38.414	37.594	31.578	30.931	54.316	51.976	7.316	6.992	1.958	1.905

<sup>1)</sup> Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge sowie die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

<sup>2)</sup> Ausgleichsansprüche aus der Strompreisbremse, die aus Energieverbräuchen von Tochtergesellschaften des DB-Konzerns entstanden sind, wurden im Segment DB Netze Energie unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Auf Konzernebene verminderte sich der Materialaufwand entsprechend.

<sup>3)</sup> Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

<sup>4)</sup> Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

<sup>5)</sup> Inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung.

<sup>6)</sup> Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen bzw. den Segmentschulden zugerechnet.

<sup>7)</sup> Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung		Systemverbund Bahn		DB Arriva		DB Schenker		Konsolidierung Übrige		DB-Konzern bereinigt		Überleitung <sup>1)</sup>		DB-Konzern	
2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
351	314	-	-	12.939	11.666	1.967	2.174	10.067	14.129	-	-	24.973	27.969	-1	-1	24.972	27.968
2.768	2.476	-6.650	-6.056	50	61	1	1	13	33	-64	-95	-	-	-	-	-	-
3.119	2.790	-6.650	-6.056	12.989	11.727	1.968	2.175	10.080	14.162	-64	-95	24.973	27.969	-1	-1	24.972	27.968
217	204	-295	-	1.176	1.419	168	143	140	118	-	29	1.484	1.709	29	1	1.513	1.710
914	760	-1.142	-928	42	59	0	0	6	6	-48	-65	-	-	-	-	-	-
559	503	604	594	2.130	1.917	7	5	3	1	1	-	2.141	1.923	-	-	2.141	1.923
4.809	4.257	-7.483	-6.390	16.337	15.122	2.143	2.323	10.229	14.287	-111	-131	28.598	31.601	28	-	28.626	31.601
-1.752	-1.541	5.839	5.060	-6.613	-5.862	-729	-809	-6.182	-9.902	40	71	-13.484	-16.502	142	0	-13.342	-16.502
-2.095	-2.041	-	-	-7.154	-6.951	-963	-1.039	-2.058	-1.968	-	-	-10.175	-9.958	-69	-71	-10.244	-10.029
-755	-724	1.582	1.318	-1.393	-1.195	-264	-278	-978	-931	71	67	-2.564	-2.337	-80	-6	-2.644	-2.343
207	-49	-62	-12	1.177	1.114	187	197	1.011	1.486	-	7	2.375	2.804	21	-77	2.396	2.727
-302	-279	37	36	-1.511	-1.423	-146	-204	-385	-301	1	1	-2.041	-1.927	-17	-14	-2.058	-1.941
0	-	-	-	-5	-1	2	-1	0	1	-	-	-3	-1	-11	-4	-14	-5
-95	-328	-25	24	-339	-310	43	-8	626	1.186	1	8	331	876	-7	-95	324	781
-101	-68	-	-	-232	-193	-20	-17	-28	-29	-	-	-280	-239	-	-	-	-
<b>-196</b>	<b>-396</b>	<b>-25</b>	<b>24</b>	<b>-571</b>	<b>-503</b>	<b>23</b>	<b>-25</b>	<b>598</b>	<b>1.157</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>51</b>	<b>637</b>	-	-	-	-
3.204	3.136	-847	-834	48.012	45.493	1.744	2.120	3.548	3.164	-21	-21	53.283	50.756	-	-	53.283	50.756
122	281	-92	-79	1.247	824	111	145	1.494	1.443	-1	-1	2.851	2.411	-	-	2.851	2.411
27	28	-	-	33	45	0	0	1.197	1.210	-	-	1.230	1.255	-	-	1.230	1.255
821	717	-103	-71	1.987	2.068	71	79	10	7	-	-	2.068	2.154	-	-	2.068	2.154
479	351	-	-	2.774	2.452	306	299	2.569	4.466	-	-	5.649	7.217	59	65	5.708	7.282
1.155	1.011	-1.296	-1.298	3.213	1.993	493	756	923	1.262	-61	-233	4.568	3.778	936	47	5.504	3.825
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.005	-553	-1.005	-553
7	5	-	-	11	9	8	8	76	63	-	-	95	80	-	-	95	80
0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	441	10	441
-779	-672	-	-	-3.517	-3.339	-561	-635	-2.602	-3.460	-	-	-6.680	-7.434	-286	-183	-6.966	-7.617
-940	-918	1.293	1.293	-3.164	-2.176	-224	-383	-682	-757	60	232	-4.010	-3.084	-1.599	-1.464	-5.609	-4.548
-25	-33	-	2	-30	-38	-21	-52	-137	-240	9	7	-179	-323	-	-	-179	-323
-2.640	-2.759	-	21	-6.955	-6.626	-210	-291	-450	-452	-	7	-7.615	-7.362	-	-	-7.615	-7.362
-83	-51	3	4	-1.355	-1.178	-174	-175	-30	-13	1	-	-1.558	-1.366	-	-	-1.558	-1.366
-359	-352	-	-	-1.220	-1.168	-162	-169	-516	-522	-	-	-1.898	-1.859	1.898	1.859	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-13	-212	-13	-212
<b>962</b>	<b>716</b>	<b>-1.042</b>	<b>-962</b>	<b>41.003</b>	<b>38.314</b>	<b>1.381</b>	<b>1.702</b>	<b>4.203</b>	<b>4.961</b>	<b>-13</b>	<b>-9</b>	<b>46.574</b>	<b>44.968</b>	-	-	<b>46.574</b>	<b>44.968</b>
8.319	8.626	-	-	28.564	28.197	1.052	1.177	662	1.130	-	-	30.278	30.504	-	-	30.278	30.504
360	356	-	-	396	391	43	48	11	11	-	-	450	450	-	-	450	450
2	-4	-	-	4	-3	1	0	1	1	-	-	6	-2	-	-	6	-2
324	290	26	7	5.852	4.983	128	120	324	299	-	-	6.304	5.402	-	-	6.304	5.402
-2	-4	-	-	-3.195	-2.645	-5	-17	-4	-	-	-	-3.204	-2.662	-	-	-3.204	-2.662
<b>322</b>	<b>286</b>	<b>26</b>	<b>7</b>	<b>2.657</b>	<b>2.338</b>	<b>123</b>	<b>103</b>	<b>320</b>	<b>299</b>	-	-	<b>3.100</b>	<b>2.740</b>	-	-	<b>3.100</b>	<b>2.740</b>
-	-	-	-	2	-	-	-	-	7	-	-	2	7	-	-	2	7
60.447	58.975	-	-	214.530	207.225	34.618	41.877	75.424	75.424	-	-	324.572	324.526	-	-	324.572	324.526

## 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		Mitarbeitende <sup>1)</sup>	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Deutschland	14.424	14.051	50.107	47.131	41.540	39.127	5.824	4.977	2.633	2.344	216.737	211.330
Europa (ohne Deutschland)	6.710	8.121	5.035	5.409	3.971	4.572	339	335	330	306	75.281	83.137
Asien/Pazifik	1.994	3.120	1.317	1.338	1.172	1.440	54	62	50	62	17.585	17.217
Nordamerika	1.472	2.208	701	291	868	709	57	16	57	16	11.201	9.267
Übrige Welt	373	469	53	38	76	98	4	5	4	5	3.768	3.575
Konsolidierung	-	-	-961	-934	-1.053	-978	26	7	26	7	-	-
<b>DB-Konzern bereinigt</b>	<b>24.973</b>	<b>27.969</b>	<b>56.252</b>	<b>53.273</b>	<b>46.574</b>	<b>44.968</b>	<b>6.304</b>	<b>5.402</b>	<b>3.100</b>	<b>2.740</b>	<b>324.572</b>	<b>324.526</b>
Überleitung	-1	-1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>DB-Konzern</b>	<b>24.972</b>	<b>27.968</b>	<b>56.252</b>	<b>53.273</b>	<b>46.574</b>	<b>44.968</b>	<b>6.304</b>	<b>5.402</b>	<b>3.100</b>	<b>2.740</b>	<b>324.572</b>	<b>324.526</b>

<sup>1)</sup> Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

## ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS

### Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2023 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzern-Abschluss 2022 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

### Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2022

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2023 vorgelegten Finanzinformationen mit dem ersten Halbjahr 2022 ist unter Berücksichtigung der folgenden Sachverhalte gegeben.

### BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

### ANGABEN ZU WESENTLICHEN EREIGNISSEN UND GESCHÄFTSVORFÄLLEN

Im ersten Halbjahr 2023 führten Ausgleichsansprüche aus der Strompreisbremse, die aus Energieverbräuchen von Tochterunternehmen des DB-Konzerns entstanden, zu einer Verminderung des Materialaufwands i. H. v. 296 Mio. €.

Das EBIT hat sich im ersten Halbjahr 2023 aufgrund negativer Marktentwicklungen in der Luft- und Seefracht und höherer Vorleistungen im Infrastrukturbereich trotz staatlicher Unterstützungsmaßnahmen auf 324 Mio. € deutlich vermindert (im ersten Halbjahr 2022: 781 Mio. €); der operative Cashflow hat sich auf 1.931 Mio. € deutlich erhöht (im ersten Halbjahr 2022: 1.498 Mio. €).

Seit dem 1. Januar 2023 werden die umlagefähigen Kosten für die verschiedenen Governancefunktionen der Konzernleitung über eine Konzernumlage den Segmenten weiterbelastet. Dadurch hat sich das Ergebnis des Segments Beteiligungen/Sonstige per 30. Juni 2023 um 158 Mio. € verbessert und bei den anderen Segmenten (im Wesentlichen DB Netze Fahrweg: 66 Mio. €, DB Regio: 26 Mio. €, DB Fernverkehr: 22 Mio. €, DB Cargo: 16 Mio. €, DB Netze Personenbahnhöfe: 11 Mio. €) entsprechend verschlechtert.

### SCHÄTZ- UND PROGNOSEUNSICHERHEITEN

Schätzungen und Prognosen unterlagen auch im ersten Halbjahr 2023 verschiedenen Unsicherheiten. Dies gilt z. B. für die Ermittlung der Ausgleichsansprüche im Rahmen der Einführung des Deutschland-Tickets, die Bewertung von Rückstellungen für verlustträchtige Personenverkehrsverträge, die Bewertung zweifelhafter Forderungen oder für die Prüfung möglicher Wertminderungen bei Vermögenswerten.



## KONSOLIDIERUNGSKREIS

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

	Deutsch- land 30.06. 2023	Übrige Welt 30.06. 2023	Insgesamt 30.06. 2023	Insgesamt 30.06. 2022	Insgesamt 31.12. 2022
<b>VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN</b>					
Stand per 01.01.	103	398	501	523	523
Zugänge	24	1	25	4	20
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	0	0
Abgänge	-24	-19	-43	-12	-42
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	-1	0	-1	0	0
<b>Stand per 30.06./31.12.</b>	<b>103</b>	<b>380</b>	<b>483</b>	<b>515</b>	<b>501</b>

### Zugänge von Unternehmen

Der DB-Konzern hatte im ersten Halbjahr 2023 keine Aufwendungen (im ersten Halbjahr 2022: 5 Mio. €) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3.

Die Zugänge betrafen die erstmalige Vollkonsolidierung der GHT Mobility GmbH Gruppe (GHT), Berlin. Aufgrund gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen sowie vor dem Hintergrund der Finanzierungsbedingungen beherrschte der DB-Konzern die GHT seit dem 1. Januar 2023:

GESELLSCHAFT	Tätigkeitsbereich	Segment
GHT Mobility GmbH Gruppe, Berlin	Betrieb von On-Demand-Verkehren	DB Regio, ab 01.01.2023

Aufgrund der Entscheidung der Deutschen Bahn AG, sich als Mehrheits-eigentümerin aus dem Unternehmen zurückzuziehen und keine weiteren finanziellen Mittel bereitzustellen, hat die GHT Anfang Mai 2023 Insolvenz angemeldet.

Der Zugang GHT war für den DB-Konzern nicht wesentlich. Die Zugänge enthielten darüber hinaus eine Gründung.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat GHT einen Umsatz von 2 Mio. € sowie ein Ergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

### Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um die vorgenannte GHT, zwei Liquidationen und 14 Verkäufe (Gesellschaften aus dem Segment DB Arriva in Dänemark, Serbien und Polen). Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelabfluss von 15 Mio. €.

Aus der Entkonsolidierung der GHT hat sich ein Abgangsverlust von 15 Mio. € und aus den vorgenannten Verkäufen ein Abgangsverlust von 13 Mio. € ergeben.

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

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem ersten Halbjahr 2022 eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich und sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06.2023 / in Mio. €	davon aus Konsolidie- rungskreis- zugängen		Beträge für Konsolidie- rungskreis- abgänge
	DB-Konzern		
Umsatzerlöse	24.972	282	- 449
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.141	0	- 1
Gesamtleistung	27.113	282	- 450
Sonstige betriebliche Erträge	1.513	88	- 22
Materialaufwand	- 13.342	- 156	241
Personalaufwand	- 10.244	- 84	151
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	- 2.072	- 64	31
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.644	- 112	37
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>324</b>	<b>- 46</b>	<b>- 12</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	6	0	2
Zinsergebnis	- 269	- 5	1
Übriges Finanzergebnis	- 10	0	6
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 273</b>	<b>- 5</b>	<b>9</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>51</b>	<b>- 51</b>	<b>- 3</b>
Ertragsteuern	- 122	13	1
<b>Ergebnis</b>	<b>- 71</b>	<b>- 38</b>	<b>- 2</b>

Die Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen:

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06.2023 / in Mio. €	Umsatzerlöse aus	
	Konsolidie- rungskreis- zugängen	Konsolidie- rungskreis- abgängen
USA Truck-Gruppe, Van Buren/USA <sup>1)</sup>	279	-
GHT Mobility GmbH-Gruppe, Berlin	2	-
Les Triporteurs-Gruppe, Rennes/Frankreich <sup>1)</sup>	1	-
Bitergo, Dortmund <sup>1)</sup>	0	-
MTS Markentechnik-Gruppe, Rülzheim <sup>1)</sup>	-	207
Arriva Sverige AB-Gruppe, Nacka/Schweden <sup>1)</sup>	-	177
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	-	24
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS,SA, Almada/Portugal <sup>1)</sup>	-	21
ELAG Emdor Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden <sup>1)</sup> und EVAG Emdor Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden <sup>1)</sup>	-	18
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac/Serbien	-	2
<b>Insgesamt</b>	<b>282</b>	<b>449</b>

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

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

in Mio. €	01.01. 2022		30.06. 2022		30.06. 2023		30.06. 2022		30.06. 2023		30.06. 2022		30.06. 2023	
	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/Auszahlung [-])				Nicht zahlungswirksame Veränderungen									
					Erwerb (+)/Veräußerung (-) von Unternehmen		Währungskurseffekte		Zugang (+)/Abgang (-) Verbindlichkeiten und Forderungen		Aufzinsung <sup>1)</sup>			
Finanzforderungen	-142	-83	-212	-14	-	-	-	-	-	-	-	-	-354	-97
<b>VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG</b>														
Zinslose Darlehen	298	446	-156	-156	-	-	-	-	-	-	7	10	149	300
Senioranleihen	28.802	27.403	938	1.231	-	-	-117	55	-	-	9	9	29.632	28.698
Bankschulden	545	1.320	915	-205	0	-	0	-2	-	-	-	-	1.460	1.113
Leasingverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	5.180	5.059	-565	-526	0	-	-20	10	369	346	0	0	4.964	4.889
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	164	180	-8	-8	-	-	-	-	-	-	-	-	156	172
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	284	78	-201	-51	-	1	-1	0	3	-	-	-	85	28
<b>Verbindlichkeiten aus Finanzierung</b>	<b>35.273</b>	<b>34.486</b>	<b>923</b>	<b>285</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-138</b>	<b>63</b>	<b>372</b>	<b>346</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>36.446</b>	<b>35.200</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>35.131</b>	<b>34.403</b>	<b>711</b>	<b>271</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-138</b>	<b>63</b>	<b>372</b>	<b>346</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>36.092</b>	<b>35.103</b>

<sup>1)</sup> Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betragen im ersten Halbjahr 2023 619 Mio. € (im ersten Halbjahr 2022: 556 Mio. €). Für die Kapitalflussrechnung wurden diese in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

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

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch eine fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Geschäftsbereich eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert (Fair Value) abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet. Von den per 31. Dezember 2022 zur Veräußerung gehaltenen Gesellschaften wurden im ersten Halbjahr 2023 die Gesellschaften aus dem Segment DB Arriva (in Dänemark, Serbien und Polen) verkauft. Schenker Russland wird per 30. Juni 2023 weiterhin als Veräußerungsgruppe nach IFRS 5 klassifiziert.

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

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

in Mio. €	1. Halbjahr 2023	1. Halbjahr 2022	2022
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	22.082	24.952	49.965
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	3.852	3.879	7.867
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	1.206	1.118	2.289
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	216	193	386
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	935	1.277	2.735
Sonstige Umsatzerlöse	577	464	1.025
Erlösschmälerungen	-44	-36	-104
<b>Insgesamt</b>	<b>24.972</b>	<b>27.968</b>	<b>56.296</b>

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Fernverkehr, DB Cargo und DB Arriva erbracht. Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Infrastruktur betrafen die Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe. Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung wurden im Wesentlichen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe und Umsatzerlöse aus Warenverkäufen fast ausschließlich im Segment DB Netze Energie erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen nahezu alle Segmente.

Aufgrund der aktuellen Marktentwicklungen mit deutlich gesunkenen Frachtraten in der Luft- und Seefracht haben sich die Umsatzerlöse bei DB Schenker im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 um 4,1 Mrd. € (-29%) vermindert.

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

AUFTRAGSBESTAND GESICHERT / in Mio. €	30.06. 2023	31.12. 2022	30.06. 2022
Personenverkehrsverträge	87.128	87.183	73.865
Logistik- und Güterverkehrsverträge <sup>1)</sup>	323	304	255
Übrige Verträge <sup>1)</sup>	1.606	1.657	1.293
<b>Insgesamt</b>	<b>89.057</b>	<b>89.144</b>	<b>75.413</b>

<sup>1)</sup> Verträge mit einer Vertragslaufzeit von mindestens zwölf Monaten und einem Vertragsvolumen von mindestens 5 Mio. €.

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über den Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt.

Der Rückgang des Auftragsbestands im Vergleich zum 31. Dezember 2022 bei den Personenverkehrsverträgen im Segment DB Arriva konnte durch den Anstieg des Auftragsbestands im Segment DB Regio nahezu vollständig kompensiert werden. Bei den übrigen Verträgen war ein leichter Rückgang im Segment Beteiligungen/Sonstige zu verzeichnen.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten<sup>1)</sup> von 109 Mio. € wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert. Ein Betrag von 48 Mio. € entfiel auf langfristige vertragliche Vermögenswerte.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (z. B. für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten von 1.488 Mio. € (davon langfristig: 225 Mio. €) wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen.

## Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen (per 30. Juni 2023: 18 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 16 Mio. €; per 30. Juni 2022: 19 Mio. €) umfassten überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Abschlussstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war. Mögliche weitere Entschädigungsleistungen der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sind in den Eventualforderungen nicht berücksichtigt, da sie aufgrund fehlender Rechtsgrundlage weder im Zeitpunkt ihres Eintritts noch im Umfang einschätzbar sind.

Per 30. Juni 2023 waren grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten unverändert keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06.2023	31.12.2022	30.06.2022
Begebung und Übertragung von Wechseln	13	11	-
Gewährleistungsverpflichtungen	-	-	0
Sonstige Eventualschulden	110	111	108
<b>Insgesamt</b>	<b>123</b>	<b>122</b>	<b>108</b>

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

Darüber hinaus bestanden per 30. Juni 2023 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 14 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 16 Mio. €; per 30. Juni 2022: 15 Mio. €). Weiterhin dienten per 30. Juni 2023 Sachanlagen mit Buchwerten von 3 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €; per 30. Juni 2022: 4 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betraf im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Arriva im Einsatz sind.

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

## Angaben zum beizulegenden Zeitwert von Finanzinstrumenten

Die Buchwerte der flüssigen Mittel (per 30. Juni 2023: 4.651 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 5.138 Mio. €; per 30. Juni 2022: 3.827 Mio. €), der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (per 30. Juni 2023: 9.527 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 9.580 Mio. €; per 30. Juni 2022: 10.343 Mio. €) stellten zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die Buchwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen und der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten (per 30. Juni 2023: 9.956 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 10.656 Mio. €; per 30. Juni 2022: 9.657 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellten zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten entfielen per 30. Juni 2023 2.039 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1.830 Mio. €; per 30. Juni 2022: 1.235 Mio. €) auf nichtfinanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfielen per 30. Juni 2023 2.619 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 2.679 Mio. €; per 30. Juni 2022: 2.508 Mio. €) auf nichtfinanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden mit einem Buchwert von 31.006 Mio. € betrug per 30. Juni 2023 26.568 Mio. € (per 31. Dezember 2022: Buchwert 31.186 Mio. €, beizulegender Zeitwert 26.491 Mio. €; per 30. Juni 2022: Buchwert 31.674 Mio. €, beizulegender Zeitwert 28.213 Mio. €).

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente gehörten zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1. Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im ersten Halbjahr 2023 nicht stattgefunden.

## Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

in Mio. €	30.06.2023	31.12.2022	30.06.2022
<b>BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON</b>			
Sachanlagevermögen	23.472	20.439	21.971
immateriellen Vermögenswerten	53	39	38
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	480	477	472
<b>Insgesamt</b>	<b>24.005</b>	<b>20.955</b>	<b>22.481</b>

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen sowie der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

<sup>1)</sup> Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden u. a. Ansprüche aus unfertigen Leistungen aus langfristigen Aufträgen gezeigt.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betraf nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz. Der Anstieg ergab sich aus Währungskurseffekten.

### 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 2023: 149 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 298 Mio. €; per 30. Juni 2022: 300 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung<sup>1)</sup> für die zugewiesenen Beamt:innen, Kostenerstattungen für die Personalgestaltung im Dienstleistungsüberlassungsbereich sowie aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen bzw. Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der Deutschen Bahn AG (DB AG) bei der EUROFIMA.

### Sonstige Erläuterungen

#### ANLEIHEEMISSIONEN UND -TILGUNG

Im ersten Halbjahr 2023 wurden von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) die folgenden Senioranleihen begeben:

EMISSIONSVOLUMEN	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
750 Mio. EUR	14,9	3,625	Institutionelle Investoren v. a. in Europa
600 Mio. EUR	10,0	3,250	Institutionelle Investoren v. a. in Europa

Im selben Zeitraum wurde eine fällig gewordene Senioranleihe der DB Finance über 400 Mio. EUR getilgt.

#### DIVIDENDENZAHLUNG

Für das Geschäftsjahr 2022 erfolgte bislang kein Gewinnverwendungsbeschluss und somit keine Dividendenzahlung an den Bund.

#### ANZAHL AUSGEGEBENER AKTIEN

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

#### TARIFVERHANDLUNGEN MIT DER EVG

Am 28. Februar 2023 starteten die Tarifverhandlungen des DB-Konzerns mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Ende Juni 2023 erklärte die EVG die Verhandlungen nach sieben Verhandlungsrunden und zwei Warnstreiks für gescheitert und kündigte eine Urabstimmung an. In der Zeit vom 17. bis 31. Juli 2023 findet eine Schlichtung statt.

Berlin, den 21. Juli 2023

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft  
Der Vorstand


<sup>1)</sup> Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamt:innen erstattet die DB AG dem Bundes-eisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende:r beschäftigt werden würde.

# KONTAKTINFORMATIONEN

## INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE


Deutsche Bahn AG  
Investor Relations und Sustainable Finance  
Europaplatz 1  
10557 Berlin  
Telefon – 030.297-6 40 31  
E-Mail – [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)



Dieser Integrierte Zwischenbericht wurde am 27. Juli 2023 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 21. Juli 2023) und ist auch im Internet unter [db.de/zb](http://db.de/zb)  abrufbar.



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

Die Integrierten Zwischenberichte und Integrierten Berichte des Deutschen Bahn Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Cargo AG, der DB Station&Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind unter [db.de/berichte](http://db.de/berichte)  auch im Internet abrufbar.

## KONZERNKOMMUNIKATION


Deutsche Bahn AG  
Konzernkommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin  
Telefon – 030.297-6 10 30  
E-Mail – [presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

## DB-SERVICENUMMER

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



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

Unter [bahn.de/hilfe](http://bahn.de/hilfe)  finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



## SOCIAL MEDIA

### DB-Konzern

Der DB-Konzern hat eine umfangreiche Präsenz auf verschiedenen Social-Media-Kanälen: Facebook, Instagram, YouTube, LinkedIn, TikTok und Twitter.

### Personenverkehr

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

## NACHHALTIGE PRODUKTION



**Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion.**  
Die Druckerei ist nach den Standards von FSC® und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



**Mineralölfreie Druckfarben.**  
Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



**Ressourcenschonung.**  
Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



**Energieeffizienter Druck.**  
In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247\_1 durchgeführt.

# FINANZKALENDER

## 21. März 2024

Bilanz-Pressekonferenz,  
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2023



## 25. Juli 2024

Halbjahres-Pressekonferenz,  
Veröffentlichung des Integrierten Zwischenberichts Januar–Juni 2024

## IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin  
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz  
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf  
Lithografie: Koch Prepress GmbH, Wiesbaden  
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart  
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

## BILDNACHWEIS

 Titel, U6 DB AG/Max Lautenschläger,  1 DB AG/Pablo Castagnola

## UNSERE STRATEGISCHEN TOP-ZIELE

Deutschland braucht eine starke Schiene – das ist unser inneres Anliegen! Dafür stehen wir als Deutsche Bahn. Eine starke Schiene ist das, wofür wir an- und eintreten, wofür wir unsere komplette Aufmerksamkeit einsetzen und all unsere Kräfte bündeln. Die Starke Schiene hilft unserem Land, existenzielle Herausforderungen zu meistern: Deutschland wird seine Klimaschutzziele nur erreichen, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Und Deutschland wird nur dann weiterhin ein wirtschaftlich erfolgreiches Land sein, wenn Menschen und Güter mobil bleiben und nicht immer häufiger im Stau stehen.



**UNSER FOKUS IST DIE VERKEHRSVERLAGERUNG AUF DIE SCHIENE UND DIE SCHAFFUNG DER DAFÜR NOTWENDIGEN KAPAZITÄT.**



**WIR INVESTIEREN ZUSAMMEN MIT DEM BUND IN DIESEM JAHRZEHT IN REKORDHÖHE, UM DIE SCHIENE FIT FÜR WACHSTUM ZU MACHEN.**



**NACH DER ÜBERWINDUNG DER CORONA-PANDEMIE SETZEN WIR UNSEREN WACHSTUMSKURS FORT.**



**DER TREND ZU KLIMAFREUNDLICHER MOBILITÄT UND LOGISTIK IST UNGEBROCHEN. DAVON PROFITIERT DIE SCHIENE ALS DER GRÜNSTE VERKEHRSTRÄGER.**



**WIR HABEN UNS ZUR UMSETZUNG UNSERER GRÜNEN TRANSFORMATION AMBITIONIERTE ZIELE GESETZT UND WOLLEN BIS 2040 KLIMANEUTRAL SEIN.**

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

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

### TITELBILD

#### **Mobilität einfach gemacht**

Ein Ticket – bequem durch ganz Deutschland. Mit dem Deutschland-Ticket ist es seit dem 1. Mai 2023 möglich, für nur 49 € pro Monat unkompliziert in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland zu reisen.