




Deutsche Bahn


Integrierter Zwischenbericht
Januar – Juni 2022

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 »Das ist grün.« zeigen wir die Vielfalt unserer grünen Projekte in unserem »Das ist grün.«-Internetportal.

 Weitere Informationen finden Sie online über unsere Linkliste unter [db.de/links-zb22](https://www.db.de/links-zb22) oder direkt unter der angegebenen Webseite.

VERGLEICHBARKEIT MIT DEM VOR-CORONA-JAHR 2019


Um eine Vergleichbarkeit der Entwicklungen zu dem Vor-Corona-Jahr 2019 darstellen zu können, wurden die Zahlen für das erste Halbjahr 2019 bzw. per 30. Juni 2019 zusätzlich mit aufgenommen.

GESCHLECHTERGERECHTE SPRACHE

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

ONLINE-BERICHT



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



ONLINE-ERGÄNZUNGEN

KENNZAHLEN INTERAKTIV

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



AUF EINEN BLICK

Zum interaktiven
Kennzahlenvergleich



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €					
Umsatz	27.968	21.784	+ 6.184	+ 28,4	22.014
Ergebnis vor Ertragsteuern	682	- 1.306	+ 1.988	-	277
Ergebnis nach Ertragsteuern	424	- 1.428	+ 1.852	-	205
EBITDA bereinigt	2.804	883	+ 1.921	-	2.534
EBIT bereinigt	876	- 975	+ 1.851	-	757
Eigenkapital per 30.06./31.12.	13.459	10.621	+ 2.838	+ 26,7	14.927
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12.	30.504	29.107	+ 1.397	+ 4,8	24.175
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	74.056	71.843	+ 2.213	+ 3,1	65.828
Capital Employed per 30.06./31.12.	44.968	43.020	+ 1.948	+ 4,5	42.999
Return on Capital Employed (ROCE) in %	3,9	- 4,5	+ 8,4	-	3,6
Tilgungsdeckung in %	13,2	2,7	+ 10,5	-	13,8
Brutto-Investitionen	5.402	5.550	- 148	- 2,7	4.825
Netto-Investitionen	2.740	2.659	+ 81	+ 3,0	2.350
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.498	10	+ 1.488	-	1.386
LEISTUNGSKENNZAHLEN					
Reisende in Mio.	1.809	1.229	+ 580	+ 47,2	2.456
SCHIENENPERSONENVERKEHR					
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	92,5	94,9	- 2,4	-	94,3
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	69,6	79,5	- 9,9	-	77,2
Reisende in Mio.	917,5	559,6	+ 357,9	+ 64,0	1.293
davon in Deutschland	783,9	479,9	+ 304,0	+ 63,3	1.050
davon DB Fernverkehr	59,1	27,2	+ 31,9	+ 117	71,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	36.431	17.422	+ 19.009	+ 109	47.250
Betriebsleistung in Mio. Trkm	352,2	338,7	+ 13,5	+ 4,0	381,4
SCHIENENGÜTERVERKEHR					
Beförderte Güter in Mio. t	115,0	115,1	- 0,1	- 0,1	122,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	43.523	43.010	+ 513	+ 1,2	43.738
SCHIENENINFRASTRUKTUR					
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	91,5	94,0	- 2,5	-	93,6
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	92,3	94,7	- 2,4	-	94,2
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	563,2	548,4	+ 14,8	+ 2,7	543,0
davon konzernexterne Bahnen	205,4	203,0	+ 2,4	+ 1,2	179,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	36,5	37,0	- 0,5	-	33,1
Stationshalte in Mio.	79,6	79,5	+ 0,1	+ 0,1	77,7
davon konzernexterne Bahnen	22,1	23,1	- 1,0	- 4,3	19,5
BUSVERKEHR					
Reisende in Mio.	891,5	669,0	+ 222,5	+ 33,3	1.163
Verkehrsleistung ²⁾ in Mio. Pkm	2.425	2.090	+ 335	+ 16,0	3.368
Betriebsleistung in Mio. Buskm	714,4	707,8	+ 6,6	+ 0,9	795,5
SPEDITION UND LOGISTIK					
Sendungen im Landverkehr in Mio.	53,2	56,3	- 3,1	- 5,5	53,9
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	673,3	712,1	- 38,8	- 5,4	578,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	966,2	1.000	- 33,8	- 3,4	1.115
WEITERE KENNZAHLEN					
Auftragsbestand im Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	91,0	93,6	- 2,6	- 2,8	87,9
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-	Aa1/AA-
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	324.526	323.640	+ 886	+ 0,3	321.765

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Ohne DB Arriva.

INHALTSVERZEICHNIS

1 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

3 KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

- 3 Überblick
- 4 Grundlagen
- 10 Starke Schiene
- 10 Produktqualität und Digitalisierung
- 13 Grüne Transformation
- 15 Mitarbeitende
- 17 Geschäftsverlauf
- 27 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 59 Chancen- und Risikobericht
- 59 Nachtragsbericht
- 60 Prognosebericht

64 KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)

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

UMSCHLAG

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



DR. RICHARD LUTZ Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Liebe Leser:innen,

die Welt bleibt im Ausnahmemodus. Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine dauert an. Hinzu kommen Rekordinflation und explodierende Energiekosten. Auch die Corona-Pandemie ist noch nicht vorbei. Trotz aller Unsicherheiten, die das auch für die Deutsche Bahn bedeutet: Der Trend zur klimafreundlichen Schiene ist stabil.

Noch nie in der Geschichte des Fernverkehrs waren ein Mai und Juni so reise stark. Das 9-Euro-Ticket hat den Run auf die Bahn weiter befördert: 10 Prozent mehr Fahrgäste als vor Corona waren im Juni in unseren Nahverkehrszügen unterwegs. Auch im Güterverkehr hat die Verkehrsleistung leicht zugenommen.

Das zeigt: Es war richtig, während Corona an unserem Kurs festzuhalten, uns mit neuen Zügen, besseren Angeboten und mehr Personal für weiteres Wachstum aufzustellen. Mehr Verkehr auf die klimafreundliche Schiene zu verlagern ist Kern unserer Strategie der Starken Schiene und leitet unser Handeln. Wir haben seit 2019 rund 90.000 neue Mitarbeitende eingestellt. Unsere ICE-Flotte ist mit mehr als 360 Zügen bis Jahresende größer und moderner denn je.

Wir sind dankbar für das Vertrauen, das uns unsere Kund:innen schenken. Dank der starken Nachfrage ist auch die wirtschaftliche Trendwende gelungen. Im ersten Halbjahr 2022 haben wir wieder schwarze Zahlen geschrieben und erwarten dies auch für das Gesamtjahr 2022. DB Schenker ist exzellent unterwegs und trägt entscheidend zum positiven Konzernergebnis bei. DB Fernverkehr hat gegenüber dem ersten Halbjahr 2021 seinen Umsatz mehr als verdoppelt. DB Cargo liegt beim Umsatz mehr als fünf Prozent über dem ersten Halbjahr 2021, spürt aber die insgesamt angespannte konjunkturelle Lage.

Zur Wahrheit gehört auch: Die hohe Nachfrage und immer mehr Züge treffen auf eine knappe, durch Bautätigkeit weiter eingeschränkte Infrastruktur, die teilweise überaltert und störanfällig ist. Aktuell führt das zu Qualitäts- und Zuverlässigkeitsproblemen mit massiven Auswirkungen auf unsere Kund:innen und alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Das deutsche Schienennetz ist schon jetzt an der Belastungsgrenze und nicht für das künftige Wachstum ausgelegt. Deshalb steuern wir bei der Sanierung unserer Infrastruktur radikal um. Gemeinsam mit dem Bund und der gesamten Branche entwickeln wir das hochbelastete Netz zu einem Hochleistungsnetz. Alle Elemente des Hochleistungsnetzes, die sich sofort umsetzen lassen, gehen wir unmittelbar an. Wir haben die Mittel für die präventive Instandhaltung erheblich gesteigert und werden so viele Maßnahmen im Schienennetz umsetzen, wie es der laufende Betrieb zulässt.

2023 ertüchtigen wir die für die Baumaßnahmen nötigen Umleiterstrecken. 2024 starten wir die Generalsanierung des ersten Korridors. Dabei bündeln wir alle Baumaßnahmen, tauschen Anlagen auch vorfristig aus und bauen möglichst kundenfreundlich. Ergebnis ist ein robustes und leistungsfähiges Netz mit Platz für noch mehr Züge, das zudem auf den sanierten Korridoren für viele Jahre baufrei ist und sich positiv auf Kapazität und Qualität im Gesamtnetz auswirkt.

Bauen auf Rekordniveau und gleichzeitig die wachsende Nachfrage bedienen wird nicht ohne Einschränkungen für unsere Kund:innen und die Verkehrsunternehmen gehen. Das wird sich auch in der Pünktlichkeit widerspiegeln. Deshalb tun wir in den Jahren der Sanierung und Modernisierung alles für möglichst zufriedene Kund:innen – mit frühzeitiger Information, Ersatzkonzepten, sicheren Anschlüssen auch im Baubetrieb und einem verlässlichen Angebot.

Der Fokus der nächsten Jahre muss darauf liegen, die Infrastruktur zu einem Stabilitätsanker für die Qualität und Zuverlässigkeit des Eisenbahnsystems zu machen.

Wir stehen vor großen Herausforderungen. Dazu haben wir auch das Vorstandsteam neu aufgestellt: mit Berthold Huber als Infrastrukturvorstand, Evelyn Palla als Vorständin für Regionalverkehr und Dr. Michael Peterson als Vorstand für Personenfernverkehr. Das wichtigste Dankeschön zum Schluss: Unsere Mitarbeitenden geben jeden Tag ihr Bestes für unsere Kund:innen. Das verdient gerade in der aktuellen Betriebslage höchste Anerkennung!

Als Team DB und im Schulterschluss mit Bund und Branche machen wir das Schienennetz fit für Wachstum und Verkehrsverlagerung. Denn nur mit einer starken Schiene können Deutschland und Europa die Klimaziele erreichen!

Herzlichst




Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

ÜBERBLICK

Corona-Pandemie

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsnachfrage waren, bedingt durch die Omikron-Variante, v.a. im ersten Quartal 2022 noch spürbar. Seit April 2022 zeichnet sich eine deutliche Erholung ab. Der [Hochlauf der Nachfrage](#)  27 fällt in den einzelnen Marktsegmenten des deutschen Personenverkehrs allerdings sehr unterschiedlich aus.

Die Deutsche Bahn AG (DBAG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen.


Der Bund setzt die [Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden](#)  5f. 2022 größtenteils fort:

- Die coronabedingte Förderung der Trassenpreise im Fernverkehr läuft weiter.
- Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG ebenfalls 2022 erhöht.
- Im Bundeshaushalt ist Vorsorge für weitere Schadenskompensationen getroffen. Die Europäische Kommission hat entsprechende Maßnahmen für Schäden der Infrastruktur und des Güterverkehrs genehmigt, deren Auszahlung noch aussteht.
- Die Branchenlösung für den Regionalverkehr in Deutschland wird ebenfalls 2022 fortgesetzt, Bund und Länder teilen sich die Kosten hierfür weiter hälftig.

Ukraine-Krieg


Der Ukraine-Krieg und die daraus resultierenden Sanktionen gegen Russland haben insgesamt nur unwesentliche direkte Auswirkungen auf den DB-Konzern im ersten Halbjahr 2022 gehabt. Betroffen sind v.a. die Verkehre von und nach Russland von DB Schenker und DB Cargo.

Alle Themen und Informationen zum Ukraine-Krieg innerhalb des DB-Konzerns werden in einem Ukraine-Krisenstab, dem rund um die Uhr besetzten Lagezentrum der Konzernsicherheit und den thematischen Arbeitsstäben bearbeitet. Der Krisenstab steht dazu in ständigem Austausch mit dem Krisenstab des Bundes.

Als wichtige Maßnahmen ermöglichte der DB-Konzern Geflüchteten mit ukrainischem Pass oder Personalausweis die kostenfreie Nutzung von Zügen aus Polen in Richtung Deutschland und erleichtert Geflüchteten die Weiterreise ab der Grenze und innerhalb Deutschlands. Unbürokratische Freistellungen für DB-Angehörige bis zu kostenlosen Fahrten für ukrainische Geflüchtete und Wohnmöglichkeiten, ein Hilfsfonds für Geflüchtete und die Bereitstellung von Wohnraum in Kooperation mit der [Stiftungsfamilie BSW&EWH](#)  sind weitere Maßnahmen. Integrationshelfer:innen der Stiftungsfamilie helfen darüber hinaus bei organisatorischen und rechtlichen Fragen.

Der DB-Konzern hat zudem ein Logistiknetzwerk auf Schiene und Straße aufgebaut, um Hilfsgüter von Deutschland direkt in die Ukraine zu befördern. Damit konnten per Lkw und auf der Schiene Tausende Tonnen Lebensmittel, Trinkwasser und Sanitärartikel direkt in das Land gebracht werden.

Entwicklung Energie- und Beschaffungspreise

Als indirekte Folge des Ukraine-Kriegs und v.a. der Verknappung bzw. des Entfalls von Energieimporten aus Russland sowie anhaltender Beeinträchtigungen von Lieferketten waren im ersten Halbjahr 2022 signifikante Preissteigerungen zu verzeichnen. Diese haben sich u.a. infolge von Sicherungsmaßnahmen und langfristigen Beschaffungsverträgen nicht vollumfänglich auf den DB-Konzern ausgewirkt. Daraus resultieren allerdings erhebliche [Risiken](#)  59 für den DB-Konzern für Folgejahre. Sollte die aktuelle Entwicklung anhalten, sind spätestens ab dem Jahreswechsel auch signifikante Belastungen für den DB-Konzern zu erwarten, insbesondere durch die drastisch gestiegenen Energiepreise.


Temporäre Einführung 9-Euro-Ticket

Das 9-Euro-Ticket ist ein klares Signal für den öffentlichen Nahverkehr und den Klimaschutz in Deutschland. Öffentlicher Personennahverkehr wird damit deutschlandweit von Juni 2022 bis einschließlich August 2022 für jeweils 9 € pro Monat angeboten.


Im Juni 2022 verzeichneten wir einen Nachfragezuwachs, gemessen an Personenkilometern, von 20 % im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau. Insgesamt wurden für den Juni 2022 über 30 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft bzw. von Abonnenten genutzt.

Neben zusätzlichen Servicekräften, dem Einsatz zusätzlicher Züge bzw. Wagen und dem Einsatz von Entlastungsbussen wurden zur Sicherstellung der Fahrzeugkapazitäten die mobile Instandhaltung ausgeweitet und Reinigungsintervalle in den Zügen erhöht. Mehr Mitarbeitende in den Zügen und Leitstellen standen ebenfalls im Fokus. Darüber hinaus wurde die proaktive Kund:innenkommunikation ausgeweitet.

Anhaltend positives Umfeld für Speditions- und Logistikaktivitäten

Das [Frachtgeschäft von DB Schenker](#)  56 ff. hat sich weiter sehr positiv entwickelt. Die Herausforderungen an den internationalen Transportmärkten haben sich nochmals verschärft, da sich die ohnehin schon knappen Transportkapazitäten weiter reduziert haben. Coronabedingte erneute Lockdowns in Teilen Chinas und der Ukraine-Krieg haben den Wettbewerb um Frachtraum weiter verschärft. Entsprechend dynamisch entwickelten sich Preise und Margen im ersten Halbjahr 2022. In diesem volatilen Umfeld konnte DB Schenker erneut sehr starke Zuwächse erzielen.

Aufbau eines Hochleistungsnetzes für mehr Zuverlässigkeit und Wachstum

Zusammen mit unserem Eigentümer haben wir einen neuen Ansatz für die [Modernisierung des Bestandsnetzes](#)  40 f. vorgestellt: Das Hochleistungsnetz soll die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Diese erstrecken sich heute über rund 10 % des Gesamtnetzes. Rund 25 % aller Züge durchfahren schon heute dieses Netz. Zusätzlich verzeichnet es bereits ohne Bautätigkeiten eine außerordentlich hohe durchschnittliche Auslastung. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Länge dieses hochbelasteten Netzes durch Mehrverkehre von derzeit rund 3.500 km auf voraussichtlich über 9.000 km bis zum Ende dieses Jahrzehnts anwachsen und damit der Anteil am Gesamtnetz deutlich steigen.

GRUNDLAGEN

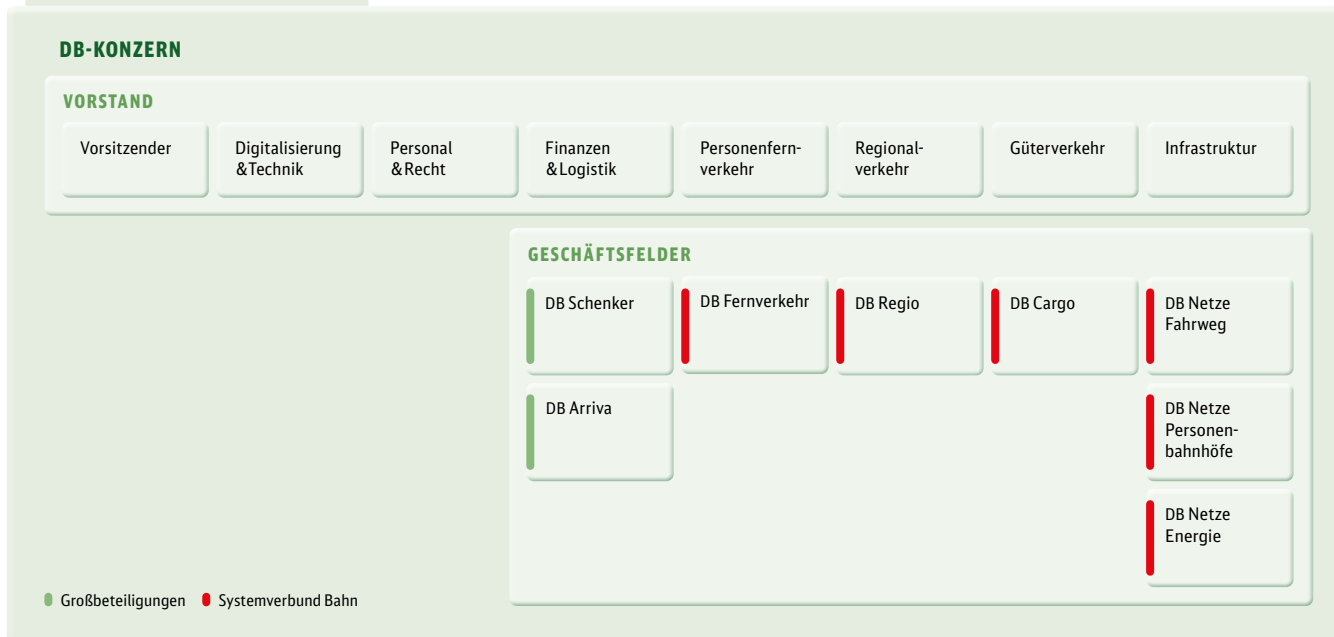
Veränderungen in den Organen der DB AG

VORSTAND

- Mit Wirkung zum 30. April 2022 wurde die Bestellung von Herrn Ronald Pofalla als Vorstandsmitglied der DB AG einvernehmlich aufgehoben.
- In der turnusmäßigen Aufsichtsratsitzung vom 23. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat der DB AG entschieden, das bisherige Ressort Personenverkehr aufzulösen und zwei eigenständige neue Vorstandsressorts zu schaffen:
 - Frau Evelyn Palla ist mit Wirkung zum 1. Juli 2022 für drei Jahre zum Mitglied des Vorstands der DB AG für das neue Ressort Regionalverkehr und
 - Herr Dr. Michael Peterson ist, ebenfalls mit Wirkung zum 1. Juli 2022, für drei Jahre zum Mitglied des Vorstands der DB AG für das neue Ressort Personenfernverkehr bestellt worden.
- Das Ressort Infrastruktur führt ab dem 1. Juli 2022 Herr Berthold Huber.

AUFSICHTSRAT

- Herr Enak Ferlemann, Mitglied des Bundestages (MdB), Parlamentarischer Staatssekretär a.D., und Frau Winkelmeier-Becker, MdB, Parlamentarische Staatssekretärin a.D., haben jeweils ihr Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 15. Juni 2022 niedergelegt.
- Mit Wirkung zum 16. Juni 2022 wurden Frau Staatssekretärin Susanne Henckel, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), und Frau Staatssekretärin Anja Hajduk, Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), für die verbleibende Bestellperiode in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.
- Zudem haben Frau Kirsten Lühmann und Herr Eckhardt Rehberg mit Ablauf des 15. Juni 2022 sowie Herr Christian Schmidt mit Wirkung zum 30. April 2022 jeweils ihre Aufsichtsratsmandate niedergelegt. In einer außerordentlichen Hauptversammlung am 16. Juni 2022 wurden Herr Stefan Gelbhaar, MdB, Frau Dorothee Martin, MdB, sowie Herr Bernd Reuther, MdB, in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt.
- Herr Michael Odenwald, Staatssekretär a.D., hat sein Mandat und damit verbunden auch das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden am 23. Juni 2022 mit Wirkung zum Ablauf des 22. Juli 2022 niedergelegt.
- Herr Jürgen Beuttler hat sein Aufsichtsratsmandat am 1. Juli 2022 mit Wirkung zum Ablauf des 31. Juli 2022 niedergelegt.

ORGANIGRAMM DB-KONZERN


Stand 1. Juli 2022

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	2022	2021	2020	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	-	A	A	Dez. 2021	A bis F
EcoVadis	68	61	59	Jun. 2022	Die besten 1% (75 - 100) Die besten 5% (67 - 74) Die besten 25% (56 - 66) Die besten 50% (47 - 55)
ISS ESG	-	C+	B-	Dez. 2021	A+ / 4,00 bis D- / 1,00
Moody's ESG	-	52	46	Sep. 2021	Fortgeschritten (60 - 100) Robust (50 - 59) Limitiert (30 - 49) Schwach (0 - 29)
MSCI	AA	A	A	Feb. 2022	Leader (AA - AAA) Average (BB - A) Laggard (CCC - B)
Sustainalytics	24,4	19,7	19,5	Feb. 2022	Risikoeinschätzung: Vernachlässigbar (0 - 10) Gering (10 - 20) Mittel (20 - 30) Hoch (30 - 40) Schwer (40 - 100)

Alphabetische Reihenfolge.

- Im **EcoVadis-Rating** wurden wir für unsere Nachhaltigkeitsleistungen mit der Goldmedaille ausgezeichnet und zählen damit zu den besten 5%. Wir konnten unser Ergebnis v.a. in den Bereichen »Nachhaltige Beschaffung« (von 60 auf 80) und »Arbeits- und Menschenrechte« (von 60 auf 70) verbessern.

- Wir sind von der Ratingagentur **MSCI** im ESG-Rating hochgestuft worden. Als Begründung hierfür nannte MSCI v.a. weitere Verbesserungen der bereits starken Corporate-Governance-Praktiken.
- Im **Sustainalytics-Rating** wurde der DB-Konzern mit einem mittleren und somit höheren ESG-Risiko als im Vorjahr bewertet. Dies ist auf die Festlegung einer höheren Exposition gegenüber branchenspezifischen wesentlichen ESG-Risiken zusammen mit einer schlechteren Einschätzung zur Steuerung einzelner ESG-Themen zurückzuführen. Weiterführende Informationen zu unseren ESG-Ratings sind auf unserer **Investor-Relations-Internetseite** verfügbar.

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

BUNDESHAUSHALT 2022

Anfang Juni 2022 wurde der Bundeshaushalt 2022 beschlossen. Die späte Verabschiedung ist auf den Wechsel der Legislaturperiode zurückzuführen. Bis zum Beschluss galt eine vorläufige Haushaltsführung.

Für die Schiene gibt es im Bundeshaushalt 2022 u.a. folgende wesentliche Entwicklungen gegenüber dem Vorjahr:

- Die **coronabezogenen Kompensationsmaßnahmen (Integrierter Bericht 2021** 46) des Bundes werden 2022 fortgesetzt (Trassenpreisförderung Fernverkehr, Dividendenersatz

für Ersatzinvestitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Mittel für Schadenskompensationen).

- Einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel um zusätzlich 3,7 Mrd. € in 2022. Die Mittel dienen der Finanzierung des **9-Euro-Tickets** 4 im Rahmen des Energieentlastungspakets (2,5 Mrd. €) sowie der Fortsetzung der hälftigen Finanzierung des Rettungsschirms für den Regionalverkehr gemeinsam mit den Bundesländern.
- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege werden von 1,56 Mrd. € 2021 auf 1,9 Mrd. € erhöht.
- Die Mittel für Lärmsanierung steigen von 139 Mio. € auf 185 Mio. €.
- Die Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr wurde von 80 Mio. € auf 40 Mio. € reduziert.

ENTLASTUNGSPAKET

Angesichts der stark gestiegenen Energiepreise hat der Bund Entlastungen beschlossen. Hierdurch entfällt u. a. die Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) zum 1. Juli 2022, die bisher der Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien diente. Die Finanzierung der Förderung der erneuerbaren Energien nach dem EEG erfolgt ab dem 1. Juli 2022 aus dem Bundeshaushalt.

Ebenfalls zur Entlastung der Bürger:innen wurden für die Monate Juni, Juli und August 2022 die Energiesteuern auf Mineralöl gesenkt und ein 9-Euro-Ticket zur Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs eingeführt. Zur Finanzierung des 9-Euro-Tickets hat der Gesetzgeber eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorgenommen und die Mittel um einmalig 2,5 Mrd. € erhöht.

In einem weiteren Entlastungspaket sieht der Bund Kredit- und Bürgschaftsprogramme für vom Krieg betroffene Unternehmen vor. Außerdem können für »branchenübergreifende große Unternehmen der Realwirtschaft« Eigenkapitalhilfen erfolgen. Energieintensive Unternehmen sollen zeitlich befristete Zuschüsse aufgrund gestiegener Energiepreise erhalten. Dabei wird die Preisdifferenz oberhalb einer Verdopplung des Erdgas- und Strompreises anteilig bezuschusst. Grundlage ist das Temporary Crisis Framework der Europäischen Kommission. Energieunternehmen, die an Warenterminbörsen tätig sind, sollen Liquiditätshilfen erhalten, um die Sicherheitsforderungen der Energiebörsen bedienen zu können.

NEUES KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

Im Koalitionsvertrag des Bundes ist festgehalten, dass das Klimaschutzgesetz 2022 konsequent weiterentwickelt und ein neues Klimaschutz-Sofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg gebracht werden soll.

Als Teil des Klimaschutz-Sofortprogramms wurde eine erste Novelle zur Änderung des EEG und weiterer Gesetze beschlossen. U. a. sollen:

- erneuerbare Energien massiv ausgebaut werden, bis 2030 ist als Zielstellung ein Anteil von 80 % am Strombedarf normiert,
- Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden, indem bei der Schutzgüterabwägung ein Vorrang für erneuerbare Energien eingeführt wird, und
- die EEG-Umlage wird über den Haushalt und nicht mehr über eine Umlage über den Strompreis finanziert werden.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat entsprechend der Vorgabe des Bundes-Klimaschutzgesetzes am 13. Juli 2022 ein Sofortprogramm für den Sektor Verkehr vorgelegt. Dies war notwendig, da der Sektor Verkehr 2021 die zulässigen Jahresemissionsmengen überschritten hat. Durch den Auf- und Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Nutzfahrzeuge, den Ausbau der Förderung effizienter Lkw-Trailer, eine Ausbauintiative Radverkehrsinfrastruktur, eine Ausbau- und Qualitätsoffensive im ÖPNV, den Ausbau der digitalen Arbeitsformen sowie die Anpassung der nationalen Treibhausgas-(THG-)Minderungsquote soll im Sektor Verkehr zukünftig die Einhaltung der Klimaziele gesichert werden.

Der Bund arbeitet weiter an dem sektorübergreifenden Klimaschutz-Sofortprogramm. Die genannten Maßnahmen sollen dort integriert werden.

KRISE DER ERDGASVERSORGUNG

Vor dem Hintergrund der stark verminderten Exporte russischen Erdgases in die EU hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) am 23. Juni 2022 die Alarmstufe (zweite Warnstufe) des Notfallplans Gas ausgerufen. Außerdem wurden bereits zahlreiche Gesetzesänderungen zur Sicherung der Energieversorgung beschlossen. Nach dem Energiewirtschaftsgesetz dürfen jetzt Kohlekraftwerke, die bereits stillgelegt waren oder in Kürze hierzu vorgesehen sind, an den Strommarkt zurückkehren. Außerdem kann der Verbrauch von Erdgas zur Verstromung begrenzt werden. Allerdings sind Kraftwerke zur Erzeugung von Fahrstrom für Eisenbahnen aufgrund ihrer Systemrelevanz hiervon auszunehmen. Auf der Grundlage des novellierten Energiesicherungsgesetzes können Erdgasversorger bei einer einge-

schränkten Importlage außerordentliche Preisanpassungen vornehmen. Schließlich wird der Bund ermächtigt, eine neue Umlage zur allgemeinen Finanzierung der hohen Gaskosten einzuführen. Um einen Krisenfall zu vermeiden, wird der Bund ermächtigt, eine Verordnung zum schienengebundenen Transport von Energieträgern zu schaffen. Damit soll eine rechtssichere prioritäre Nutzung von solchen Verkehrsleistungen ermöglicht werden. Mit dem LNG-Beschleunigungsgesetz sollen Bau und Betrieb von neuen Terminals und Leitungen für den Import von Liquefied Natural Gas (LNG) nach Deutschland erheblich beschleunigt werden.

SCHAFFUNG EINES HOCHLEISTUNGSNETZES

Bundesverkehrsminister Volker Wissing und Richard Lutz haben am 22. Juni 2022 in einer gemeinsamen Pressekonferenz die Entwicklung eines [Hochleistungsnetzes](#) 40 f. angekündigt.

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das BMDV 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht. Als wesentliches Element geht daraus der Deutschland-Takt hervor. Im August 2021 hatte das BMDV das positive Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt verkündet. Danach sind rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplantitel. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+, zu dem im September 2021 der Abschlussbericht vorgelegt wurde. Am 24. Juni 2022 fand die erste Regionalkonferenz zum Deutschland-Takt in Mainz statt. In diesem Rahmen hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing über den Deutschland-Takt und dafür geplante Ausbaumaßnahmen im Südwesten informiert.

Zum 1. Juli 2022 wurde die Stabsstelle Deutschland-Takt im BMDV eingerichtet. Ziele sind die interne und externe Bündelung, die transparente Kommunikation und die Sichtbarkeit aller Aktivitäten des BMDV zum Deutschland-Takt.

BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 29. Juni 2022 fand die Auftaktsitzung der Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des BMDV statt. Die Kommission soll bis Ende 2022 Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Überprüfung und Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen vorlegen. Die Branchenverbände sowie der DB-Konzern sind eingebunden.

Infrastruktur

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

Aktuell steht die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Diese sehen u.a. eine bessere Versorgung entlang der Schienenwege vor. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobliegenheit das Projekt »Masterplan Konnektivität Schiene« initiiert. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen werden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein und unterstützt damit das Ziel des Bundes, eine umfassende Glasfaserversorgung bis 2030 sicherzustellen. In ihrer Gigabitstrategie schreibt der Bund dazu passende Rahmenbedingungen fest und flankiert mit der Initiative »5G am Gleis« einen synergetischen Mobilfunkausbau entlang der Gleise. Die 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes regelt die Bedingungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur und sieht als ein neues Ziel der Frequenzregulierung vor, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten.

2021 haben wir uns mit der Deutschen Telekom und im ersten Halbjahr 2022 auch mit Vodafone auf eine Übererfüllung der Versorgungsaufgaben 2019 geeinigt. Es wurde vereinbart, dass die beiden Mobilfunkunternehmen ihr Netz an den DB-Schienenstrecken bis 2026 ausbauen, vorhandene Lücken schließen und die Leistungsfähigkeit ihrer Netze erheblich steigern. Gemeinsam investieren wir einen dreistelligen Millionenbetrag.

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. Das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Nach der erstmaligen Dotierung des Programms im Bundeshaushalt 2020 mit 30 Mio. € und der Fortsetzung in 2021 erfolgte 2022 eine Anhebung auf knapp 40 Mio. €. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ist im Bundeshaushalt seit 2020 eine Anlagenpreisförderung hinterlegt, die 2022 mit 40 Mio. € dotiert ist. Die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wurde evalu-

iert und mit neuen Fördermöglichkeiten im März 2021 veröffentlicht, sie ist 2022 mit 18 Mio. € ausgestattet. Die ebenfalls aus dem Masterplan resultierende Trassenpreisförderung umfasst 350 Mio. € pro Jahr. Sie ist derzeit bis 2023 befristet, soll jedoch nach erfolgter Evaluierung verlängert werden. Die Überarbeitung der Förderrichtlinie findet derzeit statt.

Die Evaluierung der Kombiniertes-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie findet auch derzeit statt, die neue Richtlinie soll noch in diesem Jahr veröffentlicht werden.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

DAS EUROPÄISCHE FIT-FOR-55-PAKET

Die Europäische Kommission hat am 14. Juli 2021 im Rahmen des Grünen Deals ein umfassendes [Gesetzespaket \(Integrierter Bericht 2021 49\)](#) vorgelegt.

Am 22. Juni 2022 stimmte das Plenum des Europäischen Parlaments über zentrale Teile des Fit-for-55-Pakets ab. Demnach soll die Ausweitung des Emissionshandels auf Verkehr und Gebäude zunächst nur für kommerzielle Nutzer gelten. Private Haushalte sollen bis mindestens 2029 ausgenommen werden. Ferner stimmte das Plenum strengeren CO₂-Emissionsvorgaben für neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Verbrennerverbot ab 2035) zu. Auch die Erweiterung des Emissionshandels auf internationale Flüge wurde vom Plenum angenommen.

Am 29. Juni 2022 hat der Rat seine Position zu den entsprechenden Teilen des Fit-for-55-Pakets festgelegt. Der zweite Emissionshandel für Verkehr und Gebäude soll (entgegen der Position des Europäischen Parlaments) auch für private Haushalte gelten. Für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge soll ein Ziel für die Verringerung der CO₂-Emissionen um 100% für 2035 eingeführt werden. Der Emissionshandel soll nur für innereuropäische Flüge (einschließlich des Vereinigten Königreichs und der Schweiz) gelten. In einem nächsten Schritt können die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament beginnen, um zu einer Einigung über die endgültigen Regelungen zu gelangen. Mit einem Abschluss des gesamten Fit-for-55-Pakets ist nicht vor 2023 zu rechnen.

REVISION DER RICHTLINIE ZUR ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRER:INNEN

Die Europäische Kommission hat im Januar 2022 die Überarbeitung der Richtlinie für Triebfahrzeugführer:innen (2007/59/EG) begonnen. Dem ersten Schritt, einem Call for Evidence im Januar, folgte am 1. Juni 2022 eine umfassende, bis Anfang September 2022 laufende Sektorkonsultation. Ziele der Über-

arbeitung der Richtlinie sind die Verbesserung der Mobilität von Triebfahrzeugführer:innen im gesamten Schienennetz der EU sowie die Erleichterung für Arbeitgeber im Hinblick auf die Zuweisung von Triebfahrzeugführer:innen zu Einsätzen in verschiedenen Mitgliedsstaaten.

Die bestehende Richtlinie wird nach mehr als 14 Jahren als nicht mehr zeitgemäß angesehen, u.a. aufgrund unzureichender Harmonisierung der Zertifizierungsanforderungen, die die Mobilität von Triebfahrzeugführer:innen zwischen den Mitgliedsstaaten und den Arbeitgebern behindert. Um ein Zertifizierungssystem zu entwickeln, das auf die künftigen Aufgaben der Triebfahrzeugführer:innen und eine größere Konvergenz zwischen den Mitgliedsstaaten ausgerichtet ist, werden derzeit mehrere mögliche Optionen untersucht und bewertet. Die Europäische Kommission beabsichtigt, auf Basis der Konsultationsergebnisse Ende 2022 einen Revisionsentwurf vorzulegen.

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 i.S.d. Europäischen Grünen Deals ist es, jetzt die Weichen für eine schnellere Vollendung insbesondere des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 zu stellen ([Integrierter Bericht 2021 50](#)).

Mit dem »erweiterten TEN-V-Kernnetz« sollen bis 2040 zwei neue technische Infrastrukturparameter implementiert werden: auf Personenverkehrsstrecken eine Streckengeschwindigkeit von überwiegend mindestens 160 km/h und im Schienengüterverkehr/Kombinierten Verkehr ein Lichtraumprofil (standardisierte Querschnitte der Infrastruktur, die den Raum gewährleisten, der für die uneingeschränkte Durchfahrt von Fahrzeugen und Ladungen mit bestimmten Eigenschaften und Abmessungen freizuhalten ist) mit einem Standard von mindestens P400 (Profil, das für 4 m hohe Sattelaufleger geeignet ist). Im Hinblick auf die angekündigte effizientere Verzahnung mit den europäischen Schienengüterverkehrskorridoren sieht der Entwurf u. a. Anpassungen für eine effizientere Steuerung (Governance) vor. Erste Stimmen im Rat signalisieren die Sorge der Mitgliedsstaaten vor möglichen zusätzlichen bzw. neuen Investitionsverpflichtungen durch veränderte Vorgaben. Unter tschechischer EU-Ratspräsidentschaft ab 1. Juli 2022 soll die Arbeit in den Ratsarbeitsgruppen fortgesetzt werden. Parallel laufen die Verhandlungen im Parlament. Der Abschluss des Dossiers ist für 2023 vorgesehen. Die Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien ist auch für Deutschland von Relevanz: Knapp ein Drittel des DB-Netzes ist Teil des TEN-V-Kernnetzes.

Güterverkehr

REVISION DER VERORDNUNG ZUR SCHAFFUNG EINES EUROPÄISCHEN SCHIENENNETZES FÜR EINEN WETTBEWERBSFÄHIGEN GÜTERVERKEHR

Mit der Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr wurde 2010 erstmals ein Instrument eingeführt, um den Betrieb der wichtigsten internationalen Eisenbahnstrecken für den Güterverkehr innerhalb der EU sowie mit Drittstaaten zu verbessern. Dazu wurden neun europäische Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore) geschaffen. Ebenfalls etabliert wurden zentrale Vertriebsstrukturen, Produkte sowie Gremienstrukturen zum Management der SGV-Korridore. 2017 und 2018 wurden zwei weitere SGV-Korridore eingerichtet. Sechs der nunmehr elf europäischen SGV-Korridore verlaufen durch Deutschland. Zur Umsetzung des Europäischen Grünen Deals und der Sustainable and Smart Mobility Strategy der Europäischen Kommission werden auch die SGV-Korridore weiterentwickelt. Im Rahmen der Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien sind bereits Vorschläge zur Änderung der Schienengüterverkehrskorridorverordnung vorgelegt worden. Ziel ist es u.a., die Governance der SGV-Korridore zwischen Mitgliedsstaaten, Infrastrukturbetreibern und beratenden Gruppen (u.a. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminalbetreibern) zu verbessern. Auch die Rolle des Europäischen Koordinators für die Transportkorridore soll als Vermittler gestärkt werden. Vorschläge zur Neuordnung des europäischen Kapazitätsmanagements und für einen effizienteren Be- und Vertrieb sollen Ende 2022/Anfang 2023 vorgelegt werden.


EUROPÄISCHE INITIATIVE FÜR EINEN NACHHALTIGEN EUROPÄISCHEN GÜTERVERKEHR

Die Europäische Kommission möchte weitere Energieeinsparpotenziale im europäischen Güterverkehr heben. Dazu plant sie, für das erste Quartal 2023 einen Vorschlag zur überarbeiteten Richtlinie über die »Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr und Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr« vorzulegen – die vorbereitenden Stakeholderbefragungen haben begonnen. Der Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen mit einer maximalen Länge von 25,25 m und einem Gewicht von 60 t im Kombinierten Verkehr sowie ggf. eine Genehmigung zusätzlicher Ladekapazitäten sollen im Rahmen einer Folgeabschätzung untersucht werden. Auch eine mögliche

generelle Anhebung von Maßen und Gewichten, klarere bzw. einheitliche Vorgaben im grenzüberschreitenden Einsatz verbunden mit Auswirkungen auf Infrastruktur und intermodalen Wettbewerb möchte die Europäische Kommission prüfen.

Parallel arbeitet die Europäische Kommission auch an einer Überarbeitung der Richtlinie »über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten« (KV-Richtlinie). Nachdem eine erste Initiative der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2017 zurückgezogen wurde, ist nun ein Vorschlag für eine überarbeitete Richtlinie Anfang 2023 geplant. Ansatzpunkte der Europäischen Kommission sind u.a. die Ausgestaltung künftiger KV-Förderfähigkeit (Eligibility), Maßnahmen zur Unterstützung des Sektors, Harmonisierungserfordernisse und Potenziale zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit.

Rechtliche Themen

Wichtige rechtliche Themen sind im [Integrierten Bericht 2021](#)  50f. dargestellt. Bei den nachfolgenden rechtlichen Themen hat es im ersten Halbjahr 2022 wesentliche Entwicklungen gegeben.

VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGSBEITRÄGE FÜR STUTT GART 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. Auf unsere im Juni 2021 eingereichte Triplik haben die Beklagten fristgerecht Anfang 2022 erwidert. Derzeit sind keine weiteren Schriftsätze veranlasst. Wir gehen davon aus, dass das Gericht frühestens im vierten Quartal 2022 einen Erörterungstermin bzw. mündliche Verhandlung anberaumt.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTURNUTZUNGSENTGELTEN

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 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 Wegeentgelten 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. Parallel ist weiterhin die Frage beim EuGH anhängig, ob Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts ohne eine rechtskräftige Entscheidung durch die Regulierungsbehörde regulierte Eisenbahninfrastrukturentgelte überprüfen dürfen. Die Generalwältin beim EuGH hat dies in ihren für die Richter am EuGH nicht bindenden Schlussanträgen vom 7. April 2022 bejaht. Mit einem Urteil des EuGH ist aller Voraussicht nach noch 2022 zu rechnen.

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 der DB AG am 14. April 2022 den Entwurf einer Verfügung, einer sog. Abmahnung, übermittelt. Darin wirft das BKartA der DB AG nach vorläufiger Bewertung eine missbräuchliche Behinderung ihrer Online-Vertriebsdienstleistungen vor, die für die DB AG als Handelsvertreter deren Fahrscheine vertreiben. Die DB AG hat zu den Vorwürfen Stellung genommen und steht im Austausch mit dem BKartA. Inhaltlich geht es um neuartige rechtliche Fragestellungen zum Online-Vertrieb, zu denen es bislang an gefestigter Rechtsprechung und Behördenpraxis fehlt.

STARKE SCHIENE

Umsetzung der Strategie Starke Schiene

An unserer Strategie Starke Schiene ([Integrierter Bericht 2021](#) [S. 52ff.](#)) hat es im ersten Halbjahr 2022 keine Änderungen gegeben.

PRODUKTQUALITÄT UND DIGITALISIERUNG

Pünktlichkeit

PÜNKTLICHKEIT / in %	1. Halbjahr 2022	2021	1. Halbjahr 2021
Schiene DB-Konzern in Deutschland	92,3	93,7	94,7
DB-Schienepersonenverkehr in Deutschland	92,5	93,8	94,9
DB Fernverkehr	69,6	75,2	79,5
DB Regio	93,1	94,3	95,3
DB Cargo (Deutschland)	67,0	69,8	71,2
DB Arriva (Schiene: Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) ¹⁾	92,5	93,5	94,8
DB Regio (Bus) ²⁾	86,5	83,9	84,5
DB Cargo	66,9	69,5	70,8

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.


¹⁾ Methodenänderung in der Sparte UK Trains in 2021 mit rückwirkender Anpassung des Werts für das erste Halbjahr 2021.

²⁾ Wert für das erste Halbjahr 2021 angepasst.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich deutlich verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- **Hohe Bautätigkeit:** Ab März 2022 sehr hohe Bautätigkeiten bei gleichzeitig weiter steigender Nachfrage nach Netzkapazitäten.
- **Hochbelastete Schienenwege:** Rund 25% aller Züge durchfahren [hochbelastete Schienenwege](#) [S. 40f.](#)
- **Erhöhtes Primärstörgeschehen:** Insbesondere im Bereich der Infrastruktur (z.B. Weichen, Gleise, Stellwerke) kommt es aufgrund der Überalterung und Störanfälligkeit der Anlagen zu einem erhöhten Primärstörgeschehen.
- **Externe Sonderereignisse:** insbesondere die direkte Abfolge mehrerer Stürme in Orkanstärke im Februar 2022, die bundesweit, v.a. aber in Norddeutschland und Nordrhein-Westfalen zum Teil schwere Schäden verursacht haben.
- **9-Euro-Ticket** [S. 4:](#) Im Juni 2022 hat sich die Auslastung im Schienenpersonennahverkehr zusätzlich deutlich erhöht. Das führt v.a. auf touristischen Strecken und am Wochenende zu vermehrten Haltezeitüberschreitungen und Zugfolgeverspätungen.
- **Instabile Betriebslage:** Die instabile Betriebslage führt beim langlaufenden Fern- und Güterverkehr zu gestörten Betriebsprozessen (u.a. Fahrzeug- und Personalumläufe, die nicht mehr passen, Instandhaltungsfenster, die nicht mehr eingehalten werden können), die wiederum negativ auf die Pünktlichkeit wirken.

PROGRAMM KAPAZITÄT UND PÜNKTLICHKEIT

Das Programm Kapazität und Pünktlichkeit fokussiert seit Januar 2022 auf ein optimiertes Management der Schienenkapazität im [hochbelasteten Schienennetz](#)  40 f., um die konkurrierenden Verkehrsverlagerungs-, Modernisierungs-/Ausbau- sowie betrieblichen Qualitätsziele der Starken Schiene in Einklang zu bringen. Dabei wurden folgende Ziele gesetzt:

- die Betriebsqualität in 2022 und 2023 durch eine gezielte Gegensteuerung zu stabilisieren,
- das hochbelastete Schienennetz bis 2030 auf den wichtigsten Korridoren und Knoten in ein Hochleistungsnetz umzuwandeln,
- die Sanierung der hochbelasteten Korridore.

Mit der Zielumsetzung erreichen wir für unsere Kund:innen eine erhöhte Pünktlichkeit, eine deutliche Minderung der infrastrukturbedingten Störungen sowie Hochleistungskorridore mit geringer Bautätigkeit bis in die 2030er-Jahre nach der Sanierung. Diese Themen gehen wir in drei zeitlichen Horizonten an:

- Stabilisierung 2022,
- vorausschauende Steuerung 2023 und
- schnelle Kapazitätserweiterung 2024 ff. (der Weg zum Hochleistungsnetz).

Zur Stabilisierung 2022 sind bereits folgende Maßnahmen gestartet:

- **Auslastungssteuerung verbessern:** Identifikation und Aussteuerung von Bauspitzen im Jahresverlauf 2022, die Bewertung der Kapazitätsauslastung sowie Ableitung bauvorhabenspezifischer Maßnahmen. Zur frühzeitigen Abstimmung mit den Kunden finden zudem regelmäßige Auslastungscouncils statt (bisher in zwei Regionen, Ausweitung in Planung).
- **Baueffizienz steigern:** umfasst die Überprüfung aller größeren Bauvorhaben auf ihre betriebliche Korridorwirkung und Analyse geplanter Baustellen für die zweite Jahreshälfte 2022.
- **Störungen reduzieren:** beinhaltet die Ausweitung der präventiven Instandhaltung, um die Zeit bis zur Sanierung bestmöglich zu überbrücken.
- **Betriebliche Steuerung optimieren:** wird durch die Einrichtung des Plankorridors Rheintal sowie die Kapazitätssteuerung und Einrichtung einer Grenzkoordination Basel adressiert.


Auf Basis des Programms »Stabilisierung 2022« wird für 2023 bereits eine vorausschauende Steuerung implementiert. Dabei geht es insbesondere um die Absicherung der Kapazität und Auslastung (frühzeitigere Glättung von Bau- und Auslastungsspitzen), die Steigerung der Robustheit (kritische Stellen und Zeiträume identifizieren mit ggf. anschließender Umschichtung des Bauprogramms) sowie die Verstetigung der übergeordneten Steuerung. Der Weg zum Hochleistungsnetz wird dann durch die schnelle Kapazitätserweiterung in 2024 und den Folgejahren erreicht. Dafür werden ab 2024 zwei bis drei hochbelastete Korridore pro Jahr saniert. Die Sanierung beinhaltet neben der Bündelung aller Baumaßnahmen auch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch einen verbesserten Ausstattungsstandard sowie kundenfreundliches Bauen.

Kund:innensicherheit

SICHERHEIT IN ZÜGEN UND BAHNHÖFEN

Bis Ende 2024 werden alle großen Bahnhöfe in Deutschland mit moderner Videotechnik ausgestattet sein. Die Anzahl der Videokameras an Bahnhöfen steigt damit auf rund 11.000. Die Livebilder der Kameras dienen unseren Mitarbeitenden für die Disposition in Bahnhöfen und die Wahrnehmung des Hausrechts. Zugriff auf Aufzeichnungen der Kameras hat ausschließlich die Bundespolizei. Die Videotechnik nimmt eine zunehmende Rolle bei der Aufklärung von Straftaten und der Stellung von Tätern ein.

ARBEITSGRUPPE TECHNISCHE SICHERHEIT

Die [Arbeitsgruppe Technische Sicherheit \(Integrierter Bericht 2021](#)  259) hat bauliche, personelle und organisatorische Maßnahmen entwickelt und unter wissenschaftlicher Begleitung auf Realisierbarkeit geprüft. Inzwischen laufen Vorbereitungen und erste Baumaßnahmen, um ausgewählte technische Komponenten für mehr Reisesicherheit am Berliner Bahnhof Südkreuz unter Praxisbedingungen zu erproben.

PRÄSENZ UND LAGEORIENTIERTER EINSATZ

Das Sicherheitskonzept sieht vor, die Präsenz eigener Sicherheitskräfte kontinuierlich zu erhöhen. Die aus rund 4.300 Sicherheitskräften gebildeten Doppelstreifen und Einsatzteams erhalten in allen Regionen kontinuierliche Unterstützung von Mobilien Unterstützungsgruppen (MUG) mit je acht Einsatzkräften und einer Teamleitung. Im Fokus der Qualifikation von MUG-Kräften steht eine effiziente Unterstützung von Polizeikräften in Einsatzlagen mit vielen potenziellen Störer:innen.

PRÄVENTIONSARBEIT MIT NEUEN SCHWERPUNKTEN

Trotz coronabedingter Einschränkungen konnten die bundesweit sechs Präventionsteams im ersten Halbjahr 2022 mehr als 180 Präventionseinsätze realisieren. Einsatzorte sind Bahnhöfe, Bahnübergänge sowie Güterbahnhöfe, wenn sich etwa unerlaubte Gleisüberschreitungen häufen. Hier wie auch in Schulen und Jugendeinrichtungen wird zu den Gefahren an Bahnanlagen sensibilisiert und es werden Hinweise für sicheres Reisen gegeben. In Zusammenarbeit mit dem Berliner Senat haben die Präventionsteams eine Multiplikatoren-ausbildung für Lehrer:innen entwickelt.

Digitalisierung

DIGITALE SCHIENE DEUTSCHLAND

Gemeinsam mit dem BMDV, dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und dem Sektor sind wir uns einig, die Digitale Schiene Deutschland (DSD) voranzutreiben und umzusetzen. Dafür sind neben der Sicherstellung der Finanzierung (für die Infrastruktur- und Fahrzeugausrüstung) u. a. serienreife Technik, optimierte Prozesse für Planung, Realisierung und Inbetriebnahme, ausreichende Funkkapazität und die Sicherstellung von Personalressourcen erforderlich. In einem DSD-Projekt gemeinsam mit dem Bund wird der gesamte Sektor stetig an der Umsetzung beteiligt.

Im Rahmen des Starterpakets hat die konkrete Planung und Ausrüstung mit dem europäischen Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) und Digitalen Stellwerken (DSTW) im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS), der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien–Mittelmeer 2020 begonnen. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitalisierte Leit- und Sicherungstechnik von DSD bekommen. Die Realisierung von hochautomatischem Fahren ist beabsichtigt. Die Fahrzeugumrüstung wird durch das BMDV gefördert.

Zur Beschleunigung der Ausrüstung des Netzes mit DSTW hat der Bund für ein Schnellläuferprogramm zusätzliche Mittel i. H. v. 500 Mio. € für 2020 bis 2022 zur Verfügung gestellt. In insgesamt sieben Projekten wird die vorhandene Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik durch die digitalen Systeme von DSD ersetzt. Mit dem Programm werden gemeinsam mit der Bahnindustrie neue Prozesse und Technologien für die Flächen-ausrüstung des Netzes mit DSTW entwickelt und erprobt. In Finnentrop ging im ersten Halbjahr 2022 das er-

weiterte und modernisierte Stellwerk aus dem Programm in Betrieb. Auch bei der Digitalisierung des Bahnsystems wurden wichtige Meilensteine erreicht:

- Im Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg wurden zum ITS-Weltkongress im Oktober 2021 der hoch automatisierte Bahnbetrieb auf Basis von Automatic Train Operation (ATO) und ETCS sowie die voll automatisierte Rangierfahrt demonstriert. Derzeit erfolgen Schulungen und Qualifizierungen weiterer Triebfahrzeugführer:innen. Ab Juli 2022 sind grundsätzlich ATO- und ETCS-Fahrten im täglichen Fahrgastbetrieb vorgesehen.
- Im Kooperationsprojekt Sensors4Rail haben wir mit unseren Projektpartnern Siemens Mobility, Bosch Engineering, ibeo automotive und HERE Technologies einen weiteren Zug der S-Bahn Hamburg mit hochmoderner Sensorik ausgestattet. Die 14 Sensoren erfassen durch Radar-, Lidar- und Kamerasysteme Informationen über das Umfeld des Zuges. Der Abgleich der Sensorinformation mit einer digitalen Karte erlaubt eine präzise Ortung des Fahrzeugs. Auf Basis dieser Daten können Züge zukünftig optimal gesteuert werden und in kürzeren Abständen fahren. Auf dem ITS-Weltkongress wurde das Projekt Sensors4Rail erstmalig auf der S-Bahn-Linie S21 zwischen den Stationen Bergedorf und Hamburg Dammtor demonstriert. Von 2022 bis 2023 wird die Technologie weiter im Dauerbetrieb erprobt, Daten werden erhoben und Szenariotests zur Verbesserung der (KI-basierten) Funktionen durchgeführt.
- Im digitalen Testfeld Bahn im Erzgebirge werden in Annaberg-Buchholz Weichen und Signale für die Erzgebirgsbahn bereits digital gestellt. Der Aufbau eines 5G-Testnetzes entlang des Streckenabschnitts Markersbach–Schlettau ergänzt das Testfeld. 2021 wurde der Aufbau einer Forschungsumgebung mit acht 5G-Funkmasten entlang der Strecke fertiggestellt und in Betrieb genommen. Verschiedene innovative Technologien wurden rund um den neuen Bahnfunkstandard Future Railway Mobile Communication System (FRMCS)/5G für den Einsatz im Betrieb getestet. Zusammen mit Ericsson und Rohde & Schwarz wurden z. B. neuartige Antennentechnologien für das Bahnfunknetz erprobt. Erkenntnisse aus den Testreihen dienen dazu, die Funknetzplanung im Hinblick auf künftige digitale Bahnanwendungen zu optimieren. Durch die Fördermittel des Bundes konnte 2022 der Wiederaufbau des Güterbahnhofs in Scheibenberg beginnen. Dort wird zukünftig ein Technik- und Rechenzentrum für das digitale Testfeld eingerichtet werden. Die Ausrüstung der Strecke mit GSM-R und ETCS für betriebliche Tests hat 2022 begonnen und soll 2023 abgeschlossen werden. Zudem werden Erprobungen im digitalen Testfeld Bahn koordiniert.

GRÜNE TRANSFORMATION

Nachhaltigkeit bedarf einer ganzheitlichen Herangehensweise. 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, haben wir vier umweltbezogene Handlungsfelder definiert: Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz. Als DB-Konzern bekennen wir uns auch zu unserer sozialen Verantwortung und beziehen unsere Stakeholder in unser Handeln mit ein. Dabei haben wir insbesondere die Menschen im Blick, die tagtäglich uns und unser Kerngeschäft prägen: unsere Mitarbeitenden, unsere Kund:innen, unsere Geschäftspartner und die Gesellschaft.

Klimaschutz

KLIMASCHUTZZIEL

Bereits 2021 haben wir unser Klimaschutzziel geschärft: Bis 2040 werden wir klimaneutral. Damit liegt unser angestrebtes Zieljahr fünf Jahre vor dem des Bundes für die Klimaneutralität Deutschlands.

Um dieses Ziel zu erreichen, setzen wir auf drei starke Hebel:

- den Ausbau des Ökostroms,
- den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen und die Einführung alternativer Antriebe und
- die Wärmewende.

Ab 2025 werden alle unsere Werke, Bürogebäude und **Bahnhöfe** grün **Nr. 147** in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt. Bis 2030 werden wir unseren spezifischen Ausstoß der Treibhausgase (THG) gegenüber 2006 mehr als halbieren und den Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix auf 80% anheben. Und bis spätestens 2038 stellen wir den Bahnstrom vollständig auf 100% Ökostrom um. Auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern wollen wir keine fossilen Kraftstoffe mehr nutzen. Schon heute fahren wir rund 90% unserer Verkehrsleistung im Schienenpersonen- und -güterverkehr elektrisch. Darüber hinaus setzen wir auf einen technologieoffenen Ansatz mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Pilotprojekte zusammen mit Partnern aus der Industrie konzentrieren sich auch auf einen grünen Nahverkehr auf Straße und Schiene.

Geplant sind u.a. die Umstellung der Busflotte auf klimafreundlichere Kraftstoffe, der Bau neuer Infrastrukturen für **Akkuzüge** grün **Nr. 45**, die Versorgung von Brennstoffzellenzügen mit **Wasserstoff** grün **Nr. 53** sowie der Einsatz alternativer Kraftstoffe auf Straße und Schiene. Ab Sommer 2022 wird der **Sylt-Shuttle** grün **Nr. 29** mit dem klimafreundlichen **Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)** grün **Nr. 164** betankt. Der kontinuierliche Rollout von **Fahrassistenzsystemen** grün **Nr. 8** bspw. bei DB Regio oder der Einsatz von längeren Zügen bei DB Cargo helfen uns dabei, Verbräuche weiter zu senken und die Energieeffizienz zu erhöhen. Weniger Treibhausgase emittieren wir auch durch deutlich jüngere Zugflotten im Fern-, Regional- und Güterverkehr sowie durch Investitionen in nachhaltige Technologien. Zudem werden wir die Wärmeversorgung vergrünen, indem wir die mit fossilen Energieträgern betriebenen 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 der Schiene** grün **Nr. 145** und der Züge sowie Investitionen in unsere Infrastruktur aus. So schaffen wir die Voraussetzungen für die Verkehlagerung auf die klimafreundliche Schiene.

Weiterführende Informationen zu einzelnen Klimaschutzmaßnahmen im Kapitel **Entwicklung der Geschäftsfelder** grün **Nr. 27ff.**

KLIMARESILIENZ

Als Infrastrukturbetreiber sind wir von den Auswirkungen des Klimawandels in unserem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland, mehr als jedes andere große Unternehmen in Deutschland betroffen. Deshalb bereiten wir uns auf die durch den Klimawandel zunehmenden Witterungsextreme vor. Wir nutzen 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

Wir sehen den Schutz der Biodiversität als eine wesentliche Aufgabe an, 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. Darüber hinaus gestalten wir in ganz Deutschland so viele unserer Flächen wie möglich zu **Biotopen** grün **Nr. 38** um,

damit u.a. **Bienen** prin. **Nr. 10**, Hummeln und **Schmetterlinge** prin. **Nr. 85** ganzjährig Nahrung und Unterschlupf finden. Bspw. säen wir **Blühwiesen** prin. **Nr. 150**, pflanzen heimische Sträucher an und errichten wilde Ecken als Nistmöglichkeiten für **Wildbienen** prin. **Nr. 150**. Mit der Ausweitung unseres Angebots im Rahmen der Kooperation **Fahrtziel Natur** prin. **Nr. 37**, wie mit der Neuaufnahme des Biosphärengebiets Schwäbische Alb als 24. Fahrtziel, leisten wir ebenfalls einen wichtigen Beitrag dazu, sensible Naturlandschaften vom Pkw-Verkehr zu entlasten. Auch im Betrieb setzen wir uns anspruchsvolle Ziele zum Schutz der Biodiversität: Wir planen, ab 2023 den Schienenverkehr glyphosatfrei zu betreiben, und entwickeln hierzu die bisherige Vegetationskontrolle im Gleis zu einem nachhaltigen Vegetationsmanagement weiter.

Ressourcenschutz

Wir betrachten den Einsatz, die Nutzung und die Entsorgung unserer Ressourcen nach den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft. Es werden Recyclingmaterialien eingesetzt und unsere Materialkreisläufe optimiert. Mit unserem internen Abfallmanagement erheben und entsorgen wir nahezu jede Abfallart getrennt nach Einzelfraktionen. Unser Ziel ist es, die Recyclingquote unserer Abfälle insgesamt bei über 95 % zu halten. Insbesondere bei Bauabfällen erreichen wir aufgrund einer umfassenden Wiederverwertung eine sehr hohe Recyclingquote. Bei unseren weiteren Abfällen, wie den Siedlungsabfällen, werden wir die Recyclingquote in den kommenden Jahren mit einem weiterentwickelten Abfallmanagement steigern. Zudem senken wir den Rohstoffverbrauch bei der Instandhaltung, u.a. mithilfe des **3-D-Druckverfahrens** prin. **Nr. 149**. Seit Anfang 2022 stellen wir auch im Werk Neumünster Ersatzteile aus Kunststoff per 3-D-Druck her. DB Schenker bietet 3-D-Druck als Lösung für die On-Demand-Produktion von Ersatzteilen an. Damit erhalten Unternehmen einen Zugang zu einem globalen Service-Ökosystem, ohne zusätzliche Investitionen oder Mindestbestellmengen tätigen zu müssen. Ersatzteile können vor Ort gedruckt und über ein digitales Lagerhaus global und zu jeder Zeit zugänglich gemacht werden. Das entlastet die Lager und schont Ressourcen. Lieferketten und damit Durchlaufzeiten werden verkürzt und so enorme ökonomische wie auch ökologische Potenziale realisiert.

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 Anwohner:innen entlasten.

Bis Ende Juni 2022 haben wir insgesamt 2.137 km mit ortsfesten Lärmschutzmaßnahmen lärmsaniert. Im ersten Halbjahr 2022 wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms aus Haushaltsmitteln des Bundes i.H.v. 50,9 Mio. € 17,4 km **Schallschutzwände** prin. **Nr. 25** errichtet und 783 Wohnungen mit **passiven Schallschutzmaßnahmen** prin. **Nr. 101** ausgestattet. Lärmschutz findet bei uns auch direkt an der Quelle, den Fahrzeugen, statt. Der Umstieg von Dieselantrieben auf **Hybridtechnologien** prin. **Nr. 44** trägt bspw. auch zur Lärmreduktion bei.

Der im Februar 2022 abgeschlossene Einbau eines neuen Antriebsaggregats im Zuge der Umrüstung des Hybridzuges **HybridFLEX** prin. **Nr. 50** von DB Arriva trägt nicht nur zur Einsparung von Treibhausgasen bei, sondern auch zu bis zu 75% Lärmreduktion.

MITARBEITENDE

Mitarbeitendenzahl und -struktur

MITARBEITENDE NACH GESCHÄFTSFELDERN	Vollzeitpersonen (VZP) ¹⁾					Natürliche Personen (NP)				
	30.06.2022	30.06.2021	absolut		31.12.2021	30.06.2022	30.06.2021	absolut		31.12.2021
				%					%	
DB Fernverkehr	18.852	19.026	-174	-0,9	18.790	19.928	20.088	-160	-0,8	19.836
DB Regio	37.594	37.350	+244	+0,7	37.220	39.701	39.488	+213	+0,5	39.333
DB Cargo ²⁾	30.931	30.877	+54	+0,2	30.057	31.557	30.744	+813	+2,6	30.606
DB Netze Fahrweg	51.976	51.347	+629	+1,2	51.290	53.510	52.797	+713	+1,4	52.756
DB Netze Personenbahnhöfe	6.992	6.778	+214	+3,2	6.811	7.351	7.132	+219	+3,1	7.161
DB Netze Energie	1.905	1.890	+15	+0,8	1.900	1.985	1.963	+22	+1,1	1.968
Sonstige	58.975	58.187	+788	+1,4	58.345	61.669	60.843	+826	+1,4	60.978
Systemverbund Bahn²⁾	207.225	205.455	+1.770	+0,9	204.413	215.701	213.055	+2.646	+1,2	212.638
DB Arriva	41.877	44.345	-2.468	-5,6	43.189	44.859	47.326	-2.467	-5,2	46.031
DB Schenker ²⁾	75.424	73.840	+1.584	+2,1	76.114	78.061	76.893	+1.168	+1,5	78.321
DB-Konzern	324.526	323.640	+886	+0,3	323.716	338.621	337.274	+1.347	+0,4	336.990
± Konsolidierungskreisänderungen	-84	-	-84	-	-	-84	-	-84	-	-
DB-Konzern - vergleichbar	324.442	323.640	+802	+0,2	323.716	338.537	337.274	+1.263	+0,4	336.990

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

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

²⁾ VZP-Werte erstes Halbjahr 2021 bzw. per 30.06.2021 wegen der konzerninternen **Umhängung des Geschäftsbereichs FLS** **36** angepasst.

Die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern ist per 30. Juni 2022 weltweit gestiegen. Die Entwicklung im Systemverbund Bahn ist im Wesentlichen auf den Mitarbeitendenaufbau bei DB Netze Fahrweg v. a. im Bauprojektmanagement der DB Netz AG zurückzuführen. Der Personalanstieg bei den natürlichen Personen bei DB Cargo resultiert aus der konzerninternen **Umhängung des Geschäftsbereichs FLS** **36** von DB Schenker. Im Bereich Sonstige ist das Personal durch gestiegene Auftragsvolumen insbesondere bei DB Fahrzeuginstandhaltung und DB E.C.O. gewachsen sowie bei der DB Systel bedingt durch den Ausbau innovativer Themenfelder und die gestiegene Fertigungstiefe. Bei DB Netze Personenbahnhöfe resultiert der Aufbau aus gestiegenen Projektvolumina im Baubereich, insbesondere durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III. Im Wesentlichen durch die **Übernahme der Abellio-Verkehre** **31** verzeichnete DB Regio einen Mitarbeitendenaufbau. Der Personalanstieg bei DB Schenker resultiert im Bereich Luft- und Seefracht aus dem Sendungswachstum im Vorjahr sowie im Landverkehr u. a. aus einer Akquisition in Finnland. Gegenläufig ist die Entwicklung bei DB Arriva (Auswirkung Corona-Pandemie und reduziertes Auftragsvolumen). Der Anteil der Mitarbeitenden außerhalb Deutschlands lag per 30. Juni 2022 unverändert bei rund 35% (per 30. Juni 2021: rund 35%).

MITARBEITENDE NACH REGIONEN / in VZP	30.06.2022	30.06.2021	Veränderung		31.12.2021
			absolut	%	
Deutschland	211.330	209.903	+1.427	+0,7	209.763
Europa (ohne Deutschland)	83.137	84.686	-1.549	-1,8	84.260
Asien/Pazifik	17.217	16.836	+381	+2,3	16.985
Nordamerika	9.267	8.850	+417	+4,7	9.256
Übrige Welt	3.575	3.365	+210	+6,2	3.452
DB-Konzern	324.526	323.640	+886	+0,3	323.716


MITARBEITENDE NACH REGIONEN / in NP	30.06.2022	30.06.2021	Veränderung		31.12.2021
			absolut	%	
Deutschland	220.520	218.985	+1.535	+0,7	218.705
Europa (ohne Deutschland)	87.804	89.092	-1.289	-1,4	88.486
Asien/Pazifik	17.248	16.874	+374	+2,2	17.021
Nordamerika	9.425	8.951	+474	+5,3	9.311
Übrige Welt	3.624	3.372	+252	+7,5	3.467
DB-Konzern	338.621	337.274	+1.347	+0,4	336.990

Personalgewinnung

NACHWUCHSKRÄFTE

Der DB-Konzern hat im ersten Halbjahr 2022 in Deutschland mehr Nachwuchskräfte eingestellt als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Auch im dritten Corona- und im siebten Jahr in Folge erhöhte der DB-Konzern seine Ausbildungskapazitäten und will im Gesamtjahr rund 5.200 Auszubildende und dual Studierende in Deutschland einstellen. Durch unsere Recruitingmaßnahmen der letzten Jahre, auch während der Corona-Pandemie, sind die strukturell vorhandenen Personalbedarfe durch die Einstellungen abgedeckt.

RECRUITINGMASSNAHMEN

- Seit Februar 2022 werden im DB-Konzern mobile Stellen ausgeschrieben – diese werden auf unserer [Karriereinternetseite](#)  als »Wo Du Willst-Jobs« gekennzeichnet.
- Unter dem Motto »Deutschlands größte Bewerbung« stellte sich der DB-Konzern anlässlich des Weltfrauentages am 8. März 2022 einen Monat lang mit zahlreichen Events vor. Über 700 Frauen erhielten im März 2022 eine Einstellungs zugesage – deutlich mehr als in den anderen Monaten.
- Am 11. Mai 2022 fuhr der erste »Female ICE!« von München nach Berlin. Ausschließlich Frauen waren für den extra gebrandeten Zug verantwortlich. Entlang der Strecke – in Stellwerken, an Bahnhöfen und auf Baustellen – waren verstärkt Mitarbeiterinnen im Einsatz. In Halle und Nürnberg informierten zudem DB-Kolleginnen bei Veranstaltungen Interessentinnen über Jobprofile und spannende Projekte. Insgesamt mehr als 500 DB-Frauen wollten mit der Aktion ein Zeichen setzen und andere Frauen ermutigen, Berufe auch in Männerdomänen und in Führungspositionen anzustreben.


Arbeit der Zukunft

MOBILES ARBEITEN


Mit Auslaufen der Corona-Arbeitsschutzverordnung wurde auch die coronabedingte Homeoffice-Empfehlung im DB-Konzern aufgehoben. Seither gilt mobiles Arbeiten im und außerhalb des Büros nach Abstimmung zwischen Führungskräften und Mitarbeitenden. Der DB-Konzern hat diverse Trainings- und Beratungsformate entwickelt, um Führungskräfte und Mitarbeitende für hybride Modelle und andere neue Modelle der Zusammenarbeit zu befähigen oder zu stärken.

Sicherheit

BEDROHUNGSMANAGEMENT 24/7

Über unser [Bedrohungsmanagement](#) ([Integrierter Bericht 2021](#)  259) wurden im ersten Halbjahr 2022 in über 30 Fällen Betroffene oder Meldende unterstützt, etwa so viele wie im ersten Halbjahr 2021. Die Unterstützung reicht vom empathischen Dialog bis hin zur Vermittlung von qualifizierter psychologischer oder medizinischer Hilfe.

ÜBERGRIFFE AUF MITARBEITENDE

Die Durchsetzung der coronabedingten Verhaltensregeln, insbesondere der Maskenpflicht, führt zu anhaltend hohem Konfliktpotenzial für Mitarbeitende im direkten Kontakt mit Kund:innen. Die seit dem Frühjahr 2022 wieder stark angestiegenen Fahrgastzahlen, wieder stattfindende Fußball-Fanreiseverkehre sowie das [9-Euro-Ticket](#)  4 haben erneut

eine Verlagerung von Schwerpunkten ergeben und die Anpassung der Sicherheitskonzepte erfordert. Unsere Mitarbeitenden sind im ersten Halbjahr 2022 bundesweit 1.500-mal angegriffen worden, steigende Fahrgastzahlen und das anhaltende Konfliktpotenzial infolge der Infektionsschutz- und Hygienemaßnahmen haben einen Anstieg um rund ein Fünftel bewirkt. Die meistbetroffenen Berufsgruppen sind das Zugbegleitpersonal und Sicherheitskräfte mit je knapp der Hälfte der Fälle.

AUSBAUSTEIN SICHER UNTERWEGS

Mit dem Mitarbeitenden-Ausbaustein »Sicher unterwegs« haben unsere Mitarbeitenden Sicherheit als ein zentrales Handlungsfeld des DB-Konzerns definiert. Angesichts einer kontinuierlich hohen Zahl von Angriffen auf Mitarbeitende setzen wir weitere Maßnahmen für die Sicherheit von Mitarbeitenden um. Dazu zählen z.B.:

- Die standardisierte Sicherheitsabfrage im Rahmen des Reisendeninformationssystems (RIS) für Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr führt zu konsolidierten Erkenntnissen über Regionen und Strecken, auf denen es überdurchschnittlich oft zu Ereignissen zum Nachteil der Mitarbeitenden kommt. Durch gezielte Bestellung von Sicherheitsleistungen für solche Schwerpunkte erhöht sich die Sicherheit für Kund:innen und Mitarbeitende.
- Die multimediale interne Kampagne »Sicherheit geht alle an« schärft weiter das Bewusstsein für Sicherheit in der gesamten Belegschaft.
- Ab 2023 ermöglicht eine neue IT-Plattform, Gefahrenlagen schneller und vollständiger zu erfassen und noch gezielter zu reagieren. Erste Probeläufe der neuen Anwendung beginnen noch 2022.

Weitere Themen

HILFE FÜR GEFLÜCHTETE AUS DER UKRAINE

Der DB-Konzern unterstützt Ukraine-Geflüchtete auf dem deutschen Arbeitsmarkt. Gemeinsam mit der Bundesagentur für Arbeit wurden eine Hotline zu Fördermöglichkeiten sowie die Vermittlung von psychologischer Beratung eingerichtet. Zudem beraten wir gemeinsam mit der Bundesagentur für Arbeit seit April 2022 in Berlin, Frankfurt am Main und Köln über erste Schritte auf dem deutschen Arbeitsmarkt und Jobperspektiven im DB-Konzern. Seit Mai 2022 werden in mehreren Städten für Ukraine-Geflüchtete in Begleitung von Sozialpädagog:innen und Trainer:innen Orientierungskurse inkl. Basiswissen für eine Ausbildung im DB-Konzern angeboten sowie erste Einblicke in betriebliche Anforderungen vermittelt.

GESCHÄFTSVERLAUF

ÜBERBLICK

UMSATZ BEREINIGT / in Mio. €	Gesamtumsatz					Außenumsatz				
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2022	2021	absolut	%	2019	2022	2021	absolut	%	2019
DB Fernverkehr	2.116	1.054	+1.062	+101	2.392	2.052	996	+1.056	+106	2.310
DB Regio	4.487	3.954	+533	+13,5	4.412	4.433	3.902	+531	+13,6	4.361
DB Cargo ¹⁾	2.631	2.504	+127	+5,1	2.270	2.521	2.388	+133	+5,6	2.141
DB Netze Fahrweg	3.116	2.938	+178	+6,1	2.803	995	966	+29	+3,0	812
DB Netze Personenbahnhöfe	697	625	+72	+11,5	680	300	243	+57	+23,5	303
DB Netze Energie	1.946	1.458	+488	+33,5	1.410	1.051	695	+356	+51,2	640
Sonstige	2.790	2.616	+174	+6,7	2.398	314	270	+44	+16,3	280
Konsolidierung Systemverbund Bahn ¹⁾	-6.056	-5.619	-437	+7,8	-5.407	-	-	-	-	-
Systemverbund Bahn¹⁾	11.727	9.530	+2.197	+23,1	10.958	11.666	9.460	+2.206	+23,3	10.847
DB Arriva	2.175	1.931	+244	+12,6	2.690	2.174	1.930	+244	+12,6	2.687
DB Schenker ¹⁾	14.162	10.432	+3.730	+35,8	8.525	14.129	10.396	+3.733	+35,9	8.491
Konsolidierung Übrige ¹⁾	-95	-107	+12	-11,2	-160	-	-	-	-	-12
DB-Konzern	27.969	21.786	+6.183	+28,4	22.013	27.969	21.786	+6.183	+28,4	22.013

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN / in Mio. €	EBITDA bereinigt					EBIT bereinigt				
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2022	2021	absolut	%	2019	2022	2021	absolut	%	2019
DB Fernverkehr	9	-975	+984	-	367	-195	-1.144	+949	-83,0	224
DB Regio	213	-43	+256	-	512	-104	-359	+255	-71,0	186
DB Cargo ¹⁾	-99	-21	-78	-	20	-299	-204	-95	+46,6	-132
DB Netze Fahrweg	834	649	+185	+28,5	708	496	302	+194	+64,2	379
DB Netze Personenbahnhöfe	142	67	+75	+112	201	61	-7	+68	-	123
DB Netze Energie	76	81	-5	-6,2	65	35	40	-5	-12,5	23
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn ¹⁾	-61	52	-113	-	-156	-304	-194	-110	+56,7	-376
Systemverbund Bahn¹⁾	1.114	-190	+1.304	-	1.717	-310	-1.566	+1.256	-80,2	427
DB Arriva	197	166	+31	+18,7	326	-8	-31	+23	-74,2	101
DB Schenker ¹⁾	1.486	906	+580	+64,0	499	1.186	620	+566	+91,3	238
Konsolidierung Übrige	7	1	+6	-	-8	8	2	+6	-	-9
DB-Konzern	2.804	883	+1.921	-	2.534	876	-975	+1.851	-	757
Marge in %	10,0	4,1	+5,9	-	11,5	3,1	-4,5	+7,6	-	3,4

INVESTITIONEN / in Mio. €	Brutto-Investitionen					Netto-Investitionen				
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr
	2022	2021	absolut	%	2019	2022	2021	absolut	%	2019
DB Fernverkehr	793	675	+118	+17,5	169	793	675	+118	+17,5	169
DB Regio	150	259	-109	-42,1	273	145	246	-101	-41,1	269
DB Cargo	132	179	-47	-26,3	163	117	178	-61	-34,3	163
DB Netze Fahrweg	3.019	3.155	-136	-4,3	2.875	718	725	-7	-1,0	636
DB Netze Personenbahnhöfe	490	491	-1	-0,2	397	245	142	+103	+72,5	216
DB Netze Energie	102	127	-25	-19,7	67	27	38	-11	-28,9	23
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn ¹⁾	297	327	-30	-9,2	297	293	327	-34	-10,4	297
Systemverbund Bahn¹⁾	4.983	5.213	-230	-4,4	4.241	2.338	2.331	+7	+0,3	1.773
DB Arriva	120	88	+32	+36,4	323	103	79	+24	+30,4	316
DB Schenker ¹⁾	299	249	+50	+20,1	261	299	249	+50	+20,1	261
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	5.402	5.550	-148	-2,7	4.825	2.740	2.659	+81	+3,0	2.350
davon Investitionszuschüsse	2.662	2.891	-229	-7,9	2.475	-	-	-	-	-

¹⁾ Werte erstes Halbjahr 2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS 36 angepasst.

Marktumfeld

NACHFRAGE NACH MOBILITÄT

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben im ersten Halbjahr 2022 deutlich nachgelassen. Die milderen Verläufe der Omikron-Variante kombiniert mit dem Impffortschritt erforderten geringere Einschränkungen des öffentlichen Lebens und wirkten sich positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung aus. Gleichzeitig wurde das Marktumfeld mit Ausbruch des Ukraine-Kriegs spürbar belastet. Dementsprechend haben sich die Umfeldbedingungen unterschiedlich entwickelt. Die Nachfrage im Bereich der Mobilität stieg infolge der Erholung von der Corona-Pandemie deutlich an, lag aber noch unter dem Vor-Corona-Niveau. Bei privaten Reiseanlässen wirkte sich die über den Winter aufgestaute Reise- und Besuchslust verstärkend auf die positive Entwicklung der Mobilität aus. Im Güterverkehr wurde der zu Jahresbeginn noch deutliche Nachfrageanstieg ab März 2022 deutlich gedämpft. Mit Ausbruch des Ukraine-Kriegs hat sich das Wachstum bei globaler Industrieproduktion und Handel abgeschwächt, sodass auch der Schienengüterverkehr von den Auswirkungen spürbar betroffen ist.

WELTWIRTSCHAFT

Die Weltwirtschaft ist aufgrund weiterer Erholung von der Corona-Pandemie im ersten Halbjahr 2022, insbesondere durch einen Anstieg im privaten Konsum, gewachsen. Das globale Wirtschaftswachstum wurde jedoch durch den Ausbruch des Ukraine-Kriegs deutlich verringert. Steigende Energiepreise infolge des Kriegs wirkten sich zusätzlich erhöhend auf das bereits zuvor hohe Niveau bei Inflationsraten aus und dämpften das Wachstum. Die zu Jahresbeginn 2022 noch erwartete Erholung bei globalen Wertschöpfungsketten verzögert sich durch den Kriegsausbruch und regionale Lockdowns in China, bedingt durch die Zero-Covid-Strategie, weiter. Durch diese Störfaktoren wird auch der weltweite Güterhandel spürbar belastet. In der Folge vermehren sich bspw. Staus an Häfen, der globale Handel kommt weiterhin nicht ins Gleichgewicht. Erneute Disruptionen bei globalen Lieferketten wirken sich dämpfend auf die Industrieproduktion aus, nachdem zu Jahresbeginn 2022 noch von einer langsamen Erholung bei Engpässen ausgegangen wurde.

Der Ukraine-Krieg wirkt sich außer auf die direkt beteiligten Kriegsparteien v.a. auf den europäischen Wirtschaftsraum aus. Insbesondere die hohe Abhängigkeit bei Energie- und Rohstoffimporten dämpfte dabei die wirtschaftliche Entwicklung in Europa. Neben dem gestiegenen Kostendruck führte auch die hohe Unsicherheit hinsichtlich der weiteren Entwicklung zu einer geringeren Investitionsneigung bei Unter-

nehmen. Positiv wirkte sich hingegen der Anstieg beim privaten Konsum, insbesondere im Dienstleistungsbereich, aus. Geringere coronabedingte Einschränkungen als noch im vergangenen Frühjahr und Winter 2021 dienten als wesentliche Wachstumstreiber.

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 2022	2021	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	104,9	71,0	+ 33,9	+ 47,7
Höchstpreis	139,1	86,7	+ 52,4	+ 60,4
Tiefstpreis	77,0	50,6	+ 26,4	+ 52,2
Endpreis per 30.06.	114,8	77,8	+ 37,0	+ 47,6

Quelle: Thomson Reuters

Die Ölpreise sind im ersten Halbjahr 2022 deutlich weiter gestiegen. Hauptgründe sind das Ende der Corona-Beschränkungen weltweit, der Ukraine-Krieg und die Sanktionen überwiegend westlicher Staaten gegen Russland. Einem knappen Angebot an Rohöl steht eine robuste Nachfrage gegenüber. Zudem verlor der Euro gegenüber dem Dollar an Wert, sodass sich der Preis von importiertem Rohöl verteuerte.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen im ersten Halbjahr 2022 um rund 35 % über den Vorjahreswerten. Trotz temporärer Energiesteuerabsenkung werden die Kraftstoffpreise auch 2022 durch die Ölpreisentwicklung, eine weitere Erhöhung der CO₂-Steuer sowie nachteilige Währungseffekte weiter steigen.

Für gewöhnlich stärken steigende Kraftstoffpreise die Wettbewerbssituation der Schiene im Vergleich zum Pkw. Angesichts der noch nachwirkenden Corona-Einschränkungen und der dementsprechenden Bevorzugung individueller, da kontaktärmerer Verkehrsmittel ist die Kraftstoffpreisentwicklung derzeit allerdings von untergeordneter Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr. Weitere merkliche Kraftstoffpreissteigerungen in 2022 werden die erwartete Leistungssteigerung des motorisierten Individualverkehrs jedoch dämpfen und eine Verlagerung auf die Schiene begünstigen.

Strom und Emissionszertifikate

	1. Halbjahr 2022	2021	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	121,3	89,0	+32,3	+36,3
Höchstpreis	296,9	325,2	-28,3	-8,7
Tiefstpreis	114,0	48,7	+65,3	+134
Endpreis per 30.06.	296,9	120,5	+176,4	+146
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/t CO₂				
Durchschnittspreis	83,5	53,7	+29,8	+55,5
Höchstpreis	98,5	90,8	+7,7	+8,5
Tiefstpreis	55,0	31,3	+23,7	+75,7
Endpreis per 30.06.	90,2	80,7	+9,5	+11,8

Quelle: Thomson Reuters

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom legten im ersten Halbjahr 2022 außerordentlich stark zu. Wichtigste Preistreiber waren die Preise für Emissionsberechtigungen (European Allowances im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems) sowie der Preisanstieg für Erdgas. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns wirkten unsere Sicherungsaktivitäten bisher stark dämpfend.

Ertragslage

- *Wirtschaftliche Entwicklung auch infolge geringerer Corona-Auswirkungen auf den Personenverkehr deutlich verbessert.*
- *Anhaltend sehr positive Entwicklung von DB Schenker.*
- *Umsatz deutlich über Vor-Corona-Niveau, Ergebnisgrößen wieder deutlich positiv.*

VERGLEICHBARKEIT ZUM ERSTEN HALBJAHR 2021

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des DB-Konzerns wurde im ersten Halbjahr 2022 wesentlich durch die Lockerungen von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst. Der Wegfall von Corona-Beschränkungen führte zu einer Fortsetzung des im Vorjahr begonnenen Erholungstrends, die Reisendenzahlen stiegen wieder deutlich.

Veränderungen im Konsolidierungskreis [71](#) haben die Aufwands- und Ertragsentwicklung im ersten Halbjahr 2022 nicht wesentlich beeinflusst.

UMSATZ

UMSATZ / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Umsatz	27.968	21.784	+6.184	+28,4	22.014
± Sondereffekte	1	2	-1	-50	-1
Umsatz bereinigt	27.969	21.786	+6.183	+28,4	22.013
davon Systemverbund Bahn ¹⁾	11.727	9.530	+2.197	+23,1	10.958
± Konsolidierungskreisänderungen	-23	-	-23	-	-
± Währungskursänderungen	-461	-	-461	-	-
Umsatz vergleichbar	27.485	21.786	+5.699	+26,2	22.013
davon Systemverbund Bahn ¹⁾	11.722	9.530	+2.192	+23,0	10.958

¹⁾ Werte erstes Halbjahr 2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS [36](#) angepasst.

Der Umsatzanstieg wurde breit über alle Geschäftsfelder getragen. Ganz wesentlich wirkte die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker. Auch die Geschäftsfelder im **Systemverbund Bahn** [27](#) verzeichneten höhere Umsätze, die insgesamt auch das Vor-Corona-Niveau überstiegen. Treiber waren v.a. die Nachfrageerholung bei DB Fernverkehr, höhere Bestellerentgelte und neue Verkehre bei DB Regio, marktbedingte Preiseffekte bei DB Netze Energie sowie Zuwächse bei DB Cargo.

Bei DB Arriva stieg der Umsatz im Wesentlichen infolge von Corona-Erholungseffekten sowie aufgrund von Währungskurseffekten leicht. Geringere staatliche Unterstützungsmaßnahmen hatten einen dämpfenden Effekt.

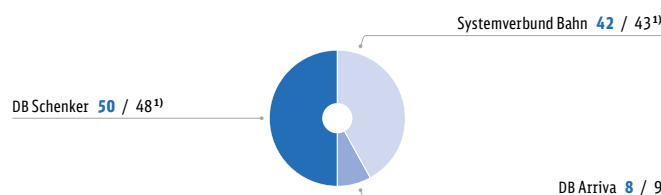
Die Sondereffekte waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich.

Veränderungen im Konsolidierungskreis [71](#) und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen:

- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betrafen DB Schenker (+21 Mio. €) und DB Netze Fahrweg (+2 Mio. €).
- Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (+429 Mio. €) und DB Arriva (+29 Mio. €).

Umsatzstruktur

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH BEREICHEN / in % 1. Halbjahr 2022 / 1. Halbjahr 2021

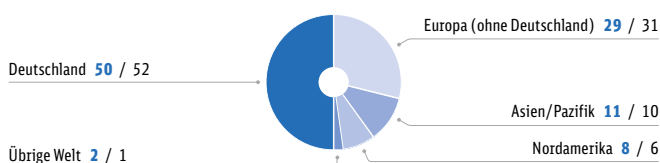


¹⁾ Werte erstes Halbjahr 2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS [36](#) angepasst.

ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	1. Halbjahr				Veränderung					1. Halbjahr
	2022	Umglie- derungen	Berei- ni- gung Sonder- effekte	2022 bereinigt	2021 bereinigt	absolut	davon Konsolidie- rungskreis- effekte	davon Währungs- kurseffekte	%	2019 bereinigt
Umsatz	27.968	-	1	27.969	21.786	+ 6.183	+ 23	+ 461	+ 28,4	22.013
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.923	-	-	1.923	1.805	+ 118	+ 1	- 0	+ 6,5	1.490
Sonstige betriebliche Erträge	1.710	-	- 1	1.709	1.403	+ 306	+ 1	+ 4	+ 21,8	1.116
Materialaufwand	- 16.502	-	-	- 16.502	- 12.682	- 3.820	- 5	- 315	+ 30,1	- 10.876
Personalaufwand	- 10.029	-	71	- 9.958	- 9.349	- 609	- 12	- 67	+ 6,5	- 8.902
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.343	-	6	- 2.337	- 2.080	- 257	- 3	- 24	+ 12,4	- 2.307
EBITDA	2.727	-	77	2.804	883	+ 1.921	+ 5	+ 59	-	2.534
Abschreibungen	- 1.946	14	4	- 1.928	- 1.858	- 70	- 5	- 7	+ 3,8	- 1.777
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	781	14	81	876	- 975	+ 1.851	+ 0	+ 52	-	757
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	- 184	- 59	4	- 239	- 235	- 4	+ 0	- 1	+ 1,7	- 333
Operatives Ergebnis nach Zinsen	597	- 45	85	637	- 1.210	+ 1.847	+ 0	+ 51	-	424
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	- 2	-	-	- 2	- 4	+ 2	-	- 0	- 50,0	-
Übriges Finanzergebnis	87	59	-	146	7	+ 139	+ 0	+ 2	-	- 18
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	- 14	-	- 14	- 17	+ 3	-	+ 0	- 17,6	- 32
Außerordentliches Ergebnis	-	-	- 85	- 85	- 82	- 3	-	- 0	+ 3,7	- 97
Ergebnis vor Ertragsteuern	682	-	-	682	- 1.306	+ 1.988	+ 0	+ 53	-	277
Ertragsteuern	- 258	-	-	- 258	- 122	- 136	-	- 13	+ 111	- 72
tatsächliche Ertragsteuern	- 262	-	-	- 262	- 135	- 127	-	-	+ 94,1	- 90
latenter Steueraufwand (-) / -ertrag (+)	4	-	-	4	13	- 9	-	-	- 69,2	18
Ergebnis nach Ertragsteuern	424	-	-	424	- 1.428	+ 1.852	+ 0	+ 40	-	205
Aktionäre der DB AG	400	-	-	400	- 1.443	+ 1.843	-	-	-	198
Hybridkapitalgeber	13	-	-	13	13	-	-	-	-	-
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	11	-	-	11	2	+ 9	-	-	-	7

Die Umsatzstruktur hat sich im ersten Halbjahr 2022 nicht wesentlich verändert.

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in % 1. Halbjahr 2022 / 1. Halbjahr 2021



AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Deutschland	14.051	11.254	+ 2.797	+ 24,9	12.457
Europa (ohne Deutschland)	8.121	6.673	+ 1.448	+ 21,7	6.836
Asien/Pazifik	3.120	2.213	+ 907	+ 41,0	1.504
Nordamerika	2.208	1.285	+ 923	+ 71,8	947
Übrige Welt	469	361	+ 108	+ 29,9	269
DB-Konzern	27.969	21.786	+ 6.183	+ 28,4	22.013

Die regionale Umsatzentwicklung war übergreifend positiv:

- In Deutschland wirkten sich neben der Entwicklung im Systemverbund Bahn auch deutliche Umsatzzuwächse bei DB Schenker aus.

- Die positive Umsatzentwicklung in den übrigen Regionen wurde durch die Entwicklung von DB Schenker getrieben.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war geprägt durch die Erholung im Personenverkehr infolge rückläufiger Auswirkungen der Corona-Pandemie und die starke Entwicklung unserer Transport- und Logistikaktivitäten. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich wieder spürbar besser. Im Personen- und Schienengüterverkehr blieb die Situation aber angespannt:

- Im Systemverbund Bahn überstiegen Umsatzzuwächse v.a. infolge der Nachfrageerholung im Personenverkehr sowie höherer Bestellerentgelte und neuer Verkehre bei DB Regio zusätzliche Belastungen aus höheren Aufwendungen insbesondere für Material (u.a. leistungs- und preisbedingt gestiegene Energiekosten) und Personal (Kapazitätsausbau und Tarifsteigerungen).
- Die operative Ergebnisentwicklung bei DB Schenker war erneut sehr stark, v.a. getrieben durch die Entwicklung in der Luft- und der Seefracht.

- Auch bei DB Arriva war eine deutliche Erholung der operativen Ergebnisgrößen zu verzeichnen.

Weitere Informationen im Abschnitt [Entwicklung der Geschäftsfelder](#) [27ff.](#)

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten. Das Vorgehen bei den [Umgliederungen und Bereinigungen](#) ([Integrierter Bericht 2021](#) [86f.](#)) ist unverändert.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2022

Die Ertragsentwicklung war insgesamt sehr positiv:

- Der [Umsatz](#) [19f.](#) legte deutlich zu.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen ebenfalls. Hier wirkten u.a. höhere Erträge aus der Veräußerung von Immobilien bei DB Netze Fahrweg sowie Veränderungen von Rückstellungen. Die Zuschüsse stiegen leicht. Höhere Erträge im Zusammenhang mit der coronabedingten Trassenpreisförderung (im Vorjahr erst im zweiten Halbjahr 2021 ausgezahlt) wurden durch rückläufige staatliche Zuschüsse bei DB Arriva (v.a. bei UK Bus und in den Niederlanden) sowie Effekte im Zusammenhang mit der Tilgung zinsloser Darlehen bei DB Netze Fahrweg größtenteils kompensiert.

Auch der Aufwand erhöhte sich v.a. infolge der Geschäftsentwicklung bei DB Schenker sowie gestiegener Energiekosten und höherer Personalaufwendungen im Systemverbund Bahn deutlich, aber im Verhältnis zu den Erträgen insgesamt unterproportional:

- Der Materialaufwand erhöhte sich spürbar, primär getrieben durch höhere Frachtraten bei DB Schenker. Im Systemverbund Bahn wirkten v.a. preis- und leistungsbedingt höhere Aufwendungen für Energie und für Instandhaltung sowie höhere eingekaufte Transportleistungen bei DB Cargo. Bei DB Arriva wirkten höhere Aufwendungen u.a. für Energie und Schienenersatzverkehre belastend.
- Der Personalaufwand stieg ebenfalls an. Im Systemverbund Bahn wirkte sich neben Tarifeffekten auch die höhere Mitarbeitendenzahl aus. Zusätzliche Effekte resultierten bei DB Schenker aus der positiven Entwicklung der Geschäftstätigkeit.
- 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 Werbemaßnahmen zur Rückgewinnung von Kund:innen sowie höhere Mietaufwendungen insbesondere für Güterwagen und im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Verkehren aufwandserhöhend.

- Die Abschreibungen stiegen investitionsbedingt leicht. Das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA verbesserten sich entsprechend spürbar. Das bereinigte EBIT war wieder positiv.

- Der leicht schwächere operative Zinssaldo resultierte aus der Entwicklung des Zinsniveaus.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen verbesserte sich spürbar und war wieder positiv.

- Das Beteiligungsergebnis blieb auf einem sehr niedrigen Niveau, die Veränderung war maßgeblich getrieben durch geringere Verluste der GHT Mobility GmbH.
- Der deutliche Anstieg des übrigen Finanzergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus Währungskurseffekten und der positiven Wertentwicklung sonstiger Beteiligungen aus der Fair-Value-Bewertung.
- Das außerordentliche Ergebnis lag in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021 und resultierte v.a. aus Restrukturierungsmaßnahmen, Effekten aus der Anpassung von Rückstellungen (v.a. im Zusammenhang mit [Zivilverfahren zu Infrastrukturentgelten](#) [9](#)) sowie Transaktionen mit Beteiligungen.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS / in Mio. €	1. Halbjahr			
	2022	davon EBIT-wirksam	2021	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	0	0	-	-
DB Regio	0	0	0	0
DB Cargo	-10	-10	-19	-19
DB Netze Fahrweg	-5	-1	-1	-1
DB Netze Personenbahnhöfe	-	-	-	-
DB Netze Energie	-	-	-25	-25
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-70	-70	-38	-38
Systemverbund Bahn	-85	-81	-83	-83
DB Arriva	0	0	0	0
DB Schenker	0	0	0	0
Konsolidierung Übrige	0	0	1	1
DB-Konzern	-85	-81	-82	-82
davon Restrukturierungsmaßnahmen	-71	-71	-61	-61

Auch das Ergebnis vor Ertragsteuern war wieder positiv. Die Entwicklung der Ertragsteuerposition war schwächer:

- Die tatsächlichen Ertragsteuern stiegen aufgrund höherer Ergebnisse bei einigen ausländischen Konzerngesellschaften.
- Der etwas schwächere latente Steuerertrag resultierte aus geringeren temporären Differenzen bei ausländischen Konzerngesellschaften.

Auch das Ergebnis nach Ertragsteuern erholte sich erneut spürbar und war positiv.

Finanzlage

- > Insgesamt vier Anleihetransaktionen (Gesamtvolumen rund 2,0 Mrd. €).
- > Rating-Ausblick von Moody's wieder auf stabil angehoben.

ZINSUMFELD

RENDITE ZEHNJÄHRIGE BUNDESANLEIHEN / in %	1. Halbjahr 2022	2021	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	0,63	- 0,31	+ 0,94
Höchstrendite	1,76	- 0,06	+ 1,82
Tiefstrendite	- 0,13	- 0,62	+ 0,49
Endrendite per 30.06.	1,37	- 0,18	+ 1,55

Quelle: Thomson Reuters (Tagesschlusskurse)

Die nachhaltig hohen Inflationsraten weltweit führten zu einem Umdenken in der Zinspolitik der Notenbanken. Während die US-Notenbank bereits Zinserhöhungen durchführte, kündigte die EZB einen solchen Schritt für den Juli 2022 zunächst an und setzte ihn dann auch deutlicher als zuvor erwartet um. Dadurch weist der Hauptrefinanzierungssatz erstmals seit sechs Jahren wieder einen positiven Wert auf. Gleichzeitig laufen die Programme der internationalen Notenbanken zum Aufkauf von Anleihen aus. In diesem Umfeld zogen die Renditen der Wertpapiere stark an. Die Renditekurve der Bundesanleihen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr befindet sich nun durchgängig im positiven Terrain.

FINANZMANAGEMENTSYSTEM

FINANZIERUNGSTRUMENTE / in Mrd. €	Volumen 30.06.2022	davon in Anspruch genommen	Volumen 31.12.2021	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	27,6	35,0	26,4
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,3	0,9	3,2	0,9
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	-	3,0	-
Garantierte Kreditfazilitäten	2,0	-	2,6	0,5

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.

- Für die langfristige Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung. Unter dem EDIP wurden im ersten Halbjahr 2022 vier Senioranleihen (Gesamtvolumen: 2,0 Mrd. €) emittiert und zwei Senioranleihen (Gesamtvolumen: 0,8 Mrd. €) getilgt. Der Auslastungsgrad per 30. Juni 2022 stieg auf rund 79 % (per 31. Dezember 2021: rund 75 %).
- Darüber hinaus steht uns ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung, das im ersten Halbjahr 2022 nicht durch neue Emissionen in Anspruch genommen wurde. Obwohl auch keine Senioranleihen zur Tilgung fällig waren, sank der Auslastungsgrad im Vergleich zum Vorjahresende per 30. Juni 2022 währungskursbedingt leicht auf 27 % (per 31. Dezember 2021: 28 %).
- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung. Per 30. Juni 2022 war das Programm nicht in Anspruch genommen (Auslastungsgrad per 31. Dezember 2021: - %).
- Zudem verfügten wir per 30. Juni 2022 über vertraglich zugesagte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu zwei Jahren (unverändert 2,0 Mrd. €). Per 30. Juni 2022 sind alle Kreditlinien, die für die Zwischenfinanzierung der vom Bund geplanten Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie vereinbart wurden, ausgelaufen (per 31. Dezember 2021: 0,5 Mrd. €).
- Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2022 auf Kreditlinien für das operative Geschäft i.H.v. 2,6 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2021: 2,5 Mrd. €). Diese Linien werden den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

KREDITRATINGS DB AG	Ersterteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05.2000	11.06.2020	A-1+	AA-	negativ
Moody's	16.05.2000	07.07.2022	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 hat im ersten Halbjahr 2022 keine Veränderungen an den Rating-Einstufungen der DB AG vorgenommen. Moody's hat die Rating-Einstufungen der

DBAG bestätigt und den Ausblick u.a. infolge der Erwartung, dass sich die Erholung von den Folgen der Corona-Pandemie fortsetzen wird, wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben.

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

ANLEIHEEMISSIONEN

ISIN	Emit-tent	Wäh-rung	Volu-men in Mio.	Volu-men in Mio. €	Kupon in %	Fällig-keit	Lauf-zeit in Jahren
XS2434704123	DB Finance	AUD	300	191	3,350	Jan. 2042	20,0
XS2445114734 ¹⁾	DB Finance	EUR	200	200	0,791	Feb. 2027	5,0
XS2451376219	DB Finance	EUR	750	750	1,375	Mär. 2034	12,0
XS2484327999	DB Finance	EUR	900	900	1,875	Mai 2030	8,0

¹⁾ Privatplatzierung.

Über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) haben wir im ersten Halbjahr 2022 vier neue Senioranleihen (Gesamtvolumen: 2,0 Mrd. €) begeben. Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Alle Erlöse von nicht in Euro begebenen Anleihen wurden in Euro geswappt. Die Nachfrage nach unseren Anleihen kam v.a. von institutionellen Investoren aus Europa und Asien.

Ökonomische Steuerungskennzahlen

→ Operative Ergebnisentwicklung führt zu Verbesserung von ROCE und Tilgungsdeckung.

ROCE

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halb-jahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
ROCE					
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	876	- 975	+1.851	-	757
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	44.968	43.124	+1.844	+4,3	42.114
ROCE in %	3,9	- 4,5	+ 8,4	-	3,6
Zielwert in %	≥ 6,5	≥ 6,5	-	-	≥ 7,0

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

Der ROCE stieg infolge der Verbesserung des bereinigten EBIT spürbar. Der Zuwachs des Capital Employed resultierte im Wesentlichen aus dem **Anstieg des Sachanlagevermögens** 25.

TILGUNGSDECKUNG

TILGUNGSDECKUNG / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halb-jahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
EBITDA bereinigt ¹⁾	2.804	883	+1.921	-	2.534
+ Operativer Zinssaldo ¹⁾	- 239	- 235	- 4	+1,7	- 333
+ Originärer Steueraufwand ¹⁾	- 262	- 135	- 127	+94,1	- 90
Operativer Cashflow nach Steuern¹⁾	2.303	513	+1.790	-	2.111
Netto-Finanzschulden per 30.06.	30.504	32.002	-1.498	-4,7	25.409
+ Pensionsverpflichtungen per 30.06.	3.435	5.343	-1.908	-35,7	5.270
+ Hybridkapital ²⁾ per 30.06.	1.003	1.003	-	-	-
Netto-Schulden per 30.06.	34.942	38.348	-3.406	-8,9	30.679
Tilgungsdeckung in %	13,2	2,7	+10,5	-	13,8
Zielwert in %	≥ 20	≥ 20	-	-	≥ 20

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

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

Die Tilgungsdeckung hat sich im Vergleich zum 30. Juni 2021 deutlich verbessert:

- Der operative Cashflow nach Steuern erhöhte sich infolge des verbesserten operativen Ergebnisses.
- Die Netto-Schulden sanken im Vergleich zum 30. Juni 2021 deutlich. Dies resultierte aus niedrigeren Pensionsverpflichtungen und geringeren **Netto-Finanzschulden** 24.

Vermögenslage

- *Netto-Finanzschulden im Vergleich zum Vorjahresende leicht gestiegen.*
- *Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen in Deutschland unverändert auf hohem Niveau.*
- *Eigenkapitalquote verbessert.*

KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halb-jahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.498	10	+1.488	-	1.386
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 2.532	- 2.292	- 240	+10,5	-1.857
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	256	2.264	- 2.008	- 88,7	584
Veränderung des Finanzmittelbestands per 30.06./31.12.	- 764	1.180	- 1.944	-	119
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	3.827	4.591	- 764	- 16,6	3.993

- Maßgeblich für den sehr deutlichen Anstieg des Mittel-flusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war die verbesserte **Ergebnisentwicklung** 20f. Negative Working-Capital-Effekte wirkten teilweise kompensierend.
- Der leichte Anstieg des Mittelabflusses aus Investitions-tätigkeit resultierte v.a. aus höheren **Netto-Investitionen** 24f. Gestiegene Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte v.a. für die Anmietung von Schie-

nenfahrzeugen bei Bestellerorganisationen im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen wirkten unterstützend. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten höhere Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang von Sachanlagen (u.a. Grundstücke bei DB Netze Fahrweg).

- Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nahm deutlich ab:
 - Im Wesentlichen führte die geringere Aufnahme von Finanzkrediten zu einem Nettomittelabfluss (– 270 Mio. €; im ersten Halbjahr 2021: Nettomittelzufluss i.H.v. 1.248 Mio. €). Hier wirkte insbesondere die Begebung von Commercial Paper zur kurzfristigen Konzernfinanzierung im ersten Halbjahr 2021. Zudem wirkten der Rückgang des Nettomittelzuflusses aus **Senioranleihen** 22f. (– 535 Mio. €) zuflussmindernd.
 - Gegenläufig wirkte teilweise der Rückgang des Mittelabflusses für Leasingtilgungen (+ 55 Mio. €).
- Im Saldo ist per 30. Juni 2022 der Bestand an flüssigen Mitteln im Vergleich zum Vorjahresende gesunken.

NETTO-FINANZSCHULDEN

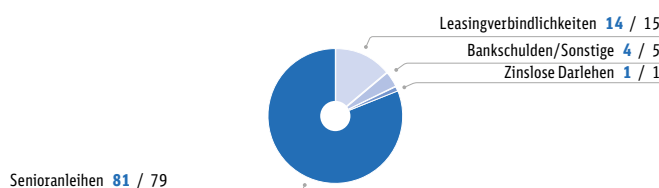
NETTO-FINANZSCHULDEN / in Mio. €	30.06.2022	31.12.2021	Veränderung		31.12.2019
			absolut	%	
Senioranleihen	28.698	27.403	+1.295	+ 4,7	20.966
Leasingverbindlichkeiten	4.889	5.059	-170	- 3,4	5.015
Commercial Paper	-	-	-	-	890
Zinslose Darlehen	300	446	-146	- 32,7	707
Sonstige Finanzschulden	1.313	1.578	-265	- 16,8	1.115
Finanzschulden	35.200	34.486	+714	+ 2,1	28.693
– Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-4.380	-5.132	+752	- 14,7	-4.397
± Effekte aus Währungssicherungen	-316	-247	-69	+ 27,9	-121
Netto-Finanzschulden	30.504	29.107	+ 1.397	+ 4,8	24.175

Die Netto-Finanzschulden sind per 30. Juni 2022 leicht gestiegen. Dies resultierte aus einem Finanzmittelbedarf insbesondere im Systemverbund Bahn. Eine deutlich verbesserte, aber weiterhin angespannte Ergebnissituation im Systemverbund Bahn sowie ein gleichzeitig hoher Mittelbedarf für Investitionen konnte nur teilweise durch die positive Ergebnisentwicklung bei DB Schenker kompensiert werden.

- Die Finanzschulden nahmen leicht zu:
 - Der Euro-Wert der ausstehenden **Senioranleihen** 22 war emissionsbedingt etwas höher. Währungskurs-effekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
 - 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 gingen v.a. infolge der Tilgung kurzfristiger Bankschulden deutlich zurück.
- 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 zu, da neben dem Anstieg der Finanzschulden auch die flüssigen Mittel sanken.

ZUSAMMENSETZUNG FINANZSCHULDEN / in % per 30.06.2022 / per 31.12.2021



Die Fristigkeitsstruktur und die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich nicht wesentlich verändert:

- Die kurzfristigen Finanzschulden (bis ein Jahr) gingen tilgungsbedingt etwas zurück. Gegenläufig stieg der Anteil der Finanzschulden von ein bis fünf Jahren.
- Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich leicht in Richtung der Senioranleihen verschoben. Der Anteil der Bankschulden nahm tilgungsbedingt ab. Auch der Anteil der Leasingverbindlichkeiten ging leicht zurück.

INVESTITIONEN

INVESTITIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Brutto-Investitionen	5.402	5.550	-148	- 2,7	4.825
davon Systemverbund Bahn ¹⁾	4.983	5.213	-230	- 4,4	4.241
– Investitionszuschüsse	2.662	2.891	-229	- 7,9	2.475
davon Systemverbund Bahn	2.645	2.882	-237	- 8,2	2.468
Netto-Investitionen	2.740	2.659	+ 81	+ 3,0	2.350
davon Systemverbund Bahn ¹⁾	2.338	2.331	+7	+ 0,3	1.773

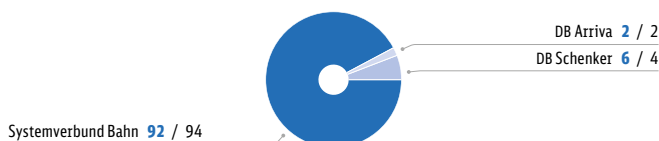
¹⁾ Werte erstes Halbjahr 2021 wegen der konzerninternen **Umhängung des Geschäftsbereichs FLS** 36 angepasst.

Die Brutto-Investitionen sanken auf hohem Niveau, getrieben durch den Systemverbund Bahn, leicht. Hier wirkten im Wesentlichen Stichtagseffekte bei Infrastrukturprojekten sowie geringere Fahrzeuginvestitionen bei DB Regio entsprechend den Anforderungen in Verkehrsverträgen. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten höhere Investitionen in die Fahrzeugflotte bei DB Fernverkehr sowie der Anstieg der Investitionstätigkeit bei DB Arriva (u.a. Umsetzung eines Depotprojekts im Vereinigten Königreich) und DB Schenker (u.a. Modernisierung und Digitalisierung des Bestands-geschäfts in Europa und Asien).

Auch die Investitionszuschüsse, die nahezu ausschließlich dem Systemverbund Bahn zuzurechnen sind, gingen infolge von Stichtageffekten zurück. Sie machten rund 49 % der Brutto-Investitionen aus (im ersten Halbjahr 2021: rund 52 %).

Die Netto-Investitionen waren, getrieben durch die leicht gestiegene Investitionstätigkeit bei DB Arriva und DB Schenker, etwas höher. Im Systemverbund Bahn lagen sie in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH BEREICHEN / in % **1. Halbjahr 2022 / 1. Halbjahr 2021**



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

Regionale Investitionsschwerpunkte

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Deutschland	4.977	5.200	- 223	- 4,3	4.299
Europa (ohne Deutschland)	335	271	+ 64	+ 23,6	457
Asien/Pazifik	62	64	- 2	- 3,1	53
Nordamerika	16	9	+ 7	+ 77,8	28
Übrige Welt	5	7	- 2	- 28,6	9
Konsolidierung	7	- 1	+ 8	-	- 21
DB-Konzern	5.402	5.550	- 148	- 2,7	4.825

NETTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Deutschland	2.344	2.319	+ 25	+ 1,1	1.831
Europa (ohne Deutschland)	306	261	+ 45	+ 17,2	450
Asien/Pazifik	62	64	- 2	- 3,1	53
Nordamerika	16	9	+ 7	+ 77,8	28
Übrige Welt	5	7	- 2	- 28,6	9
Konsolidierung	7	- 1	+ 8	-	- 21
DB-Konzern	2.740	2.659	+ 81	+ 3,0	2.350

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Der Rückgang ist v.a. auf Stichtageffekte bei Infrastrukturmaßnahmen zurückzuführen.

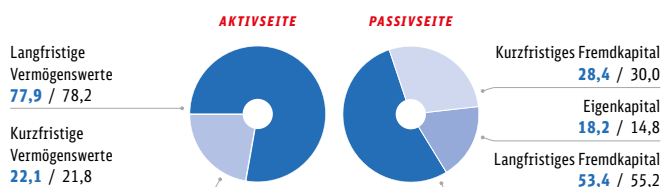
In Europa (ohne Deutschland) sind die Investitionen deutlich gestiegen. Hier wirkten im Wesentlichen höhere Investitionen bei DB Arriva und DB Schenker.

In der Region Asien/Pazifik gingen die Investitionen infolge der regionalen Entwicklung bei DB Schenker leicht zurück.

BILANZ

BILANZ / in Mio. €	30.06. 2022	31.12. 2021	Veränderung		31.12. 2019
			absolut	%	
Bilanzsumme	74.056	71.843	+ 2.213	+ 3,1	65.828
AKTIVSEITE					
Langfristige Vermögenswerte	57.655	56.149	+ 1.506	+ 2,7	53.213
Kurzfristige Vermögenswerte	16.401	15.694	+ 707	+ 4,5	12.615
PASSIVSEITE					
Eigenkapital	13.459	10.621	+ 2.838	+ 26,7	14.927
Langfristiges Fremdkapital	39.510	39.631	- 121	- 0,3	32.820
Kurzfristiges Fremdkapital	21.087	21.591	- 504	- 2,3	18.081

BILANZSTRUKTUR / in % **per 30.06. 2022 / per 31.12.2021**



Im ersten Halbjahr 2022 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 über dem Niveau des Vorjahresendes:
- Die langfristigen Vermögenswerte stiegen, v.a. getrieben durch ein höheres Sachanlagevermögen (+ 656 Mio. €), deutlich. Hier wirkte ein anhaltend hohes Niveau der Netto-Investitionen, v.a. im Systemverbund Bahn. Zudem stiegen die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+ 510 Mio. €), u.a. infolge höherer Forderungen aus Plan Assets für Pensionsverpflichtungen insbesondere bei DB Arriva und DB Cargo sowie der Entwicklung der derivativen Finanzinstrumente in Verbindung mit Sicherungsgeschäften für Fremdwährungen und Energie (+ 358 Mio. €).
 - Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen noch etwas deutlicher. Maßgeblich waren v.a.:

- höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+ 806 Mio. €) insbesondere bei DB Schenker infolge der Frachtratenentwicklung,
- der Anstieg der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (+ 441 Mio. €) v.a. infolge des [Verkaufs der Aktivitäten von DB Arriva in Schweden](#) 51 sowie der [MTS-Gruppe](#) 56,

- höhere derivative Finanzinstrumente in Verbindung mit Sicherungsgeschäften für Fremdwährungen und Energie (+ 221 Mio. €).
- Gegenläufig wirkte der Rückgang der flüssigen Mittel (– 764 Mio. €) teilweise kompensierend.

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

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital, u.a. infolge des positiven Ergebnisses (+ 400 Mio. €). Weitere Treiber waren die in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (+ 1.867 Mio. €), der Marktbewertung von Cashflow-Hedges (+ 451 Mio. €) sowie Währungskursdifferenzen (+ 116 Mio. €).

Der im Vergleich zur Bilanzsumme deutlichere Anstieg des Eigenkapitals führte zu einer erheblichen Verbesserung der Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - einen Rückgang der Pensionsverpflichtungen (– 1.596 Mio. €) v.a. infolge eines gestiegenen Zinssatzes bei der Neubewertung, der v.a.
 - durch höhere langfristige **Finanzschulden** 24 (+ 1.352 Mio. €) und
 - einen Anstieg der übrigen Verbindlichkeiten (+ 99 Mio. €) insbesondere bei DB Regio im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen nahezu vollständig aufgezehrt wurde.
- Das kurzfristige Fremdkapital ging zurück. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - geringere kurzfristige Finanzschulden (– 638 Mio. €). Treiber war insbesondere der Rückgang der kurzfristig fällig werdenden Anleihen (– 376 Mio. €) und Bankschulden (– 208 Mio. €).
 - Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (– 480 Mio. €) v.a. bei DB Netze Fahrweg (u.a. Stichtagseffekte) und DB Regio (im Wesentlichen im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen) wirkte unterstützend.
 - Gegenläufig stiegen v.a. die kurzfristig fällig werdenden sonstigen Verbindlichkeiten (+ 212 Mio. €) bei DB Regio und DB Cargo sowie

- die zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten (+ 212 Mio. €) v.a. infolge des Verkaufs der Aktivitäten von DB Arriva in Schweden und der MTS-Gruppe.

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

EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug 20,4 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2021: 16,5 Mrd. €):

- Fracht- und Speditionleistungen waren mit 5,5 Mrd. € nahezu unverändert (im ersten Halbjahr 2021: 5,4 Mrd. €).
- Industrielle Produkte stiegen deutlich auf 5,2 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2021: 3,0 Mrd. €), im Wesentlichen infolge des zweiten Abrufs von ICE-3neo-Fahrzeugen.
- Bei Bau- und Ingenieurleistungen stieg das Einkaufsvolumen leicht auf 3,8 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2021: 3,6 Mrd. €). Grund hierfür sind steigende Materialpreise.
- Dienstleistungen Dritter stiegen auf 4,3 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2021: 3,1 Mrd. €). Der Zuwachs ist insbesondere auf die Geschäftsentwicklung bei DB Schenker zurückzuführen.
- Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe stiegen u.a. infolge höherer Energiepreise auf 1,6 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2021: 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 Marktentwicklung im ersten Halbjahr 2022 vorlagen.

Deutscher Personenverkehrsmarkt

- Auswirkungen der Corona-Pandemie waren, bedingt durch die Omikron-Variante, auch im ersten Quartal 2022 spürbar. Im weiteren Jahresverlauf zeichnete sich aber eine deutliche Erholung ab. Der Hochlauf der Nachfrage fällt in den einzelnen Marktsegmenten des deutschen Personenverkehrs allerdings sehr unterschiedlich aus.
- Der motorisierte Individualverkehr näherte sich im ersten Halbjahr 2022 allmählich wieder dem Vor-Corona-Niveau an. Der Anstieg der Kraftstoffpreise durch die neue CO₂-Bepreisung und infolge des Ukraine-Kriegs blieb zunächst von geringer Bedeutung.
- Zu Jahresbeginn 2022 erholte sich der innerdeutsche Luftverkehr, blieb jedoch deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück. Die allmähliche Erholung zur Jahresmitte mit sehr hohen Zuwachsraten ist Resultat einer sehr schwachen Basis im Vorjahr.

SCHIENENPERSONENVERKEHR

- Der Schienenpersonenverkehr wies im ersten Quartal 2022 ein deutliches Wachstum der Verkehrsleistung (+84%) gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf, wobei es im ersten Quartal 2021 noch zu stärkeren coronabedingten Reisebeschränkungen kam. Die Verkehrsleistung des DB-Konzerns stieg im gleichen Zeitraum gegenüber dem Vorjahresquartal um 91% an.
- Aus der rasant steigenden Nachfrage im zweiten Quartal 2022 und den anhaltenden infektionsschutzbedingten Einschränkungen im Vorjahr resultieren starke Zuwächse im Jahresvergleich. So legte die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns im zweiten Quartal 2022 um etwa 124% gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu.

- Der Schienenpersonennahverkehr konnte im ersten Quartal 2022 trotz anhaltender Effekte durch Homeoffice und entsprechend reduzierte Geschäfts- und Pendlerfahrten zulegen (+55%). DB Regio wies eine ähnliche Leistungssteigerung (+57%) im ersten Quartal 2022 auf. Im Vergleich der jeweils zweiten Quartale ergibt sich bei DB Regio ein Zuwachs von 103%, der sich teilweise durch die Einführung des 9-Euro-Tickets  4 begründet.
- Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) überstieg im ersten Quartal 2022 ebenfalls deutlich das Niveau des Vorjahresquartals (+136% für den Sektor; +132% für DB Fernverkehr).
- Im Vergleich der zweiten Quartale der Jahre 2021 und 2022 lässt sich ein kräftiges Anwachsen der Verkehrsleistung um 144% bei DB Fernverkehr feststellen.
- FlixTrain weitete sein Netz und sein Angebot im ersten Halbjahr 2022 aus. Bis zum Sommer strebt das Unternehmen an, insgesamt 70 Haltestellen anzufahren.

ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHR

- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) verzeichnete im ersten Quartal 2022 spürbare Verkehrsleistungsgewinne (+26%) im Linienverkehr.
- Beim Busliniennahverkehr fiel der Zuwachs im ersten Quartal 2022 durch das öffentlich bestellte und weitgehend fortgeführte Grundangebot im ersten Quartal 2021 etwas moderater aus. DB Regio Bus verbuchte ein Leistungsplus (+31%) im ersten Quartal 2022 und konnte auch im zweiten Quartal mit +16% gegenüber dem Vorjahreszeitraum zulegen.
- Der Buslinienfernverkehr hatte den Betrieb zwischen Jahresanfang und Mai 2021 nahezu vollständig eingestellt; Marktführer FlixBus fuhr das Angebot mit eingeschränktem Streckennetz im ersten Halbjahr 2022 wieder hoch, blieb jedoch unter dem Vor-Corona-Niveau.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Nach einem verkehrsträgerübergreifend kräftigen Jahresauftakt in den ersten beiden Monaten 2022 zeigte sich im März eine spürbare Nachfrageabkühlung, die sich zu Beginn des zweiten Quartals fortsetzte. Diese Marktsituation spiegelt sowohl den Basiseffekt auf die Entwicklung in den entsprechenden Vorjahresmonaten, wo im März die Erholung nach den Corona-Auswirkungen einsetzte, als auch die aktuellen negativen Rahmenbedingungen wider. Insgesamt ist für das zweite Quartal 2022 von einer deutlichen Wachstumsabschwächung auszugehen.

Die Folgen der strikten Corona-Maßnahmen mit weiteren Lockdowns in China wirken sich durch Disruptionen in den Seehäfen weiterhin auf die Transportkapazitäten in Deutschland und Europa aus. Hinzu kommen deutliche Veränderungen der Transportströme durch den Ukraine-Krieg. Produktionsstilllegungen in der Ukraine führten zu einem durch Materialknappheit, gestörte Lieferketten und starke Kostensteigerungen belasteten Marktumfeld mit hohen Unsicherheiten für Industrie und Transporteure.

Im weiteren Jahresverlauf werden die Aktivitäten der deutschen Regierung zur Verringerung der Abhängigkeit von russischen Öl- und Gaslieferungen erhebliche Auswirkungen auf den Transportmarkt haben. Aktuell sind bereits Auswirkungen auf die Kohleverkehre und Mineralöltransporte erkennbar.

Neben diesen Herausforderungen stellen die massiv gestiegenen Energie- und Kraftstoffkosten verkehrsträgerübergreifend eine wachsende Belastung dar.

SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach bisherigen Veröffentlichungen durch das Statistische Bundesamt stieg die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr bis April 2022 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,2% an. Nach einem dynamischen Jahresstart mit einem Wachstum von 6,5% ist seit März eine spürbare Abschwächung zu verzeichnen. Gestützt wurde das Wachstum v.a. durch einen Leistungsanstieg in den Bereichen Kohle, Steine/Erden, Mineralölerzeugnisse und Kombiniertes Verkehr. Einen Rückgang gab es v.a. bei der Transportnachfrage aus der Automobilindustrie, der in erster Linie auf die weiterhin schwierige Ressourcenlage bei Halbleitern zurückzuführen ist. Hinzu kamen in den Monaten März und April 2022 Schwierigkeiten bei der Versorgung mit Kabelbäumen infolge des Ukraine-Kriegs. Durch die geringere Produktion in der Automobilindustrie entwickelten sich auch die Stahlverkehre eher schwach.

Seit März 2022 sind die Folgen des Ukraine-Kriegs auf die Transportströme im Schienengüterverkehr sichtbar. Die direkten Verkehre von/nach Russland wurden eingestellt, die Containerverkehre (Transit) auf dem transeurasischen Korridor laufen unter Beachtung der geltenden Sanktionen. Nennenswerte Marktanteilsverschiebungen waren dabei nicht zu verzeichnen.

STRASSENGÜTERVERKEHR

Beim Lkw-Verkehr zeigt sich nach einem dynamischen Jahresstart seit März 2022 in nahezu allen Schlüsselbranchen eine deutliche Abkühlung. Das betrifft sowohl die grenzüberschreitenden als auch die nationalen Verkehre. Erschwerend kommen die massiv gestiegenen Kosten v.a. für Kraftstoffe, Personal und Fahrzeuge hinzu. Diese können nur teilweise über die Preise an die Kunden weitergegeben werden und belasten die wirtschaftliche Lage massiv. Auch das Thema Fahrermangel ist weiterhin akut und hat sich nochmals verschärft. Einer gebremsten Nachfrage steht damit ein noch knapper gewordenen Laderaumangebot gegenüber.

- Nach eigenen Berechnungen zeigte die Verkehrsleistung bis Mai 2022 ein moderates Wachstum von rund 1,5%.
- Eine vergleichbare Entwicklung zeigt sich auch in der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr. Auf dem mautpflichtigen Straßennetz stieg die Fahrleistung bis Mai 2022 gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 1,4% kaum an. Die Entwicklung der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge entwickelte sich dabei mit +3,3% gegenüber den auf Vorjahresniveau liegenden Lkw aus Deutschland weiterhin überdurchschnittlich.

BINNENSCHIFFFAHRT

In der Binnenschiffahrt gab es nach einem sehr schwachen Start 2020 und 2021 im ersten Quartal 2022 einen Anstieg der Verkehrsleistung um 2,1%. Dabei standen einer positiven Entwicklung v.a. der Kohleverkehre und im Bereich Sammelgut/Container kräftige Rückgänge bei Transporten von landwirtschaftlichen und chemischen Erzeugnissen sowie im Bereich Erze, Steine und Erden gegenüber.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) hat sich im Auftaktquartal 2022 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum mit einem Wachstum von 3% weiter positiv entwickelt. Gestützt wurde die Entwicklung zum Jahresanfang durch die weitere Erholung der Industrieproduktion und des Handels sowie die Basiseffekte aus dem ersten Quartal 2021, das noch von der Corona-Pandemie geprägt war. Die Entwicklung in den Folgemonaten wurde v.a. durch die steigenden Energiepreise aufgrund des Ukraine-Kriegs und die anhaltenden Lieferkettenprobleme negativ beeinflusst, sodass für das zweite Quartal 2022 auch für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt eine Wachstumsabschwächung erwartet wird.

- Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs im Vereinigten Königreich stieg im ersten Quartal 2022 um etwa 4% an. Seit Juni ist jedoch ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Negativ entwickelten sich v.a. die Baustoff- und Intermodalverkehre. Rückgänge zeigten sich auch bei den Metallverkehren. Bei DB Cargo UK ging die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2022 um rund 7% zurück.
- In Polen hat die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs bis Mai 2022 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 14% zugenommen. Grund hierfür sind die sich fortsetzende wirtschaftliche Belebung der polnischen Industrie und die Veränderung der Transportströme infolge des Ukraine-Kriegs. Der Transportbedarf stieg v.a. in den Industriebranchen, die für den Schienengüterverkehr von zentraler Bedeutung sind, d.h. in den Güterbereichen Steinkohle, Baustoffe, Mineralölprodukte, Koks und Metallprodukte. Der in den letzten Jahren stark wachsende Kombinierte Verkehr stagnierte. DB Cargo Polska wuchs über dem Marktdurchschnitt.
- In Frankreich stieg die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrsmarktes im ersten Quartal 2022 um rund 6% an. Stützend wirkte die konjunkturelle Erholung der Wirtschaft. Eine positive Entwicklung der Verkehrsleistung zeigte sich auch bei DB Cargo France.
- 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. Im ersten Halbjahr 2022 wurde sowohl der Beschaffungsprozess für die EU-ausschreibungsrelevanten Komponenten als auch der Design- und Konstruktionsprozess für die neuen Komponenten finalisiert.
- Der ICE L wird aufgrund von Lieferkettenverzögerungen seitens des Herstellers Talgo, bedingt durch die Coronapandemie, erst schrittweise ab Oktober 2024 in Betrieb gehen. Ab Juni 2025 werden dann alle Verbindungen zwischen Berlin und Amsterdam mit dem 230 km/h schnellen ICE L gefahren.

GESCHÄFTSFELD DB FERNVERKEHR

Entwicklung Fahrzeugflotte

FAHRZEUGPROJEKTE UND -BESCHAFFUNGEN

- Bisher wurden 13 ICE-1-Züge modernisiert. Sechs weitere werden 2022 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 24 umgebaute Triebköpfe im Einsatz.
- Das Redesign des ICE 3 wird fortgesetzt. Bis Ende 2022 werden weitere neun Triebzüge das Redesign durchlaufen. Das Redesign-Programm wird bis Ende 2024 abgeschlossen sein und 50 ICE 3 werden dann ein Redesign erhalten haben.
- 2020 wurde der Betrieb der ersten neun Intercity-2-Züge (KISS) aufgenommen. Weitere acht Fahrzeuge kommen 2022 dazu.
- Zwölf neue ICE-4-Züge sind im ersten Halbjahr 2022 zugegangen. Damit ist der ICE 4 die größte ICE-Baureihe.
- 2022 beginnt die sukzessive Abnahme der ICE-3neo-Züge. Ende 2022 werden die ersten in Betrieb gehen. Die ICE-3neo-Züge werden unsere ICE-Flotte zusätzlich verstärken.

FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Im ersten Halbjahr 2022 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte gesteigert werden. Die konsequente Modernisierung der Bestandsflotte wirkt sich positiv auf die Stabilität im Betrieb aus. Die Zulieferung neuer Fahrzeuge trägt zu der Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit bei.

Eine positive Entwicklung zeigt sich auch bei den Funktionsstörungen im Fahrgastbereich (z.B. WLAN, Reservierung). Diese konnten im ersten Halbjahr 2022 flottenübergreifend reduziert werden.

Um die positive Entwicklung auch zukünftig zu bestätigen, werden weitere Fahrzeugprojekte umgesetzt. Hierzu zählen der Zulauf von neuen Fahrzeugen wie dem ICE 3neo sowie kontinuierliche Optimierungsmaßnahmen.

Umweltmaßnahmen

- Ab Sommer 2022 wird der Sylt-Shuttle mit dem klimafreundlichen, aus Rest- und Abfallstoffen hergestellten **Biokraftstoff HVO** spdn **Nr. 164** betankt. Gegenüber konventionellem Diesel werden dadurch in der Gesamtbilanz bis zu 90% der Treibhausgasemissionen eingespart.
- In unserer Bordgastronomie wurde ein neues, grundlegend überarbeitetes Sortiment etabliert. Mehr als 50% der angebotenen Speisen sind vegan oder vegetarisch und tragen so zur Ressourcenschonung bei. Je drei saisonal wechselnde Aktionsprodukte werden zudem in 100% Bioqualität angeboten.

Weitere Ereignisse

- Der Bau des neuen Bahnwerks in Cottbus hat begonnen. Nach Fertigstellung der zweiten Werkhalle 2026 werden insgesamt 1.200 neue Stellen geschaffen.
- Der Innenraum der zukünftigen ICE-Flotte wird komplett umgestaltet. Mit neu konzipierten Sitzen, mehr Funktionalität, neuen Farben und modernen, langlebigen Materialien bekommen die Fernzüge eine zeitgemäße Ausstattung. Erleben können die Reisenden das neue Design erstmals im Dezember 2023 im neuen ICE 3neo. Ab diesem Zeitpunkt wird diese Ausstattung in alle neu beschafften Fernverkehrszüge eingebaut. Das neue Design ist ausgerichtet auf die Ansprüche der Fahrgäste an modernen Reisekomfort, auf mehr Individualität und Nachhaltigkeit.
- Mit Beginn des Sommerfahrplans am 12. Juni 2022 haben wir unser Fernverkehrsangebot mit mehr Zügen, neuen Direktverbindungen und zusätzlichen Fahrten ausgebaut. Das wöchentliche Platzangebot steigt erstmals auf über drei Millionen Sitzplätze und damit 20% mehr als im Sommer 2019. Es sind so viele XXL-ICE wie nie zuvor im Einsatz: Auf den besonders nachgefragten Verbindungen bieten die 32 extragroßen ICE 4 jeweils Platz für rund 1.000 Fahrgäste.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2022

- Spürbare Nachfrageerholung setzt sich fort – Vor-Corona-Niveau seit Mai wieder erreicht.
- Pünktlichkeit durch wieder steigende Betriebsleistung und baubedingte Kapazitätseinschränkungen beeinträchtigt.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
DB FERNVERKEHR					
Pünktlichkeit Schiene in %	69,6	79,5	- 9,9	-	77,2
Kundenzufriedenheit in Zi	75,4	80,3	- 4,9	-	77,4
Reisende Schiene in Mio.	59,1	27,2	+ 31,9	+ 117	71,8
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	18.339	7.664	+ 10.675	+ 139	20.894
Betriebsleistung in Mio. Trkm	78,8	70,6	+ 8,2	+ 11,6	73,0
Auslastung in %	41,1	20,4	+ 20,7	-	53,3
Gesamtumsatz in Mio. €	2.116	1.054	+ 1.062	+ 101	2.392
Außenumsatz in Mio. €	2.052	996	+ 1.056	+ 106	2.310
EBITDA bereinigt in Mio. €	9	- 975	+ 984	-	367
EBIT bereinigt in Mio. €	- 195	- 1.144	+ 949	- 83,0	224
Brutto-Investitionen in Mio. €	793	675	+ 118	+ 17,5	169
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	18.852	19.026	- 174	- 0,9	16.938
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	18.838	18.966	- 128	- 0,7	16.864

Die Pünktlichkeit hat sich deutlich schwächer entwickelt. Ursächlich waren v.a. Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen bei gleichzeitig steigender Betriebsleistung, zunehmende Infrastrukturstörungen sowie Sekundärverspätungen insbesondere im [hochbelasteten Engpassnetz](#) 40f. Darüber hinaus wirkte ein witterungsbedingter Einbruch im Februar belastend auf die Pünktlichkeit.

Die Kundenzufriedenheit ist im ersten Halbjahr 2022 deutlich gesunken. Pünktlichkeit und Umstieg sind stark belastet und stellen die größte Herausforderung dar. Hinzu kommt, dass das deutlich wachsende Reisendenaufkommen sich zunehmend auf die Auslastung und die Kundenzufriedenheit auswirkt.

Der positive Trend aus dem Vorjahr hat sich fortgesetzt, die Leistungsentwicklung erholte sich deutlich und hat seit Mai das Vor-Corona-Niveau überschritten:

- V.a. die weiter fortschreitenden Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führten zu einem deutlichen Anstieg der Reisendenzahl und der Verkehrsleistung insbesondere bei den Privatkunden.
- Die Betriebsleistung stieg ebenfalls an. Positive Effekte aus geringeren coronabedingten Einschränkungen sowie Angebotsausweitungen überstiegen Belastungen aus Bauaktivitäten im Netz.
- Die Auslastung nahm infolge der gestiegenen Reisendenzahl wieder merklich zu.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich deutlich, bleibt aber insgesamt herausfordernd. Getrieben durch einen im Vergleich zu den Aufwendungen überproportionalen Anstieg der Erträge verbesserten sich die operativen Ergebnisgrößen deutlich. Die Erträge stiegen sehr stark:

- Getrieben durch die Nachfrageerholung kam es zu einem sehr deutlichen Umsatzzuwachs.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+ 122% / + 175 Mio. €) stiegen ebenfalls deutlich, insbesondere infolge der Trassenpreiserstattungen des Bundes für den partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (im Vorjahr erfolgte die Auszahlung erst in der zweiten Jahreshälfte 2021). Gegenläufig teilweise dämpfend wirkte v.a. der Wegfall eines Einmaleffekts im ersten Halbjahr 2021 (Versicherungsleistungen für Schäden in Vorjahren).

Der Aufwand wuchs u.a. infolge preis- und mengenbedingt höherer Materialaufwendungen sowie gestiegener Personalkosten.

- Der Anstieg des Materialaufwands (+ 11,1% / + 147 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus mengenbedingt höheren Infrastruktur- und Energieaufwendungen. Bei den Infrastrukturaufwendungen wirkte zudem ein Preiseffekt be-

lastend. Zusätzliche Aufwandserhöhungen ergaben sich aus einem wieder höheren Wareneinsatz in der Bordgas-
 gastronomie sowie gestiegenen Aufwendungen für Provisio-
 nen, Fahrzeugreinigungen sowie grenzüberschreitende
 Verkehre v.a. infolge der Leistungserholung. Die schwache
 Betriebsqualität führte zudem zu zusätzlichen Aufwen-
 dungen im Bereich des Kundenservice.

- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+30,4%/+79 Mio. €) resultierte u.a. aus gestiegenen Mietaufwendungen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Verkehren (Wiederaufnahme nach corona-
 bedingten Einschränkungen) und für Bürogebäude. Zudem wirkten intensivere Werbemaßnahmen zur Rückgewinnung der Kund:innen, die Umsetzung von IT-Projekten sowie die positive Leistungsentwicklung aufwandserhöhend.
- Auch die Abschreibungen (+20,7%/+35 Mio. €) stiegen v.a. infolge der Zugänge von ICE-4-Zügen sowie des Re-
 designs von ICE-1- und ICE-3-Zügen. Teilweise gegenläu-
 fige Effekte resultierten aus dem Erreichen des Endes der
 bilanziellen Nutzungsdauer von ICE- und Intercity-Zügen.
- Der höhere Personalaufwand (+4,0%/+24 Mio. €) resul-
 tierte v.a. aus Tarifsteigerungen.

Die Investitionstätigkeit stieg auf sehr hohem Niveau und
 resultierte v.a. aus fortgesetzten **Fahrzeugprojekten** 29.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag in etwa auf dem Niveau
 per 30. Juni 2021.

GESCHÄFTSFELD DB REGIO

Entwicklung Auftragsbestand

VERGABEN

	1. Halbjahr 2022		1. Halbjahr 2021	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
DEUTSCHER SCHIENENPERSONEN- NAHVERKEHRSMARKT / in Mio. Trkm				
Vergabeverfahren (Anzahl)	7	-	17	-
davon an DB Regio	5	-	3	-
Vergabevolumen	14,7	197,8	69,0	785,9
davon DB-Bestand in %	59	-	56	-
davon an DB Regio	13,9	192,6	34,7	378,3
Gewinnquote in %	95	97	50	48
WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE				
Niederrhein-Münsterlandnetz, Teilnetz 2	4,0	55,7	-	-
Teilnetz Warnow II	3,4	46,7	-	-
2023-Taunus	1,8	21,9	-	-

Das Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr war
 gegenüber dem ersten Halbjahr 2021 geringer. Die Vergabe-
 quote von DB Regio hat sich im ersten Halbjahr 2022 sehr
 positiv entwickelt.

	1. Halbjahr 2022		1. Halbjahr 2021	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
DEUTSCHER ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHRSMARKT / in Mio. Nutzwagen km				
Vergabeverfahren (Anzahl)	82	-	113	-
davon Teilnahme DB Regio	69	-	67	-
Vergabevolumen	54,6	405,8	92,0	753,7
davon DB-Bestand in %	26	-	26	-
davon Teilnahme DB Regio	47,2	353,3	67,6	547,1
Gewinnquote in %	32	-	21	-

In 2021 wurde ein ungewöhnlich hohes Volumen an Busver-
 kehrsleistungen vergeben. 2022 wird bezüglich des Vergabe-
 volumens wieder ein niedrigeres Niveau erwartet. Die Gewinn-
 quote im ersten Halbjahr 2022 war überdurchschnittlich hoch.
 Aktuell kann DB Regio Bus seinen Marktanteil ausbauen.

NEU AUFGENOMMENE UND ABGEGEBENE VERKEHRE

	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon versus 1. Halbjahr 2021 ¹⁾
NEUINBETRIEBNAHMEN (SCHIENE) 2021-1. HALBJAHR 2022			
Ruhr-Sieg-Netz Übergang	02/2022-12/2023	3,4	+1,4
S-Bahn Rhein-Ruhr Los B Übergang	02/2022-12/2023	7,1	+3,0
Insgesamt		10,5	+4,4

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

	Wechsel	Mio. Trkm p. a.	davon versus 1. Halbjahr 2021 ¹⁾
ABGEGEBENE VERKEHRE (SCHIENE) 2021-1. HALBJAHR 2022			
S-Bahn Hannover (S1, S2/S21, S4, S5, S51)	06/2022	9,3	-0,5
Insgesamt		9,3	-0,5

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

AUFTRAGSBESTAND

	30.06. 2022	31.12. 2021	Veränderung	
			absolut	%
AUFTRAGSBESTAND / in Mrd. €				
DB Regio	79,7	80,0	-0,3	-0,4
gesichert	65,6	64,9	+0,7	+1,1
ungesichert	14,1	15,1	-1,0	-6,6

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 2022 ist der Auftragsbestand von DB Regio
 leicht zurückgegangen. Den Zugängen aus gewonnenen Ver-
 kehrsverträgen i.H.v. 4,1 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend
 infolge erbrachter Leistungen – von rund 4,4 Mrd. € gegen-
 über. 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 2022 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorangetrieben:

- Dazu gehören u.a. die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen, WLAN sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 29 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert, im Wesentlichen bei den Elektronetzen Mainfranken, Taunus und Elbe-Spree sowie bei den Dieselnetzen Oberelbe und NeiTech Thüringen.
- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2022 23 neue Fahrzeuge geliefert.

Im ersten Halbjahr 2022 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit erneut verbessert werden. Es kam aber auch zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge.

Digitalisierung und Innovation

- Der Linienbus bleibt zentraler Bestandteil eines starken öffentlichen Nahverkehrs, schöpft sein Potenzial jedoch erst dann voll aus, wenn er mit vielen weiteren Angeboten verknüpft ist, z.B. mit On-Demand-Shuttles. So das Ergebnis der Studie Mobilitätswende 2030 von DB Regio Bus und den Fraunhofer-Instituten IESE (Fraunhofer-Institut für Experimentelles Software Engineering IESE) und IML (Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML). An Mobilitäts-Hubs, wie dem S-Bahnhof Stuttgart-Vaihingen, verfolgen wir diesen Ansatz: Fahrgäste können viele klimafreundliche Mobilitätsangebote digital vernetzt buchen und flexibel nutzen.

Umweltmaßnahmen

- Das **RegioEnergiesparSystem (RESY)** pat. **Nr. 8** unterstützt bereits in 19 Dieselnetzen unsere Triebfahrzeugführer:innen bei einer energiesparenden Fahrweise. Bis Juni 2022 konnten so rund 2,5 Mio. l Diesel eingespart werden.
- In Zusammenarbeit mit den Ländern Baden-Württemberg und Bayern wurde der erste voll zugelassene **Batteriezug (Battery Electric Multiple Unit; BEMU)** pat. **Nr. 45** des Herstellers Alstom im realen Fahrgastbetrieb getestet. Durch den Einsatz auf zwei unterschiedlichen Strecken konnte die Eignung für verschiedene Streckenprofile und Nutzungsszenarien untersucht werden.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2022

- *Abschwächung negativer Corona-Effekte, neue Verkehrsverträge und Einführung des 9-Euro-Tickets prägen Entwicklung im ersten Halbjahr 2022.*
- *Höhere Kosten insbesondere für Energie und Personal belasten die Entwicklung.*
- *Operative Ergebnisentwicklung deutlich besser.*

DB REGIO	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene in %	93,1	95,3	-2,2	-	94,7
Pünktlichkeit Bus ¹⁾ in %	86,5	84,5	+2,0	-	82,1
Reisende in Mio.	949,5	646,1	+303,4	+47,0	1.259
davon Schiene	724,8	452,8	+272,0	+60,1	977,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	17.338	10.277	+7.061	+68,7	23.661
davon Schiene	14.918	8.189	+6.729	+82,2	20.382
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	218,6	215,8	+2,8	+1,3	226,9
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	248,5	231,9	+16,6	+7,2	249,2
Gesamtumsatz in Mio. €	4.487	3.954	+533	+13,5	4.412
Außenumsatz in Mio. €	4.433	3.902	+531	+13,6	4.361
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	3.262	2.947	+315	+10,7	2.803
EBITDA bereinigt in Mio. €	213	-43	+256	-	512
EBIT bereinigt in Mio. €	-104	-359	+255	-71,0	186
Brutto-Investitionen in Mio. €	150	259	-109	-42,1	273
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	37.594	37.350	+244	+0,7	36.362
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	37.572	37.328	+244	+0,7	36.116

¹⁾ Wert erstes Halbjahr 2021 angepasst.

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonennahverkehr hat sich verringert. Wesentliche Treiber waren die hohe Netzauslastung, die betrieblichen Auswirkungen durch das hohe Bauvolumen sowie Infrastrukturstörungen. Ab Juni 2022 hat zudem die Einführung des **9-Euro-Tickets** **4** zu einer deutlichen Erhöhung von Haltezeitüberschreitungen auf touristischen Strecken sowie am Wochenende im Gesamtnetz geführt. Die Kapazitätsengpässe in Verbindung mit einem hohen **Primärstörniveau** **10** führten zu einem deutlichen Anstieg der Zugfolgeverspätungen. Die Pünktlichkeit im Busverkehr hingegen hat sich verbessert.

Die Leistungsentwicklung war sehr erfreulich – im Juni 2022 wurde das Vor-Corona-Niveau infolge zusätzlicher Impulse durch die Einführung des 9-Euro-Tickets deutlich überschritten:

- Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung im Schienenverkehr entwickelten sich v.a. infolge der Erholung der Nachfrage nach Aufhebung der meisten Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie im Verlauf des ersten Halbjahres 2022 deutlich positiv. Effekte aus **neu aufgenommenen Verkehrsverträgen** **31** überstiegen zudem Effekte aus abgegebenen Verkehren.

- Auch im Busverkehr schwächten sich die negativen Corona-Effekte weiter ab. Unterstützend wirkten Leistungsgewinne, sodass die Leistungsentwicklung ebenfalls deutlich positiv war.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio blieb insbesondere in der Sparte Bus durch Sondereffekte wie Dieselpreissteigerungen unter Druck, auch wenn sich die operativen Ergebnisgrößen insgesamt wieder verbesserten.

Angesichts der im Vor-Corona-Vergleich insgesamt immer noch niedrigeren Reisendenzahlen bleiben die Fahrgasterlöse unverändert hinter dem ersten Halbjahr 2019 zurück. Aufgrund des hohen Anteils an Bruttoverträgen liegt das Umsatzrisiko überwiegend bei den Aufgabenträgern.

Die Ertragsentwicklung war positiv:

- Der Umsatzanstieg resultierte v.a. aus höheren Bestellerentgelten im Schienenverkehr, nachfragebedingt gestiegenen Fahrgelderlösen sowie aus Leistungsgewinnen. Der Wegfall von Fahrgelderlösen infolge der Einführung des **9-Euro-Tickets** 4 wirkte gegenläufig. Die Kompensation hierfür erfolgt erst im zweiten Halbjahr 2022.
- Auch die sonstigen betrieblichen Erträge (+ 6,1% / + 13 Mio. €) stiegen, u.a. infolge höherer Erträge aus Schadenersatz u.a. im Zusammenhang mit verspäteten Fahrzeuglieferungen.

Auf der Aufwandseite kam es zu zusätzlichen Belastungen v.a. infolge von nachfrage- und preisbedingten Steigerungen des Materialaufwands sowie eines tarifbedingt höheren Personalaufwands:

- Der Materialaufwand (+ 9,2% / + 255 Mio. €) stieg im Wesentlichen durch Kostensteigerungen v.a. für Energie sowie v.a. infolge von volumenbedingt höheren Kosten für die Nutzung von Trassen und Stationen im Schienenverkehr. Zudem führten höhere Instandhaltungsaufwendungen zu zusätzlichen Belastungen.
- Der Personalaufwand (+ 5,0% / + 56 Mio. €) erhöhte sich tarifbedingt sowie infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:

- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (– 5,4% / – 19 Mio. €) sanken, getrieben durch die Sparte Schiene.
- Die Abschreibungen (+ 0,3% / + 1 Mio. €) lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021.

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

Die Zahl der Mitarbeitenden per 30. Juni 2022 stieg, getrieben durch die Übernahme der Abellio-Verkehre (Ruhr-Sieg-Netz und S-Bahn Rhein-Ruhr).

SPARTE SCHIENE

→ *Abschwächung negativer Corona-Effekte, neue Verkehrsverträge und Einführung des 9-Euro-Tickets prägen Entwicklung im ersten Halbjahr 2022.*

→ *Höhere Kosten insbesondere für Energie und Personal belasten die Entwicklung.*

→ *Operative Ergebnisentwicklung deutlich verbessert.*

SPARTE SCHIENE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Reisende in Mio.	724,8	469,3	+ 255,5	+ 54,4	998,3
davon Schiene	724,8	452,8	+ 272,0	+ 60,1	977,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	14.918	8.445	+ 6.473	+ 76,6	20.691
davon Schiene	14.918	8.189	+ 6.729	+ 82,2	20.382
Betriebsleistung in Mio. Trkm	218,6	215,8	+ 2,8	+ 1,3	226,9
Gesamtumsatz in Mio. €	3.913	3.489	+ 424	+ 12,2	3.853
Außenumsatz in Mio. €	3.861	3.439	+ 422	+ 12,3	3.805
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	3.262	2.947	+ 315	+ 10,7	2.803
EBITDA bereinigt in Mio. €	249	15	+ 234	–	490
EBIT bereinigt in Mio. €	– 27	– 265	+ 238	– 89,8	196
Brutto-Investitionen in Mio. €	118	200	– 82	– 41,0	249
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	28.114	28.332	– 218	– 0,8	27.721

Seit dem zweiten Halbjahr 2021 werden die Busverkehrsaktivitäten der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) in der Sparte Bus ausgewiesen. Daraus ergeben sich unwesentliche Einschränkungen in der Vergleichbarkeit der Zahlen aus dem ersten Halbjahr 2021 (RAB-Effekt).

Der im Vorjahr begonnene Trend der Nachfragerholung setzte sich mit dem fortschreitenden Wegfall der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie im ersten Halbjahr 2022 fort. Zudem hatten die Übernahme der Abellio-Verkehre (Ruhr-Sieg-Netz und S-Bahn Rhein-Ruhr) sowie die Einführung des **9-Euro-Tickets** 4 einen positiven Effekt. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen in der Folge sehr deutlich. Die Betriebsleistung stieg leicht. Die Abgabe der Verkehre der S-Bahn Hannover wurde durch zusätzliche Verkehre in Nordrhein-Westfalen teilweise kompensiert.

Auch die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich deutlich positiv. Bereinigt um den RAB-Effekt fiel der Anstieg etwas schwächer aus. Die Erholung der Leistungsentwicklung unterstützte die positive Ertragsentwicklung:

- Die Umsätze stiegen infolge leistungsbedingt höherer Fahrgelderlöse sowie getrieben durch höhere Bestellerentgelte. Neben allgemeinen Erhöhungen durch die Aufgabenträger insbesondere im Zusammenhang mit Energiepreissteigerungen wirkten hier u.a. auch neue Verkehre. Verkehrsverluste sowie ein 9-Euro-Ticket-bedingter Entfall von Fahrgelderlösen (Kompensation erfolgt erst im zweiten Halbjahr 2022) wirkten teilweise gegenläufig.

- Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken leicht, u.a. infolge einer geringeren Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen, die im ersten Halbjahr 2021 coronabedingt außergewöhnlich hoch waren. Teilweise kompensierend wirkten v.a. höhere Erträge aus Schadenersatz u.a. im Zusammenhang mit verspäteten Fahrzeuglieferungen. Auf der Aufwandsseite kam es v.a. infolge von Preiseffekten sowie Mehrverkehren zu zusätzlichen Belastungen:
- Der Materialaufwand stieg v.a. infolge von höheren Kosten für Energie sowie volumenbedingt für die Nutzung von Trassen und Stationen. Zudem belasteten höhere Instandhaltungsaufwendungen die Entwicklung.
- Der Personalaufwand stieg im Wesentlichen tarifbedingt an. Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:
- Die niedrigeren sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultierten im Wesentlichen aus geringeren Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Digitalisierung, Kund:innenrückgewinnung und Erhöhung der Qualität wirkten teilweise gegenläufig aufwandserhöhend.
- Die Abschreibungen lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021.

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

Die Mitarbeitendenzahl lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021. Bereinigt um den RAB-Effekt war ein geringfügiger Anstieg infolge von Betriebsaufnahmen insbesondere der übernommenen Abellio-Verkehre zu verzeichnen.

SPARTE BUS

- Erholung nach coronabedingten Einbußen setzt sich fort – Entfall von Fahrgelderlösen durch 9-Euro-Ticket bremst die Umsatzentwicklung.
- Zusätzliche Belastungen infolge höherer Energiepreise sowie durch Verkehre für Ukraine-Geflüchtete.
- Integration der Busverkehrsaktivitäten der RAB.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
SPARTE BUS					
Reisende in Mio.	224,7	176,7	+ 48,0	+ 27,2	260,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	2.419	1.832	+ 587	+ 32,0	2.970
Betriebsleistung in Mio. Buskm	248,5	214,8	+ 33,7	+ 15,7	236,0
Gesamtumsatz in Mio. €	632	492	+ 140	+ 28,5	580
Außenumsatz in Mio. €	572	463	+ 109	+ 23,5	556
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 36	- 58	+ 22	- 37,9	23
EBIT bereinigt in Mio. €	- 77	- 94	+ 17	- 18,1	- 9
Brutto-Investitionen in Mio. €	33	59	- 26	- 44,1	25
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	9.480	9.018	+ 462	+ 5,1	8.641

Seit dem zweiten Halbjahr 2021 werden die Busverkehrsaktivitäten der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) in der Sparte Bus ausgewiesen. Daraus ergeben sich Einschränkungen in der Vergleichbarkeit der Zahlen aus dem ersten Halbjahr 2021 (RAB-Effekt).

Die deutlich positive Leistungsentwicklung in der Sparte Bus resultierte aus der Nachfrageerholung nach den coronabedingten Einschränkungen, dem RAB-Effekt sowie aus Leistungsgewinnen.

Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich wieder. Die wirtschaftliche Situation bleibt aber aufgrund von Sonderthemen herausfordernd.

Die positive Leistungsentwicklung wirkte sich auf die Ertragsentwicklung aus:

- Der Umsatz erhöhte sich v.a. leistungsbedingt. Der Entfall von Fahrgelderlösen infolge der Einführung des **9-Euro-Tickets** (Kompensation erfolgt erst im zweiten Halbjahr 2022) wirkte teilweise gegenläufig.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Wesentlichen wegen der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen sowie des RAB-Effekts.

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

- Der Anstieg des Materialaufwands resultierte v.a. aus einem leistungsbedingt höheren Einkauf von Transportleistungen sowie gestiegenen Dieselpreisen.
- Der Personalaufwand nahm aufgrund der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt zu.
- Die gestiegenen Abschreibungen resultierten aus Investitionen im Vorjahr sowie dem RAB-Effekt.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021. Aufwandsmindernde Effekte wie v.a. geringere Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen wurden durch den RAB-Effekt nahezu vollständig kompensiert.

Die Investitionstätigkeit ging im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 zurück. Im zweiten Halbjahr 2022 werden durch investitionsintensive Inbetriebnahmen deutlich höhere Investitionen anfallen.

Die Mitarbeitendenzahl stieg. Bereinigt um den RAB-Effekt war ein leichter Rückgang infolge von Leistungsveränderungen (einschließlich Verschiebung von Regie- zu Auftragnehmerleistungen) zu verzeichnen.

GESCHÄFTSFELD DB CARGO

Für DB Cargo ist die Entwicklung zu einem europäischen Bahnlogistiker von entscheidender strategischer Bedeutung. Auf diesem Weg wurde im ersten Halbjahr 2022 durch die Übernahme des Geschäftsbereichs Full Load Solutions (FLS) 36 von DB Schenker ein wesentlicher Meilenstein erreicht.

Rechtliche Themen

EUROPÄISCHE KOMMISSION LEITET PRÜFUNG VON UNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN FÜR DB CARGO EIN

Die Europäische Kommission hat mit Beschluss vom 31. Januar 2022 ein formelles Prüfverfahren gegen den Bund eingeleitet. Das Verfahren geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers zurück. Dieser sieht im Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie in bestimmten anderen Maßnahmen wettbewerbsverzerrende Beihilfen der DB AG. Das nun eingeleitete Prüfverfahren soll die aufgeworfenen Fragen klären. Die Europäische Kommission führt das Verfahren ergebnisoffen. Der Bund und der DB-Konzern hatten bereits im Vorverfahren die Vorwürfe mit der Begründung zurückgewiesen, die Maßnahmen enthielten schon tatbestandlich keine Beihilfen.

Digitalisierung und Innovation

– DB Cargo bietet mit m²system ein innovatives Güterwagensystem. Gemeinsam mit dem Eisenbahngüterwagen-Vermieter VTG hat DB Cargo 2020 einen modularen und multifunktionalen Tragwagen konstruiert, der neue Möglichkeiten in der Gestaltung von Fahrzeugen eröffnet. Passend zum m²-Tragwagen wurden unterschiedliche Behälter und Aufbauten entwickelt. Ziel ist, die Wagen schneller und individueller an Kundenbedürfnisse anzupassen und damit mehr Flexibilität zu erreichen. Das m²system ist in Europa einzigartig. Das einzelwagenfähige Güterwagensystem von DB Cargo ist seit Juni 2021 vollständig zugelassen. Seither treibt DB Cargo die Markteinführung voran. Die Markteinführung einer ersten Vorserie für verschiedene Güterarten wird durch das Bundesprogramm »Zukunft Schienengüterverkehr« des BMDV anteilig gefördert. Die Coil-, Scrap- und Timber-Aufsätze wurden bis November 2021 technisch validiert, die ersten Wagen wurden ausgeliefert und bis März 2022 im Kundeneinsatz verprobt. Investitionen in klimafreundliche und moderne Technik prägen das neue Gesicht des Schienengüterverkehrs – die grüne Cargo. So auch das m²-Coil-Scrap-Konzept: eine logistische Lösung für Kreisläufe der Stahlindustrie. m² transportiert Coils vom Stahlwerk zum Automobilhersteller und nimmt Stahlabfallprodukte für

das Recycling zurück zum Stahlwerk mit. Die Behälter sind kran- und umschlagbar sowie Lkw-fähig – ideal für intermodale Transporte im Einzelwagen. So erhalten Kunden ohne Gleisanschluss Zugang zur Schiene. m² holt somit mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene.

– Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) (Integrierter Bericht 2021 16) ist eine der wichtigsten Innovationen für eine grüne Verkehrswende. Seit Juni 2020 läuft das vom BMDV mit 13 Mio.€ finanzierte Forschungsprojekt DAC4EU. Mit den aktuell laufenden prozessbezogenen Tests nimmt der DAK-Demonstrationszug nun in der zweiten Projektphase Fahrt auf: im Rangierbetrieb unter realen Bedingungen sowie auf verschiedenen Streckenfahrten in Deutschland und im europäischen Ausland. Die DAK wurde am 7. Juni 2022 gemeinsam mit der SNCF in Straßburg Vertreter:innen des Europäischen Parlaments, der Europäischen Kommission, des Bundes und der Branche präsentiert. Die Technologie der DAK ermöglicht eine durchgehende Strom- und Datenversorgung der Züge. Sie liefert die Basis für die Automatisierung weiterer Prozesse und ist Plattform für die Automatisierung der Zugbildung und -abfertigung. Damit schafft die DAK Prozesspuffer, senkt Stückkosten und erhöht die Verfügbarkeit durch datenbasierte Steuerung. Zudem ist die DAK Voraussetzung für ETCS Level 31, ermöglicht längere, schwerere, schnellere Güterzüge und beschleunigt die Zugbehandlung. Dadurch wird die bestehende Infrastruktur in die Lage versetzt, mehr Züge aufzunehmen, und es werden Kapazitätssteigerungen möglich. Die DAK ermöglicht zudem den Wegfall komplexer manueller Prozesse schon bei Kunden und Verladern. Dies sind die Voraussetzungen für bessere Sendungstransparenz und deutlich höhere Flexibilität und Zuverlässigkeit der Transportketten im Schienengüterverkehr. Wichtigste Voraussetzungen für die erfolgreiche Umsetzung dieser Digitalisierung und Automatisierung des Schienenverkehrs in Europa sind ein einheitlicher europäischer Standard, eine tragfähige Förderung und Finanzierung der Einführung der DAK sowie die reibungslose Umrüstung der Güterwagen und Triebfahrzeuge in Europa ohne größere Auswirkungen auf Kunden. Wichtige Schritte auf dem Weg zur Förderung und Finanzierung der Einführung der DAK sind die Europäische Kosten-Nutzen-Rechnung zur DAK und der Europäische Investitionsplan zur DAK, die beide aktuell auf europäischer Ebene erarbeitet werden.

Umweltmaßnahmen

- Mit dem Projekt »Alternative Kraftstoffe@DB Cargo« wird der Einsatz alternativer Kraftstoffe bei DB Cargo vorangetrieben. Das Projekt umfasst die Prüfung der technischen und betrieblichen Machbarkeit des Einsatzes von **HVO** prim **Nr. 164** und E-Fuel (synthetische Kraftstoffe) als Substitut des Diesellok-Kraftstoffs sowie die Erweiterung des EcoSolutions-Portfolios (DBeco fuel) für die Kunden von DB Cargo. Nach erfolgreichen Motorenprüfstandtests und Betriebserprobungen für einzelne Diesellok-Baureihen 2021 wurden die Prüfungen auf alle wesentlichen Diesellok-Baureihen von DB Cargo ausgeweitet. Zum 15. Juni 2022 wurden die wesentlichen Baureihen von DB Cargo, d.h. über 800 Lokomotiven, für HVO freigegeben. Im nächsten Schritt werden die Möglichkeiten zur Anpassung der Tankstelleninfrastruktur gemeinsam mit anderen Geschäftsfeldern geprüft, um so den Dieselausstieg voranzubringen.
- **Dansk Retursystem** hat mit Unterstützung von DB Cargo seine Transporte zum Dosenrecycling von Dänemark nach Deutschland von der Straße auf die Schiene verlagert. So konnte der THG-Ausstoß beim Transport um rund 75 % reduziert werden. Nach einer Testphase von November 2021 bis Januar 2022 steht jetzt die feste Schienenverbindung. Der nächste Schritt besteht darin, die Frequenz und das Tempo zu erhöhen, sodass wir 2022 in der Lage sind, alle Dosen aus dem Osten Dänemarks mit dem Zug nach Deutschland zu transportieren.
- In Bremen eröffnet das hochmoderne Automotive Logistics Center in direkter Nähe zum Mercedes-Benz-Werk Bremen. Das Zentrum für Batterielogistik ist Dreh- und Angelpunkt des klimaneutralen Logistikkonzepts für die Batteriesysteme des Elektromodells EQE von Mercedes-Benz. DB Cargo transportiert die Systeme seit März 2022 über die Schiene vom Mercedes-Benz-Werk Hedelfingen in Stuttgart über rund 650 km nach Bremen und liefert sie bedarfsgerecht und klimaneutral bis ans Band des Bremer Mercedes-Benz-Werks. Das Logistikzentrum ermöglicht es DB Cargo, Züge in unmittelbarer Nähe der Werkshallen zu rangieren und dort abzuladen.

Beteiligungen

- Der Geschäftsbereich Full Load Solutions (FLS) mit den zugeordneten Bahnlogistikaktivitäten wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2022 von DB Schenker auf DB Cargo übertragen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Transa GmbH und die Multi-Modal-Solutions-(MMS-)Einheiten aus den europäischen Landesgesellschaften von DB Schenker, bilden nun die DB Cargo Transa/FLS. Der Transfer aller zu FLS gehörenden Aktivitäten aus den entsprechenden DB Schenker-Landesgesellschaften wird bis zum 1. Januar 2023 vollständig abgeschlossen sein.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2022

- *Dämpfende Auswirkungen durch Ukraine-Krieg.*
- *Leistungsentwicklung insgesamt stabil.*
- *Steigende Faktorkosten und zusätzliche Belastungen setzten wirtschaftliche Entwicklung weiter unter Druck.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
DB CARGO					
Pünktlichkeit in %	66,9	70,8	-3,9	-	73,8
Beförderte Güter in Mio. t	115,0	115,1	-0,1	-0,1	122,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	43.523	43.010	+513	+1,2	43.738
Betriebsleistung in Mio. Trkm	85,4	84,0	+1,4	+1,7	82,9
Auslastung in t pro Zug	509,9	512,0	-2,1	-0,4	527,8
Gesamtumsatz ¹⁾ in Mio. €	2.631	2.504	+127	+5,1	2.270
Außenumsatz ¹⁾ in Mio. €	2.521	2.388	+133	+5,6	2.141
EBITDA bereinigt ¹⁾ in Mio. €	-99	-21	-78	-	20
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	-299	-204	-95	+46,6	-132
EBIT-Marge (bereinigt) ¹⁾ in %	-11,4	-8,1	-3,3	-	-5,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	132	179	-47	-26,3	163
Mitarbeitende ¹⁾ per 30.06. in VZP	30.931	30.877	+54	+0,2	29.198

¹⁾ Werte erstes Halbjahr 2021 bzw. per 30.06.2021 wegen der konzerninternen **Umhängung des Geschäftsbereichs FLS** **36** angepasst.

Die Pünktlichkeit von DB Cargo ist infolge von Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen, von vermehrten Infrastrukturstörungen und der hochausgelasteten Güterverkehrskorridore gesunken. Die betriebliche Situation war in vielen Zugbildungsanlagen sehr angespannt. In der Folge kam es zu vermehrten Störungen im Betriebsablauf.

Die Menge der beförderten Güter und die Verkehrsleistung sind im ersten Halbjahr 2022 gestiegen. Dies wurde ganz wesentlich durch die erstmalige Einbeziehung der Leistungsdaten von DB Cargo Schweiz beeinflusst. Dämpfend wirkten die bau- und störungsbedingt schwierige Betriebssituation sowie die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer. Die operativen Ergebnisgrößen gingen infolge zusätzlicher Belastungen deutlich zurück. Der Ertragszuwachs wurde überkompensiert:

- Der Umsatz nahm deutlich zu, getrieben durch die positive Entwicklung in allen Regionen.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+ 2,2%/+ 5 Mio. €) stiegen leicht, im Wesentlichen infolge von aperiodischen Erstattungen im Zusammenhang mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem für Vorjahre, höheren Assetverkäufen im Vereinigten Königreich sowie Zuschüssen für den Einzelwagenverkehr (EV) in Frankreich. Gegenläufig gingen u.a. die staatlichen Zuschüsse (v.a. aus der Anlagenpreisförderung) zurück.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen, getrieben durch preis- und leistungsbedingte Zuwächse im Materialaufwand sowie einen Anstieg im Personalaufwand:

- Der Materialaufwand (+ 10,0%/+ 152 Mio. €) stieg v.a. aufgrund von höheren Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen zur Stabilisierung der betrieblichen Lage sowie für Energie und Instandhaltung.
- Der Personalaufwand (+ 4,1%/+ 38 Mio. €) erhöhte sich v.a. infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl aufgrund der fortgesetzten Nachführungs- und Qualifizierungsoffensive.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+ 8,6%/+ 27 Mio. €) wuchsen u.a. aufgrund gestiegener Anmietungen von Lokomotiven und Güterwagen.
- Auch die Abschreibungen stiegen (+ 9,3%/+ 17 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund höherer Anmietungen (IFRS 16) von Lokomotiven und Güterwagen.
- Der Rückgang der Investitionen resultierte u.a. aus dem verzögerten Anlaufen des neuen Logistikkonzepts für BASF. Ebenso kam es zu Verzögerungen bei der Anmietung von Wagen. Weiterhin konnten aufgrund des Ausbruchs des Ukraine-Kriegs 110 Tragwagen vom russischen Hersteller United Wagon Company (UWC) nicht mehr geliefert werden. Zudem verzögern durch Rohstoffknappheit verlängerte Beschaffungsprozesse Investitionen in Lokomotivrevisionen.

Die Zahl der Mitarbeitenden blieb annähernd unverändert. Die Zuführungs- und Qualifizierungsinitiative für operatives Personal wird weiterhin umgesetzt.

REGION CENTRAL EUROPE

- *Leistungszuwächse durch intermodale Verkehre, insbesondere die transeurasischen Verkehre.*
- *Zusätzliche Belastungen infolge des Ukraine-Kriegs, steigender Faktorkosten sowie geringerer staatlicher Zuschüsse.*
- *Operative Ergebnisentwicklung weiter unter Druck.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
REGION CENTRAL EUROPE	2022	2021			
Beförderte Güter in Mio. t	120,5	116,2	+ 4,3	+ 3,7	116,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	35.268	34.712	+ 556	+ 1,6	35.052
Betriebsleistung in Mio. Trkm	68,5	67,6	+ 0,9	+ 1,3	64,8
Gesamtumsatz ¹⁾ in Mio. €	2.704	2.609	+ 95	+ 3,6	2.489
Außenumsatz ¹⁾ in Mio. €	1.866	1.778	+ 88	+ 4,9	1.736
EBITDA bereinigt ¹⁾ in Mio. €	- 153	- 75	- 78	+ 104	26
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	- 295	- 203	- 92	+ 45,3	- 80
Brutto-Investitionen in Mio. €	93	126	- 33	- 26,2	147
Mitarbeitende ¹⁾ per 30.06. in VZP	22.052	21.969	+ 83	+ 0,4	19.343

¹⁾ Vorjahreswerte wegen Ausweisänderung der eurasischen Verkehre (von der Region Eastern Europe zur Region Central Europe) angepasst.

Die Entwicklung der Menge der beförderten Güter und der Verkehrsleistung in Central Europe waren im ersten Halbjahr 2022 ganz wesentlich durch die wirtschaftliche Erholung und die erstmalige Einbeziehung der Leistungsdaten von DB Cargo Schweiz beeinflusst. Die positive Geschäftsentwicklung intermodaler Verkehre insbesondere auf dem transeurasischen Korridor zu Jahresbeginn wurde durch dämpfende Effekte aus bau- und störungsbedingten Einschränkungen der Schieneninfrastruktur, betrieblichen Engpässen sowie den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs (u.a. Einstellung von Verkehren nach Russland) größtenteils aufgezehrt. Das Vor-Corona-Niveau wurde insgesamt leicht überschritten.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist aufgrund der betrieblichen Lage weiterhin sehr herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen verschlechterten sich deutlich:

- Der Umsatz stieg im Wesentlichen preisbedingt an. Die leicht positive Leistungsentwicklung wirkte unterstützend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021. Rückgänge aufgrund eines reduzierten Fördervolumens aus dem Anlagenpreissystem sowie des Auslaufens der Förderung zur Umrüstung von Güterwagen auf Flüsterbremsen (»LL-Sohle«) konnten durch eine aperiodische Erstattung aus der Auflösung des »Lärmbonustopfes« aufgrund der vollzogenen Güterwagenumrüstung kompensiert werden.

Auf der Aufwandsseite kam es getrieben durch den Materialaufwand zu zusätzlichen Belastungen:

- Der Materialaufwand erhöhte sich v.a. infolge höherer eingekaufter Transportleistungen. Bei den Trassen- und Energieaufwendungen führte ein höheres Preisniveau in Verbindung mit einem leichten Mengenanstieg zu zusätzlichen Belastungen.
- Der Personalaufwand nahm v.a. tarifbedingt bei einer leicht gestiegenen Zahl an operativen Mitarbeitenden zu.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultierte v.a. aus einer Ausweitung der Anmietung von Güterwagen, höheren Schadenersatzleistungen an Kunden sowie höheren IT-Kosten.
- Die Abschreibungen stiegen u.a. infolge von zusätzlichen Anmietungen (IFRS 16) von Lokomotiven und Güterwagen. Der Rückgang der Investitionen resultierte vorwiegend aus Verzögerungen bei der Beschaffung von Güterwagen.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag auf dem Niveau des 30. Juni 2021. Die Zuführungs- und Qualifizierungsinitiative für operatives Personal wurde fortgesetzt.

REGION WESTERN EUROPE

- *Schwieriges Marktumfeld im Vereinigten Königreich und in Frankreich, Spanien mit Erholung.*
- *Belastungen infolge von gestiegenen Energiepreisen - Einmaleffekte im Vereinigten Königreich und in Frankreich wirken gegenläufig positiv.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
REGION WESTERN EUROPE					
Beförderte Güter in Mio. t	21,6	22,9	-1,3	-5,7	24,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	5.700	5.852	-152	-2,6	6.308
Betriebsleistung in Mio. Trkm	12,7	12,3	+0,4	+3,3	14,2
Gesamtumsatz in Mio. €	377	347	+30	+8,6	358
Außenumsatz in Mio. €	283	261	+22	+8,4	288
EBITDA bereinigt in Mio. €	26	30	-4	-13,3	32
EBIT bereinigt in Mio. €	-16	-11	-5	+45,5	-4
Brutto-Investitionen in Mio. €	19	47	-28	-59,6	11
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.287	4.280	+7	+0,2	4.335

Die Leistungsentwicklung in Western Europe war im ersten Halbjahr 2022 differenziert:

- Bei DB Cargo France führten v.a. Portfolioanpassungen (Ersatz von schwereren Automotive-Verkehren durch leichtere intermodale Verkehre) zu einer geringeren Menge.
- Mengenrückgänge v.a. bei Baustoffverkehren wirkten sich negativ bei DB Cargo UK aus.
- In Spanien führte eine Erholung in der Schlüsselbranche Automotive zu höheren Leistungsmengen.

Die wirtschaftliche Entwicklung blieb herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen gingen getrieben durch zusätzliche Belastungen zurück. Die Erträge wuchsen:

- Höhere Mengen in Spanien, höhere Preise im Vereinigten Königreich sowie positive Währungskurseffekte führten zu einem Umsatzanstieg.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultierte v.a. aus einem Zuwachs der staatlichen Zuschüsse in Frankreich zur Förderung des Einzelwagenverkehrs sowie aus höheren Erträgen aus der Veräußerung von Lokomotiven, Güterwagen und Grundstücken bei DB Cargo UK.

Der Anstieg der Aufwendungen war getrieben durch den Materialaufwand allerdings deutlicher:

- Der Materialaufwand erhöhte sich v.a. infolge gestiegener Energiekosten, höherer Instandhaltungsaufwendungen im Vereinigten Königreich sowie währungskursbedingt.
- Der Personalaufwand stieg infolge von höheren Pensionskosten sowie der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl bei DB Cargo UK an. Bereinigt um Währungskurseffekte war der Anstieg weniger deutlich.
- Die Abschreibungen stiegen infolge von Leasingaktivitäten im Vereinigten Königreich sowie währungskursbedingt an.
- Der leichte Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultierte aus Währungskurseffekten. Währungskursbereinigt lagen sie auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021. Effekte aus einer Rückstellungsaufhebung im Vereinigten Königreich wurden durch Verluste aus Anlagenabgängen nahezu vollständig kompensiert.

Die Investitionen gingen zurück. Im ersten Halbjahr 2021 erfolgte bei DB Cargo UK im Zuge der SAP-Migration ein Methodenwechsel in der Bilanzierung vom Anlagevermögen von einer Netto- zur Bruttodarstellung und es kam dadurch zu einem scheinbaren Zuwachs.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag auf dem Niveau des 30. Juni 2021.

REGION EASTERN EUROPE

- *Neue Verkehre und Angebotsausweitungen insbesondere in Polen und Tschechien.*
- *Belastungen infolge des Ukraine-Kriegs sowie gestiegener Faktorkosten insbesondere für Energie.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
REGION EASTERN EUROPE					
Beförderte Güter in Mio. t	8,8	8,7	+0,1	+1,1	7,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.555	2.447	+108	+4,4	2.377
Betriebsleistung in Mio. Trkm	4,2	4,0	+0,2	+5,0	3,9
Gesamtumsatz ¹⁾ in Mio. €	179	154	+25	+16,2	176
Außenumsatz ¹⁾ in Mio. €	107	91	+16	+17,6	116
EBITDA bereinigt ¹⁾ in Mio. €	18	14	+4	+28,6	13
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	6	3	+3	+100	3
Brutto-Investitionen ¹⁾ in Mio. €	17	6	+11	-	4
Mitarbeitende ¹⁾ per 30.06. in VZP	3.965	3.954	+11	+0,3	3.893

¹⁾ Vorjahreswerte wegen Ausweisänderung der eurasischen Verkehre (von der Region Eastern Europe zur Region Central Europe) angepasst.

Die Leistungsentwicklung in Eastern Europe verlief, getrieben durch neue Verkehre (Binnenverkehre bei DB Cargo Polska, Markteintritt in Österreich durch DB Cargo Czechia) sowie die Ausweitung bestehender Verkehre (Chemie-, Koks- und Automotive-Verkehre von DB Cargo Romania sowie neue Produktionskonzepte bei DB Cargo Hungaria) positiv und lag über dem Vor-Corona-Niveau.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich. Treiber war die Entwicklung der Erträge:

- Der Umsatz stieg v.a. nachfragebedingt deutlich. Unterstützend wirkten zudem Preismaßnahmen. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch etwas stärker.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen u.a. infolge von Assetverkäufen in Polen und Versicherungserstattungen in Rumänien.

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

- Der Materialaufwand nahm im Wesentlichen infolge der Nachfrageentwicklung, höherer Instandhaltungs- und eingekaufter Transportleistungen sowie steigender Energiekosten deutlich zu. Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.
- Der Personalaufwand erhöhte sich v.a. tarifbedingt in Polen und der Tschechischen Republik. Positive Währungskurseffekte wirkten auch hier teilweise kompensierend.
- Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen volumenbedingt aufgrund zusätzlicher Anmietungen sowie bezogener Leistungen.
- Die Abschreibungen stiegen infolge höherer aktivierungsfähiger Lokomotiv- und Güterwageninstandhaltungsleistungen (Revisionen).

Die Brutto-Investitionen sind aufgrund von Güterwagen- und Lokomotivbeschaffungen deutlich gestiegen. Die Netto-Investitionen blieben aufgrund von erhaltenen Förderungen durch die EU annähernd unverändert.

Die Mitarbeitendenzahl lag auf dem Niveau per 30. Juni 2021.

FLS

- *Straßen- und Spezialtransporte als Wachstumstreiber.*
- *Belastungen bei den eurasischen Verkehren infolge des Ukraine-Kriegs.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
FLS					
Gesamtumsatz in Mio. €	323	316	+7	+2,2	-
Außenumsatz in Mio. €	265	254	+11	+4,3	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	11	9	+2	+22,2	-
EBIT bereinigt in Mio. €	8	7	+1	+14,3	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	3	1	+2	-	-
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	627	674	-47	-7,0	-

Wesentlicher Treiber der positiven Umsatzentwicklung war das steigende Volumen an Straßen- und Spezialtransporten in Deutschland, das um rund 12% gewachsen ist. Weitere deutliche Zuwächse waren im kleinsten Bereich des Intermodalgeschäfts in Italien zu verzeichnen (+20%). Die Schienensparte entwickelte sich stabil. Aufgrund des Ukraine-Kriegs hatte das Eurasia-Geschäft signifikante Rückgänge um rund 24% zu verzeichnen.

Die bessere Umsatzentwicklung bildet sich analog im EBIT bzw. EBITDA ab.

Die Brutto-Investitionen sind angestiegen. Dies resultierte aus der langfristigen Mietverlängerung für ein Geschäftsgebäude.

INFRASTRUKTUR

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Die Trassennachfrage war im ersten Halbjahr 2022 ungebrochen stark und weist ein Wachstum aus. Treiber des Wachstums sind weiterhin Corona-Aufholeffekte sowie Mehrverkehre im Fern- und Güterverkehr. Wachstumshemmende Effekte wie u.a. zurückgegangene Realeinkommen, Beschäftigung und Wirtschaftswachstum, aber auch Lieferengpässe und Produktionsrückgänge infolge des Ukraine-Kriegs haben ein noch stärkeres Wachstum verhindert. Einschränkungen durch die erforderlichen Investitionen in das Schienennetz verknäpften zusätzlich kurzfristig die Kapazität. Der Nahverkehr hat leichte Einbußen zu verzeichnen, was u.a. mit den Verkehrsübergängen infolge der Abellio-Insolvenz und den weiterhin vorliegenden Verkehrseinschränkungen auf der Eifelstrecke und im Ahrtal durch das Hochwasser 2021 zusammenhängt. Auch aufgrund der Notvergabe der Abellio-Verkehre konnten die konzerninternen Bahnen Marktanteile zurückgewinnen.

Die Zahl der Stationshalte lag im ersten Halbjahr 2022 auf dem Niveau des Vorjahres. Der Marktanteil konzerninterner Bahnen im Schienenpersonenverkehr hat sich entgegen dem langfristigen Trend leicht erhöht.

Kostenüberprüfung zu Stuttgart 21

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 18. März 2022 über die Ergebnisse der gutachterlich begleiteten Termin- und Kostenüberprüfung für das Projekt Stuttgart 21 beraten. Hintergrund der im Spätherbst 2021 begonnenen Überprüfung waren v.a. die drastisch gestiegenen Preise für Bauleistungen und Rohstoffe.

Der Inbetriebnahmetermin von Stuttgart 21 im Rahmen des Fahrplanwechsels im Dezember 2025 wurde bestätigt. Damit werden die Kapazitäten im Knoten Stuttgart deutlich erhöht und die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm im Vergleich zu heute halbiert. Bereits im Dezember 2022 werden mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen—Ulm die Fahrzeiten im Fernverkehr in einem ersten Schritt um bis zu 15 Minuten beschleunigt.

Der Gesamtwertumfang von Stuttgart 21 hat sich um 950 Mio.€ auf 9,15 Mrd. € erhöht. Der bisherige Gesamtkostenrahmen i.H.v. 8,2 Mrd.€ wurde im Januar 2018 durch den Aufsichtsrat festgelegt. Gründe für die aktuelle Entwicklung sind zum einen erhebliche Preissteigerungen bei Baufirmen, Lieferanten und Rohstoffen. Zum anderen schlägt der geologisch anspruchsvolle Untergrund im Stadtgebiet negativ zu Buche. Zusätzlich zum neuen Gesamtwertumfang i.H.v. 9,15 Mrd.€ hat der Aufsichtsrat die Bildung einer ergänzenden Vorsorge i.H.v. 640 Mio.€ beschlossen, die weitere Risiken und Prognoseunsicherheiten abdecken kann.

Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen

Am 3. Juni 2022 kam es zu einem tragischen Zugunfall in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen, bei dem fünf Menschen starben und mehrere verletzt wurden. Der DB-Konzern ist tief betroffen von dem Unglück; unsere Gedanken gelten den Verstorbenen und Verletzten sowie deren Angehörigen und Freund:innen. Der DB-Konzern unterstützt die ermittelnden Behörden vollumfänglich bei den Untersuchungen der Unfallursache. Als reine Vorsichtsmaßnahme hat der DB-Konzern Mitte Juli 2022 entschieden, Schwellen im bundesweiten Netz auszutauschen, da im Zusammenhang mit dem Unfall auch Schwellen eines bestimmten Bautyps von den ermittelnden Behörden geprüft werden. Zu dieser Maßnahme hat sich der DB-Konzern entschieden, obwohl zu diesem Zeitpunkt und

zum Zeitpunkt der Berichterstellung die Untersuchungen der Unfallursache noch nicht abgeschlossen waren und diese noch nicht feststand.

Erstellung Fahrplan 2021/2022

Für den Netzfahrplan 2022 sind rund 85.000 Trassenangebote an die Zugangsberechtigten versendet worden. Es gab eine erhöhte Anzahl von Anmeldekonflikten, die dadurch gekennzeichnet waren, dass mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen denselben Zeit-Slot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. 50 % der 130 Konflikte konnten einvernehmlich mit den betroffenen Zugangsberechtigten gelöst werden. Alle anderen Konflikte sind in einem Streitbeilegungsverfahren entschieden worden, bei dem die Höhe der ganzjährigen Trassenentgelte für die Vergabe der Trasse maßgeblich ist. Demnach musste die DB Netz AG 59 Trassenanfragen ablehnen. Dass der Wettbewerb und die Nachfrage auf der Schiene weiter steigen, zeigen v.a. die Zuwächse von Trassenanmeldungen von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fernverkehr und im Güterverkehr. Der Fahrplanprozess unterliegt einem strengen regulatorischen Rahmen und wird von der Bundesnetzagentur (BNetzA) überwacht.

Hochleistungsnetz

Im Juni 2022 haben das BMDV und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Das Hochleistungsnetz soll die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Diese erstrecken sich heute über rund 10 % des Gesamtnetzes. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Länge dieses hochbelasteten Netzes durch Mehrverkehre von derzeit rund 3.500 km auf voraussichtlich über 9.000 km bis zum Ende dieses Jahrzehnts anwachsen und damit der Anteil am Gesamtnetz deutlich steigen.

Bei der Generalsanierung des Hochleistungsnetzes sollen alle überalterten und störanfälligen Anlagen komplett ersetzt und verbessert werden. Damit wird der Investitionsrückstau umfassend beseitigt. Für die Generalsanierung der hochbelasteten Korridore gelten drei entscheidende und neue Elemente: Bündelung aller Baumaßnahmen, Erhöhung der Leistungsfähigkeit und kundenfreundliches Bauen. Die Erfahrungen

mit der Generalsanierung aus dem hochbelasteten Netz mit stärkerer Bündelung, verbesserten Ausstattungsstandards und kleinen und mittleren Maßnahmen zur schnellen Kapazitätserweiterung sollen, wo immer möglich und sinnvoll, auch auf das übrige Netz übertragen werden.

Die Generalsanierung des ersten Schienenkorridders soll 2024 starten. Die Auswahl und die konkrete Umsetzung sollen zusammen mit dem Schienensektor sowie der Wirtschaft in enger Abstimmung erfolgen. Um die Betriebslage bis zum Start der Generalsanierung bereits unmittelbar zu stabilisieren und zu verbessern, werden jene Elemente des Hochleistungsnetzes vorgezogen, die bereits kurzfristig umgesetzt werden können: Sperrzeiten werden besser gebündelt und Spitzen in der Baubelastung stärker geglättet, Umleitungsstrecken besser nutzbar gemacht und höherwertige und robustere Elemente, wo immer möglich, bereits verbaut. Der DB-Konzern erhöht das jährliche präventive Instandhaltungsbudget um einen deutlichen dreistelligen Millionenbetrag. Damit werden v.a. kleine Störungen besser vermieden. Mit einer frühen und umfassenden Kommunikation sorgt der DB-Konzern für mehr Planbarkeit bei den Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kunden.

Entwicklung der Infrastruktur

2022 sollen mehr als 13,6 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen fließen. Darin enthalten sind LuFV-Mittel (Zuschüsse und Eigenbeitrag) i.H.v. 5,4 Mrd. € sowie 2,6 Mrd. € für die Instandhaltung.

Im ersten Halbjahr 2022 konnte der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Durchführung der Bauvorhaben durch ein effektives Krisenmanagement weiterhin minimiert werden. Auch der Einfluss der aus dem Ukraine-Krieg resultierenden Materialpreissteigerungen und -engpässe auf laufende Bauvorhaben konnte durch ein effektives Krisenmanagement und eine enge Abstimmung mit der Bauindustrie gering gehalten werden. Ein enges Monitoring und gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen ermöglichten es in beiden Fällen, auftretende Störungen gemeinsam mit der Bauindustrie in vielen Fällen zügig aufzulösen.

– Im Januar 2022 ging im Knoten Hamburg ein zweites östliches Umfahrungsgleis bei Maschen in Betrieb. Die Bahnstrecke zwischen dem Rangierbahnhof Maschen/Abzweig Haltepunkt Meckelfeld und Hamburg-Harburg ist eine der wichtigsten Verbindungen für die Hamburger Seehäfen. Das zweite östliche Umfahrungsgleis Maschen ist

eine von zahlreichen Maßnahmen, um vorhandene Engpässe am Eisenbahnknoten Hamburg zu beseitigen und diesen zukünftig leistungsfähiger zu gestalten.

- Ein Jahr früher als geplant wurde im April 2022 der viergleisige Ausbau zwischen Bamberg und Ebensfeld (Ausbau Hallstadt–Breitengüßbach) auf der Schnellfahrstrecke Aus-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1) abgeschlossen. Damit stehen nördlich von Bamberg getrennte Gleise für den Schnellverkehr und den Regional- und Güterverkehr zur Verfügung. Bei Ebensfeld trennen sich die zweigleisige Neubaustrecke in Richtung Erfurt/Leipzig/Berlin und die zweigleisige Bahnstrecke in Richtung Lichtenfels/Saalfeld/Jena.
- Für den Weiterbau des Rastatter Tunnels im Projekt Aus-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Basel wurde mit einer Ersatzstrecke der Rheintalbahn im Bereich des Tunnels eine wesentliche Voraussetzung für die weiteren Arbeiten geschaffen.
- Im Juni 2022 begann die nächste Etappe für die Erneuerung der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg. Gebaut wird bis Dezember im Abschnitt Fulda–Würzburg. Auf der Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz (Gäubahn) startete der Bau des zweigleisigen Ausbaus des Abschnitts Horb–Neckarhausen.

Auch bei Projekten in der Planungsphase standen im Frühjahr 2022 bereits relevante Meilensteine an, so wurde bspw. für die künftige Neubaustrecke zwischen Fulda und Gerstungen (Eisenach) die Entscheidung für die Vorzugsvariante getroffen: Die geplante Strecke wird über Bad Hersfeld führen.

Ende 2022 gehen außerdem gleich zwei langjährige Großprojekte in Betrieb:

- Zur Vorbereitung der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm des Bahnprojekts Stuttgart–Ulm im Dezember 2022 starteten im Frühjahr 2022 die Hochtast-, Abnahme- und Testfahrten.
- Ebenfalls auf der Zielgeraden ist der Ausbau der Bahnverbindung zu Deutschlands Tiefwasserhafen JadeWeserPort: Nachdem im ersten Halbjahr 2022 die Arbeiten an der Bahnverlegung Sande (zweigleisiger Neubau) abgeschlossen werden konnten, wird im Dezember 2022 mit Abschluss der Elektrifizierung die gesamte Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven in Betrieb gehen.

BAUBEGINNE 1. HALBJAHR 2022	
PROJEKTNAME	PROJEKTbeschreibung
Ausbaustrecke Stuttgart – Singen – Grenze Deutschland/Schweiz (Gäubahn)	– 2-gleisiger Ausbau Horb – Neckarhausen
Vom Hochwasser betroffene Strecken	– Elektrifizierung, Neu- und Ausbau von Abschnitten auf der Eifelstrecke und Ahrtalbahn

INBETRIEBNAHMEN 1. HALBJAHR 2022	
PROJEKTNAME	PROJEKTbeschreibung
Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	– 4-gleisiger Ausbau Hallstadt – Breitengüßbach (PFA 23)
Knoten Hamburg	– Östliche Umfahrung Maschen (zusätzliches Umfahrgleis)
Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen	– Bahnverlegung Sande (2-gleisiger Neubau)

Insgesamt erfolgte im ersten Halbjahr 2022 bei zwei Projekten der Baubeginn und drei Projekte gingen in Betrieb. Ende Juni 2022 befanden sich insgesamt 199 Projekte des Bedarfsplans und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in Planung und Bau.

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

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

RAHMENBEDINGUNGEN

Trassenpreise für 2022 und 2023

Mit Beschluss vom 28. Februar 2022 hat die BNetzA die Entgelte für die Trassenpreise 2023 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Fernverkehr um 4,0%, für den Güterverkehr um 2,3% und für den Nahverkehr um 1,8% steigen. Die gegenüber den Vorjahren höheren Dynamisierungsraten im Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr ergeben sich daraus, dass nach einer Änderung des §13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) entfallene sonstige betriebliche Erträge aus Infrastrukturanschlussverträgen in das Trassenpreissystem eingepreist wurden. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2023/2024 wird voraussichtlich Anfang Oktober 2022 durch die DB Netz AG gestellt.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2022

- Pünktlichkeit baubedingt sowie infolge höherer Netzauslastung schwächer.
- Gestiegene Umsätze aus Preis- und Mengeneffekten treiben positive operative Ergebnisentwicklung.
- Personalaufwand tarifbedingt und durch Personalaufbau angestiegen.
- Höhere Aufwendungen v.a. für Verbesserungen der Kapazität und Qualität.

DB NETZE FAHRWEG	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	92,3	94,7	-2,4	-	94,2
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	91,5	94,0	-2,5	-	93,6
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	562,6	547,7	+14,9	+2,7	542,3
davon konzernexterne Bahnen	205,4	203,0	+2,4	+1,2	179,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	36,5	37,1	-0,6	-	33,2
Gesamtumsatz in Mio. €	3.116	2.938	+178	+6,1	2.803
Außenumsatz in Mio. €	995	966	+29	+3,0	812
Anteil am Gesamtumsatz in %	31,9	32,9	-1,0	-	29,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	834	649	+185	+28,5	708
EBIT bereinigt in Mio. €	496	302	+194	+64,2	379
Brutto-Investitionen in Mio. €	3.019	3.155	-136	-4,3	2.875
Netto-Investitionen in Mio. €	718	725	-7	-1,0	636
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	51.976	51.347	+629	+1,2	48.021
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	51.787	50.994	+793	+1,6	47.545

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Pünktlichkeit entwickelte sich v.a. infolge der hohen Auslastung der Schieneninfrastruktur insbesondere im **hochausgelasteten Engpassnetz** 40 f. rückläufig. Gründe waren v.a. die höhere Bautätigkeit auf dem Netz bei gleichzeitiger Zunahme der Betriebsleistung, hoch ausgelastete Schienenwege auch ohne Bautätigkeit sowie der Anstieg von Primärstörungen v.a. im Bereich der Infrastruktur.

Die Betriebsleistung auf dem Netz stieg weiter. Treiber waren insbesondere weniger coronabedingte Ausfälle von Verkehren sowie Ausweitungen im Güterverkehr. Die Nachfrage stieg bei konzerninternen noch deutlicher als bei konzernexternen Kunden, was u.a. aus der Übernahme von Verkehren im Regionalverkehr resultierte.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr erfreulich. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen in der Folge deutlich. Dies resultierte aus v.a. preis- und leistungsbedingt höheren Erträgen, die die gestiegenen Aufwendungen u.a. für Personal mehr als kompensierten.

Die Ertragsentwicklung war deutlich positiv:

- Der Umsatz stieg preis- und nachfragebedingt deutlich.

- Unterstützend wirkte der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+31,2%/+138 Mio.€), u.a. infolge höherer Erträge aus Immobilienverkäufen sowie gestiegener Zuschüsse v.a. für die Beseitigung von Hochwasserschäden. Gegenläufig wirkten v.a. geringere Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen im Zusammenhang mit Zinslosen Darlehen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen insbesondere für Maßnahmen zum Kapazitätsausbau, zur Qualitätsverbesserung und im Zusammenhang mit den Hochwassern:

- Der Personalaufwand (+5,6%/+98 Mio.€) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeitendenzahl deutlich.
- Die Entwicklung des Materialaufwands (+6,7%/+71 Mio.€) ist maßgeblich auf höhere Instandhaltungsleistungen sowie die Beseitigung von Hochwasserschäden zurückzuführen. Gegenläufig dämpfend wirkten geringere Aufwendungen für Winterdienst.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,1%/+18 Mio.€) resultierte u.a. aus höheren Aufwendungen für Projekte sowie für IT-Leistungen. Geringere Wertberichtigungen von Forderungen wirkten entgegengesetzt aufwandsmindernd.

Der leichte Rückgang der Abschreibungen (–2,6%/–9 Mio.€) wirkte dämpfend.

Die Brutto-Investitionen gingen infolge geringerer Investitionen in das Bestandsnetz leicht zurück. Im zweiten Halbjahr 2022 erwarten wir wieder einen deutlichen Anstieg. Die Netto-Investitionen liegen leicht unterhalb des hohen Niveaus des ersten Halbjahres 2021. Geringere Investitionen v.a. in Neu- und Ausbauprojekte führten zu einem leichten Rückgang.

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 2023 der Station&Service AG. Die Behörde hat von ihrer Verlängerungsoption zur Prüfung des Genehmigungsantrages Gebrauch gemacht und die Frist des Verfahrensablaufs bis zur Genehmigungsfiktion auf den 30. September 2022 verlängert.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

Modernisierung und Neubau von Bahnhöfen

- Der Dortmunder Hauptbahnhof wird voraussichtlich 2025 eine barrierefreie Vernetzung aller Verkehrsträger ermöglichen. Ende Mai 2022 ging der vierte der acht zu modernisierenden Bahnsteige in Betrieb.
- Am Berliner Ostbahnhof haben die Bauarbeiten am Hallendach begonnen. Seit Mai 2021 wurden die Gerüstplattformen und eine das Hallendach überspannende, verfahrbare Transportbühne errichtet, um die aktuell in Ausführung befindliche Erneuerung der gesamten Dachhaut, den Einbau neuer Oberlichter und die Erneuerung des Korrosionsschutzes an allen Dachbindern durchzuführen. Der Zugverkehr kann weitestgehend fortgeführt werden.
- Die Grunderneuerung des Bahnhofs Berlin Zoologischer Garten wird in mehreren Bauabschnitten realisiert. 2021 wurden die Flächen des ersten Bauabschnitts mit der Fernbahnhalle und der Zwischenebene zu den Gleisen nach Umbau wieder in Betrieb genommen. Für die weiteren Flächen und Bauabschnitte erfolgen derzeit die Planungsleistungen. Die Maßnahmen in der S-Bahn-Halle als Teil des zweiten Bauabschnitts laufen seit Juni 2022.
- Im Projekt Frankfurt Main Hauptbahnhof – Grunderneuerung B-Ebene und Nordbau – wurde im Oktober 2020 mit dem ersten und zweiten Bauabschnitt, der Grunderneuerung der sich unterhalb des Bahnhofsvorplatzes befindenden Verteilerebene (»B-Ebene«) und der darunterliegenden (Versorgungs-)Ebenen, begonnen. Ein weiterer Bauabschnitt, in dessen Rahmen sich die Wegeleitungen für die Reisenden verändern, wurde im Mai 2022 baulich begonnen.
- In Duisburg Hauptbahnhof wurden Anfang 2022 die Bauhauptleistungen zur Erneuerung der Bahnsteige und zum Neubau des Hallendachs vergeben. Die bauliche Umsetzung des bis 2028 laufenden Umbaus startet voraussichtlich im August 2022 mit der planmäßigen Sperrung des ersten Bahnsteigs.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Reisendeninformation der Zukunft

Die Hardware und Software für die nächste Generation des Dynamischen Schriftanzeigers (DSA+) wurde fertiggestellt. Die Betriebserprobung an den dafür ausgewählten Bahnhöfen wurde im Mai 2022 mit Geräten des ersten von zwei Lieferanten begonnen. Im zweiten Halbjahr 2022 werden an weiteren Bahnhöfen die Geräte des zweiten Lieferanten im realen Betrieb getestet.

Smart City bei DB Station&Service

Mit Smart City | DB wollen wir den Lebensalltag durch intelligente und umweltfreundliche Angebote verbessern und Bahnhöfe besser in Kommunen und Städte integrieren. Im ersten Halbjahr 2022 konnten wir weitere innovative Entwicklungsschritte vornehmen, z. B.:

- **Mehr Aufenthaltsqualität:** Das eigens entwickelte Freiraum Kit sorgt mit seiner ansprechenden Gestaltung und farbenfrohen Möblierung für attraktivere Bahnhofsvorplätze. Neben Sitzgelegenheiten und Begrünungselementen bietet das Freiraum Kit Möglichkeiten für lokale Serviceangebote und Veranstaltungen und bindet den Bahnhof noch besser in das Quartiersumfeld ein. 2022 werden die bunten Stadtmöbel an drei Standorten platziert: in Berlin-Charlottenburg (saisonal von Juli bis September 2022), Kassel (seit Juni 2022) und Hannover (ab September 2022).
- **Konzentriert am Bahnhof arbeiten:** Mit unserem Coworking-Angebot everyworks bieten wir Reisenden die Möglichkeit, direkt am Bahnhof zu arbeiten. Im Februar 2022 wurde ein weiterer Standort am Hauptbahnhof in Frankfurt am Main gemeinsam mit unserem Partner Intercity-Hotel eröffnet. Ab Juli 2022 bieten wir unseren Kund:innen einen Workspace im Mannheimer Hauptbahnhof an. Weitere Standorteröffnungen sind noch 2022 geplant.
- **»Box die Abholstation«:** Automatisierte Übergabepunkte auf der letzten Meile am Bahnhof sollen anbieterübergreifend für eine Vielzahl von Services genutzt werden (z. B. Schlüsselübergaben, Paket- und Einkaufszustellungen). Im Rahmen einer neuen Kooperation mit der Deutschen Post DHL werden rund 800 zusätzliche DHL Packstationen an Bahnhöfen in ganz Deutschland bis Ende 2023 aufgestellt.
- **Smart, smarter, Hannover:** Der Startschuss für die Smart-City-Partnerschaft mit der Stadt Hannover ist am 12. Mai 2022 gefallen. Gemeinsam wollen wir attraktive Services an den Bahnhöfen anbieten. Geplant sind z. B. komfortables Wartemobiliar, neue Fahrradangebote sowie Mobility Hubs, die Sharing-Fahrzeuge für die Weiterfahrt vom Bahnhof bündeln, sowie Micro-Depots und smarte Packstationen an Bahnhöfen.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2022

- *Nachfrageentwicklung annähernd stabil.*
- *Vermietungsgeschäft erholt sich nach coronabedingten Einschränkungen wieder deutlich.*
- *Zusätzliche Belastungen durch Tarifeffekt und Corona-Sonderzahlungen sowie die Betreuung von Ukraine-Geflüchteten.*
- *Maßnahmen zur Energieeinsparung sowie zur Verbesserung von Qualität und Kundenzufriedenheit umgesetzt.*

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Anlagenqualität in Schulnote	2,78 ¹⁾	2,86	- 0,08	-	2,89
Stationshalte in Mio.	77,7	77,9	- 0,2	- 0,3	76,2
davon konzernexterne Bahnen	21,9	23,0	- 1,1	- 4,8	19,4
Gesamtumsatz in Mio. €	697	625	+ 72	+ 11,5	680
davon Stationserlöse in Mio. €	495	482	+ 13	+ 2,7	451
davon Vermietung in Mio. €	181	134	+ 47	+ 35,1	204
Außenumsatz in Mio. €	300	243	+ 57	+ 23,5	303
EBITDA bereinigt in Mio. €	142	67	+ 75	+ 112	201
EBIT bereinigt in Mio. €	61	- 7	+ 68	-	123
Brutto-Investitionen in Mio. €	490	491	- 1	- 0,2	397
Netto-Investitionen in Mio. €	245	142	+ 103	+ 72,5	216
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	6.992	6.778	+ 214	+ 3,2	6.002
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	6.955	6.702	+ 253	+ 3,8	5.936

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Die Anlagenqualität hat sich leicht verbessert.

Die Stationshalte lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021. Positive Effekte resultierten im Wesentlichen aus der Wiederaufnahme von Verkehren, die coronabedingt temporär reduziert wurden. Eine geringere Nachfrage im Regionalverkehr und bauliche Einschränkungen wirkten gegenläufig kompensierend.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr erfreulich, die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich. Treiber waren insbesondere die Erholung des Vermietungsgeschäfts sowie Preiseffekte. Höhere Aufwendungen v. a. für Personal wirkten gegenläufig leicht kompensierend:

- Der Umsatzzuwachs ist v. a. auf einen Erholungseffekt in der Vermietung nach coronabedingten Einbußen sowie auf dynamisierte, preisbedingt höhere Stationsentgelte konzerninterner Kunden zurückzuführen.
- Auch die sonstigen betrieblichen Erträge (+ 25,0 % / + 14 Mio. €) stiegen. Hier wirkten v. a. Zuwächse bei der Vermarktung von Werbeflächen an konzernexterne Kunden sowie ein Anstieg von Leistungen für konzerninterne Kunden.

Auf der Aufwandsseite kam es zu Zusatzbelastungen insbesondere im Personalaufwand:

- Der Personalaufwand (+6,8%/+15 Mio. €) stieg infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt.
- Die Abschreibungen (+9,5%/+7 Mio. €) erhöhten sich investitionsbedingt deutlich.
- Der leichte Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+1,6%/+2 Mio. €) resultierte v.a. aus gestiegenen Aufwendungen für Mieten und IT-Projekte. Zudem wirkten u.a. Effekte aus höheren Wertberichtigungen von Forderungen sowie eine wieder steigende Reisetätigkeit aufwandserhöhend. Gegenläufig wirkten v.a. ein im Wesentlichen coronabedingter Sondereffekt im Zusammenhang mit Marketingaufwendungen für Einkaufsbahnhöfe teilweise kompensierend.
- Der Materialaufwand blieb annähernd unverändert. Zusätzliche Aufwendungen für projektbezogene Instandhaltungen wurden durch einen Rückgang coronabedingter zusätzlicher Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen an unseren Stationen kompensiert. Die Energieaufwendungen stiegen leicht. Negative Preiseffekte konnten dabei teilweise durch Maßnahmen zur Energieeinsparung kompensiert werden.

Die Brutto-Investitionen lagen stabil auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021, die Investitionszuschüsse verlaufen jedoch saisonal bedingt unterjährig nachläufig, sodass temporär die Netto-Investitionen deutlich über dem Niveau des ersten Halbjahres 2021 liegen. Gegenläufig wirkte der Rückgang der Investitionszuschüsse. Im zweiten Halbjahr 2022 erwarten wir wieder eine deutliche Ausweitung der Brutto-Investitionen.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg per 30. Juni 2022 v.a. infolge eines Personalzuwachses insbesondere in den Bereichen Bau- und Anlagenmanagement.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

RAHMENBEDINGUNGEN

- Auf den Energiemärkten 18f. kam es im ersten Halbjahr 2022 zu sehr starken Preisanstiegen.
- Zu der seit Anfang 2021 grundsätzlich an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übergegangenen Kompetenz zur Anerkennung von Prüfsachverständigen (PSV) wurde für Unternehmen mit Prüforganisationen die Möglichkeit geschaffen, sich diese Prüforganisation vom EBA nach vorgegebenen Kriterien als Prüfstelle für die im eigenen Unternehmen eingesetzten PSV anerkennen zu lassen, womit einige der Aufgaben und Kompetenzen wieder auf das Unternehmen übergehen. Über eine solche Prüfstelle

kann die Vorbereitung auf die PSV-Anerkennung stärker auf die Belange des Unternehmens ausgerichtet werden. Außerdem geht die Federführung bei den Anerkennungs-gesprächen und dem Monitoring der PSV vom EBA auf die Prüfstelle über. Aus oben genannten Gründen hat die DB Energie GmbH die Anerkennung ihrer Prüforganisation als Prüfstelle für den Bereich Elektrotechnik vorbereitet und mit Bescheid des EBA vom 23. März 2022 bestätigt bekommen, dass alle entsprechenden Anforderungen zur Anerkennung als Prüfstelle erfüllt sind.

UMWELTMASSNAHMEN

Energieversorgung für alternative Antriebe

Ergänzend zur weiteren Elektrifizierung des DB-Strecken-netzes realisiert DB Netze Energie Versorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Hierbei verfolgt DB Netze Energie verschiedene Technologieansätze:

- Hinsichtlich der Energieversorgung von Akkuzügen Nr. 45 wurde im ersten Halbjahr 2022 der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für Ladeinfrastruktur für Schienenpersonennahverkehre im Akkumetz Schleswig-Holstein zwischen dem Land Schleswig-Holstein, dem Aufgabenträger NAH.Schleswig-Holstein sowie DB Netze Fahrweg und DB Netze Energie geschlossen. Darüber hinaus wurden gemeinsam mit DB Netze Fahrweg die Planungen zur Errichtung von Nachladeinfrastruktur im Pfalznetz in Rheinland-Pfalz sowie im Niederrhein-Münsterland-Netz in Nordrhein-Westfalen weiter vorangebracht.
- DB Netze Energie ist Projektpartner in einem durch das BMDV geförderten Verbundprojekt zwischen dem DB-Konzern und Siemens Mobility zur Zulassung und Erprobung des von Siemens Mobility neu entwickelten Brennstoffzellentriebzugs Mireo Plus H für den Schienenpersonennahverkehr. Bei diesem Projekt ist DB Netze Energie für die Entwicklung einer innovativen Versorgungsinfrastruktur für Wasserstoff Nr. 53 verantwortlich. Im ersten Halbjahr 2022 wurde die Fertigung der mobilen Wasserstoffbetankungsanlage als Teil der innovativen Versorgungsinfrastruktur abgeschlossen.
- DB Netze Energie unterstützt die Erprobung und den Regelbetriebseinsatz von alternativen Kraftstoffen im DB-Konzern. Dazu zählt seit Mitte 2020 ein Feldversuch des advanced TrainLab Nr. 159, bei dem die Versorgung mit 100% HVO-Kraftstoff Nr. 164 über einen mobilen Tankcontainer erfolgt. Die testweise Versorgung und der Betrieb des mobilen Tankcontainers wurden im ersten Halbjahr 2022 erneut um ein weiteres halbes Jahr bis Ende 2022 verlängert.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2022

- Absatz- und Umsatzsteigerungen aus Traktionsstrom und stationären Energien.
- Sicherungsstrategie begrenzt Auswirkungen von deutlichen Preisanstiegen am Energiebezugsmarkt.
- Versorgungssicherheit stabil auf hohem Niveau.

DB NETZE ENERGIE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Versorgungssicherheit in %	99,99 ¹⁾	99,99 ¹⁾	-	-	99,99
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	3.833	3.712	+121	+3,3	4.031
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.150	1.168	-18	-1,5	717,9
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	7.022	6.835	+187	+2,7	7.268
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	190,2	195,8	-5,6	-2,9	208,3
Gesamtumsatz in Mio. €	1.946	1.458	+488	+33,5	1.410
Außenumsatz in Mio. €	1.051	695	+356	+51,2	640
EBITDA bereinigt in Mio. €	76	81	-5	-6,2	65
EBIT bereinigt in Mio. €	35	40	-5	-12,5	23
Brutto-Investitionen in Mio. €	102	127	-25	-19,7	67
Netto-Investitionen in Mio. €	27	38	-11	-28,9	23
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	1.905	1.890	+15	+0,8	1.747
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	1.896	1.883	+13	+0,7	1.737

¹⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte unverändert beibehalten werden.

Die Mengenentwicklung war durch Absatzsteigerungen im Traktionsstrom sowie bei stationären Energien geprägt:

- Der Absatz von Traktionsstrom stieg v.a. durch eine höhere Nachfrage im Personenfernverkehr sowie von konzernexternen Kunden. Ein Rückgang im Regional- und Güterverkehr wirkte leicht dämpfend.
- Die durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden lag etwas unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2021.
- Der Stromabsatz im Bereich der stationären Energien stieg. Positive Effekte aus neuen Geschäften wurden durch den Rückgang von Portfoliooptimierungsmaßnahmen am Energiemarkt teilweise aufgezehrt.
- Die Nachfrage nach Dieselmotorkraftstoffen ging getrieben durch die Entwicklung im Güterverkehr zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung war etwas schwächer. Die Zuwächse auf der Absatzseite wurden durch höhere Energiebezugsaufwendungen aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen gingen leicht zurück.

Die Erträge wuchsen spürbar:

- Der Umsatz stieg v.a. infolge eines deutlich höheren Preisniveaus. In den Bereichen Traktionsstrom und stationäre Energien führten zudem höhere Absatzmengen zu einer Steigerung. Gegenläufig wirkte der Nachfragerückgang im Bereich Dieselmotorkraftstoffe.
- Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge (-60,6%/-20 Mio. €) resultierte v.a. aus einem geänderten Ausweis von Erträgen für die Vorhaltung und Betriebsführung von Gleichstromversorgungsanlagen, die seit dem ersten Halbjahr 2022 in den Umsätzen ausgewiesen werden. Bereinigt um diesen Effekt wäre der Rückgang weniger deutlich gewesen. Er resultierte v.a. aus dem Wegfall positiver Einmaleffekte aus dem ersten Halbjahr 2021.

Auf der Aufwandsseite ergaben sich v.a. preisbedingt sowie infolge einer gestiegenen Nachfrage in einzelnen Bereichen zusätzliche Belastungen im Materialaufwand:

- Der Materialaufwand (+36,8%/+476 Mio. €) nahm deutlich zu. Gestiegene Absatzmengen- und -preise bei stationären Energien sowie eine deutliche Steigerung der Bezugspreise für Traktionsenergien, im Energiehandel und für CO₂-Zertifikate führten zu einem Anstieg der Energiebezugsaufwendungen. Der Preisanstieg im Bereich Dieselmotorkraftstoffe überstieg gegenläufige Effekte aus der rückläufigen Nachfrage deutlich.
- Der Personalaufwand (+4,1%/+3 Mio. €) stieg v.a. tarifbedingt.

Die übrigen Aufwandspositionen gingen leicht zurück:

- Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-10,2%/-6 Mio. €) wirkten v.a. der Wegfall von Rückstellungszuführungen im ersten Halbjahr 2021 sowie positive Effekte aus Wertberichtigungen auf Forderungen aufwandsmindernd. Gegenläufig entwickelten sich u.a. Aufwendungen im Zusammenhang mit IT-Projekten und -Leistungen.
- Die Abschreibungen lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021.

Die Investitionen gingen infolge des Wegfalls eines Einmaleffekts aus der Aktivierung eines Leasingvertrags im ersten Halbjahr 2021 deutlich zurück.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag nahezu auf dem Niveau per 30. Juni 2021.

Beteiligungen/Sonstige

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governance-Funktionen 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 E.C.O. GROUP

Die DB E.C.O. Group bietet ihren Kunden Engineering-, Consulting- und Operations-Know-how des DB-Konzerns aus einer Hand an. Zu ihren Tochtergesellschaften gehören DB Engineering&Consulting (DB E&C), die Deutsche Bahn International Operations (DBIO), infraView und ESE.









DB Engineering & Consulting

- Die DB E&C hat den Zuschlag für die Modernisierung der Verkehrsstation Duisburger Hauptbahnhof in einer Bietergemeinschaft erzielt. Die Hauptbauarbeiten beginnen voraussichtlich Ende 2022. DB E&C übernimmt die technische Federführung und begleitet alle Bauüberwachungsleistungen sowie die Umwelt- und Geo-Services.
- Das Projekt der lettischen Strecke Vangazi–Salaspils–Misa ist in die nächste Phase eingetreten. Die Planungen der DB E&C umfassen u.a. eine kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke – weltweit gibt es nur vier Brücken, auf denen die Fahrwege für eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke und eine Autobahn kombiniert sind.
- Bei DB E&C schreitet die BIM-Implementierung weiter voran. 2022 kommt BIM mit ersten Projekten auf der Baustelle an.

Deutsche Bahn International Operations

- Die DBIO übernimmt als führende Partnerin eines Joint Ventures Planung, Betrieb und Instandhaltung des Schienenpersonenverkehrs in der Metropolregion Toronto. Das 450 km lange Streckennetz soll komplett modernisiert und erweitert werden. Mit einem Betriebs- und Instandhaltungsvolumen im zweistelligen Milliardenbereich handelt es sich hierbei um ein sehr wichtiges Nahverkehrsprojekt in Kanada.
- Das Konsortium DBCC Transport unter der Leitung der DBIO wurde mit dem Betrieb einer Güterverkehrsstrecke in Uruguay beauftragt. Diese ist Teil eines großen staatlichen Investitionsprogramms rund um ein neues Zellstoffwerk. Das Projekt gilt aktuell als wichtigstes Wirtschaftsprogramm in Uruguay.
- Die DBIO konnte sich im Wettbewerb um einen Millionenauftrag für das erste Hochleistungsverkehrsprojekt Indiens durchsetzen und den Betrieb und die Instandhaltung eines regionalen Schnellbahnsystems übernehmen. Das Projekt wird die Metropolen Delhi, Ghaziabad und Meerut über eine Strecke von 82 km verbinden. Das Auftragsvolumen des über zwölf Jahre laufenden Vertrags liegt im dreistelligen Millionenbereich. Der Vertrag wurde Anfang Juli 2022 unterzeichnet.

DB NEW MOBILITY

DB New Mobility bündelt das Angebot des DB-Konzerns an neuer Mobilität. Dazu gehören die Angebote von [ioki](#) , [Mobimeo](#)  und [CleverShuttle](#)  sowie die Produkte [Call a Bike](#) , [Flinkster](#) , [Bonvoyo](#)  und [Curbside Management](#)  von [DB Connect](#) . Das Ökosystem DB New Mobility arbeitet gemeinsam daran, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver zu machen, und wendet sich mit seinem integrierten Angebot an öffentliche Aufgabenträger wie Kommunen und Verkehrsverbünde sowie an B2B-Kunden.

- Im ersten Halbjahr 2022 hat CleverShuttle sechs On-Demand-Verkehre gestartet – in Aschaffenburg, Neustadt a.d. Donau, Rosenheim, Dresden, Kassel und Hanau. Zusätzlich wurde CleverShuttle von der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF) mit der Betriebserweiterung des On-Demand-Verkehrs Hopper beauftragt. Ab Herbst 2022 soll der Verkehr auf sechs neue Kommunen im Kreis Offenbach ausgeweitet werden. Mit insgesamt über 40 Fahrzeugen macht die Erweiterung den Hopper zum größten ÖPNV-integrierten On-Demand-Angebot in Deutschland.
- ioki konnte seine Position als Vorreiter für digitale bedarfsgerechte Mobilität und Mobilitätsanalysen weiter steigern. On-Demand-Verkehre mit der ioki-Software erhielten im ersten Halbjahr 2022 den Deutschen Verkehrswendepreis 2022 der Allianz pro Schiene e. V. und wurden als Teil des Forschungsprojekts Reallabor Hamburg (RealLabHH) mit dem Innovationspreis Reallabore 2022 ausgezeichnet. Zu den wichtigsten Projektstarts 2022 zählen bisher u.a. der Start des City-Shuttles in Aschaffenburg, ein neues autonomes On-Demand-Angebot in Bad Birnbach sowie gemeinsame Verkehre in Neustadt a.d. Donau und im Chiemgau mit den DB-Töchtern DB Regio Bus und CleverShuttle.
- Mobimeo entwickelt als Technologiepartner der Brancheninitiative Mobility inside (Mi) das Frontend der Mi-White-label-Apps. Für die ersten sechs teilnehmenden Verkehrsverbünde wurden die Apps, die öffentliche Verkehrsmittel regionenübergreifend verknüpfen, im Frühjahr 2022 erfolgreich auf den Markt gebracht. Gleichzeitig erfolgte der Relaunch der App DB Streckenagent von DB Regio auf der Basis der Mobility-as-a-Service-Plattform (MaaS) von Mobimeo. Sie bietet deutschlandweit einen einfachen Zugang zu Echtzeitinformationen im ÖPNV.
- Curbside Cockpit, eine Software-Anwendung von DB Connect und DB System, trägt dazu bei, Nahverkehrs- und Sharing-Angebote besser zu vernetzen. Hierfür werden vorgesehene Abstellflächen digital reguliert, was das korrekte Abstellen von Mobilitätsangeboten fördert. GPS-Daten und strukturierte Mobilitätszonen helfen dabei, Kommunen und Städten, Mobilitätsanbietern und Nutzern

eine bessere Übersicht der Sharing-Angebote vor Ort zu geben. Am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen als Mobility Hub ist das Curbside Cockpit seit November 2021 im Pilotbetrieb aktiv. Weitere Angebote von DB Connect: **Bonvoyo** und der HVV führen nach erfolgreichem Abschluss des Reallabors Hamburg auch 2022 die Zusammenarbeit weiter, mit dem Ziel, das Mobilitätsbudget zum Reisebegleiter aller Arbeitnehmer:innen in der Hansestadt zu machen. Flinkster, das größte stationsbasierte Carsharing-Netzwerk Deutschlands, wurde vom Deutschen Institut für Service-Qualität und dem Nachrichtensender n-tv im Rahmen des Awards Deutschlands Beste Online-Portale 2022 ausgezeichnet.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2022

- Personalaufwand infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt gestiegen.
- Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.
- Ergebnis rückläufig.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
BETEILIGUNGEN/SONSTIGE					
Gesamtumsatz in Mio. €	2.790	2.616	+174	+6,7	2.398
DB Business Services	0	2	-2	-100	31
DB Operational Services	3.213	3.003	+210	+7,0	2.759
Sonstige/Konsolidierung	-423	-389	-34	+8,7	-392
Außenumsatz in Mio. €	314	270	+44	+16,3	280
EBITDA bereinigt in Mio. €	-49	14	-63	-	-119
EBIT bereinigt in Mio. €	-328	-263	-65	+24,7	-366
DB Business Services	-38	-36	-2	+5,6	-36
DB Operational Services	-22	23	-45	-	-59
Sonstige	-268	-250	-18	+7,2	-271
Brutto-Investitionen in Mio. €	290	327	-37	-11,3	318
DB Business Services	1	3	-2	-66,7	2
DB Operational Services	164	169	-5	-3,0	202
Sonstige	125	155	-30	-19,4	114
Netto-Investitionen in Mio. €	286	327	-41	-12,5	318
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	58.975	58.187	+788	+1,4	54.926
DB Business Services	11.573	11.636	-63	-0,5	11.907
DB Operational Services	44.937	43.984	+953	+2,2	40.576
Sonstige	2.465	2.567	-102	-4,0	2.443
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	58.657	58.124	+533	+0,9	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), Bauprojekten (DB Bahnbau) sowie Fahrzeugprojekten (DB Fahrzeuginstandhaltung). Zudem stiegen die Leistungen von DB Vertrieb, DB Connect, DB Services sowie DB Sicherheit infolge der Nachfragerhöhung im Personenverkehr.

Die Umsätze mit konzernexternen Kunden stiegen auf niedrigerem Niveau deutlich an. Dies resultierte im Wesentlichen aus erholungsbedingten Zuwächsen bei der DB Vertrieb sowie einem gestiegenen Projektgeschäft der DB Bahnbau-Gruppe. Gegenläufig teilweise dämpfend wirkten u.a. Rückgänge im Projektgeschäft der DB E.C.O.-Gruppe.

Die operativen Ergebnisgrößen des Bereichs Sonstige werden maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung, die für die Geschäftsfelder erbracht werden. Eine Weiterbelastung an die Geschäftsfelder über eine Konzernumlage findet nicht statt. Die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT entwickelten sich deutlich schwächer, da die Zuwächse auf der Ertragsseite durch Aufwandssteigerungen mehr als aufgezehrt wurden.

Belastungen resultierten u.a. aus höheren Aufwendungen für Personal (im Wesentlichen tarifbedingt), einem gestiegenen Bedarf an internen Dienstleistungen (DB Systel), höheren Energiekosten sowie höheren Effekten aus der Wertberichtigung von Lagermaterial (DB Fahrzeuginstandhaltung). Auch die Mietaufwendungen lagen über dem Niveau des ersten Halbjahres 2021. Saisonale Schwankungen v.a. im Bauprojektgeschäft hatten ebenfalls einen negativen Effekt. Gegensteuerungsmaßnahmen sowie die positive Geschäftsentwicklung u.a. bei DB Systel und DB Connect konnten die Effekte teilweise kompensieren.

Der Rückgang der Investitionen resultierte im Wesentlichen aus in Summe geringeren Effekten aus der Verlängerung und Anpassung bestehender Miet- und Leasingverträge bei DB Immobilien. Bei DB Connect führten Lieferengpässe von Fahrzeugen zu einer geringeren Investitionstätigkeit.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg v.a. getrieben durch einen Personalaufbau bei Gesellschaften der DB Operational Services, insbesondere bei der DB E.C.O.-Gruppe, der DB Systel, der DB Fahrzeuginstandhaltung und der DB Sicherheit infolge von ausgeweiteten Digitalisierungs- und Qualitätsmaßnahmen, zusätzlichen Sicherheitserfordernissen sowie der Erhöhung der Eigenfertigungstiefe. Gegenläufig sank hingegen die Zahl der Mitarbeitenden bei der DB Vertrieb und den Personaldienstleistern des DB-Konzerns. Auch in der Konzernzentrale ging die Zahl der Mitarbeitenden zurück.

Geschäftsfeld DB Arriva

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Das Umfeld für den europäischen Personenverkehr verbesserte sich ab Frühjahr 2022 durch den Rückgang der Corona-Infektionszahlen. Die behördlichen Kontakt- und Reisebeschränkungen wurden international schrittweise gelockert bzw. ganz aufgehoben. Die Beschränkungen im Personenverkehr wurden in anderen europäischen Ländern um einige Zeit früher zurückgenommen als in Deutschland. Die Pflicht zum Tragen einer Maske im Personenverkehr ist in Europa aktuell sehr uneinheitlich geregelt. In den meisten Ländern wurde die Maskenpflicht im Nah- und Fernverkehr jedoch komplett aufgehoben. Die genannten Effekte führten im ersten Halbjahr 2022 zu einem Anstieg der Verkehrsleistung, das Vor-Corona-Niveau wurde aber insgesamt noch nicht wieder erreicht.

Vereinigtes Königreich

- Nach dem Williams-Shapps-Plan für den Schienenverkehr schafft die britische Regierung eine neue öffentliche Einrichtung, die Great British Railways (GBR), die das Schienennetz betreiben und entwickeln, die Eisenbahninfrastruktur besitzen und die Umsätze aus den Fahrgebern erhalten soll. Der private Sektor wird durch die Entwicklung und die Umsetzung von Verträgen über Personenverkehrsdienste weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Das britische Ministerium für Verkehr hat eine Konsultation veröffentlicht, in der die erforderlichen Gesetzesänderungen untersucht und Meinungen eingeholt werden.
- Die Mitglieder der Gewerkschaft RMT stimmten für einen Arbeitskampf mit Streiks bei den 13 vom britischen Verkehrsministerium beauftragten Schienenverkehrsbetreibern (für DB Arriva sind dies Chiltern Railways und Cross-Country) und dem Infrastrukturbetreiber Network Rail. Auch andere Gewerkschaften im Bahnsektor haben ihre gewerkschaftlichen Betätigungen verstärkt. Die landesweiten Streiks fanden im Rahmen eines Konflikts über Löhne und Arbeitsbedingungen statt, bei dem die britische Eisenbahnbranche eng mit der Regierung und den Gewerkschaften zusammenarbeitet, um ein Reformprogramm zur Kostensenkung, Effizienzsteigerung und Förderung des Aufschwungs umzusetzen.

- Die britische Regierung hat mit einem letzten Corona-Unterstützungspaket weitere Mittel zur Unterstützung von Busangeboten von April bis Oktober 2022 bekannt gegeben.
- Neben der Verlängerung der sog. Bus Recovery Grants kündigte die britische Regierung im Rahmen der nationalen Busstrategie (NBS) Finanzierungspakete für den Plan zur Verbesserung des Busangebots (Bus Service Improvement Plan) an, um die Umgestaltung der Busdienste zu unterstützen. Die Betreiber und die lokalen Behörden als Partner arbeiteten gemeinsam an den Angeboten im Rahmen des British Support for Infrastructure Project (BSIP).

Mainland Europe

- Die Erholung von Corona hat sich in ganz Europa fortgesetzt, und obwohl einige Auswirkungen fortbestehen, hat Corona derzeit nur begrenzte Auswirkungen auf die betriebliche Tätigkeit.
- In ganz Europa stellen Steigerungen und Volatilität der Treibstoffpreise eine große Herausforderung dar. Dies wird teilweise durch Indexierung der Verträge, Absicherung und Preisgestaltung gemildert, aber nicht vollständig ausgeglichen.
- Der Mangel an Fahrer:innen und der Druck auf die Löhne in ganz Europa halten an, was zusammen mit der allgemeinen Inflation ein schwieriges Umfeld für 2022 schafft. Es werden weiterhin alternative Möglichkeiten zur Beschaffung von Arbeitskräften oder zur Abfederung von Kostensteigerungen geprüft.

AUFTRAGSBESTAND

Gewonnene Verkehrsverträge

VERTRAGSGEWINNE (BUS) - 1. HALBJAHR 2022		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm	
			p. a. ¹⁾	insgesamt ¹⁾
Slowakei	Region Košice	04/2022-03/2029	12,2	85,3
Niederlande	Friesland ²⁾	12/2022-12/2024	21,6	43,1
Niederlande	Brabant Oost ²⁾	12/2024-12/2026	19,0	38,0
Vereinigtes Königreich	TfL Contracts x 5 ³⁾	Variabel	5,8	23,3
Sonstige ³⁾		3 Monate-4 Jahre	31,5	17,0
Insgesamt			90,1	206,7

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.

³⁾ Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

Wesentliche Neuinbetriebnahmen

WESENTLICHE NEUINBETRIEBNAHMEN (BUS) 2021 - 1. HALBJAHR 2022 ¹⁾		Laufzeit	Mio. Buskm p. a.	davon versus 1. Halbjahr 2021
Slowakei	Region Bratislava	11/2021-11/2031	15,3	+7,7
Insgesamt ²⁾			15,3	+7,7

¹⁾ Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.

²⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Wesentliche Vertragsbeendigungen

WESENTLICHE VERTRAGSBEENDIGUNGEN (SCHIENE) 2021 - 1. HALBJAHR 2022 ¹⁾		Beendigung	Mio. Trkm p. a.	davon versus 1. Halbjahr 2021
Schweden	E20 Train Roslagsbanan	04/2022	3,2	-0,5
Insgesamt ¹⁾			3,2	-0,5

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

WESENTLICHE VERTRAGSBEENDIGUNGEN (BUS) 2021 - 1. HALBJAHR 2022 ¹⁾		Beendigung	Mio. Buskm p. a.	davon versus 1. Halbjahr 2021
Portugal	Portugal Nord	12/2021	9,1	-4,6
Dänemark	Movia A18	06/2021	5,0	-2,5
Dänemark	NT26.4	08/2021	3,0	-1,5
Slowakei	Nitra	12/2021	4,2	-2,1
Tschechische Republik	Region Královéhradecký	02/2021	6,9	-1,2
Tschechische Republik	Region Ústecký	11/2021	2,9	-1,5
Insgesamt ¹⁾			31,1	-13,4

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Auftragsbestand

AUFTRAGSBESTAND / in Mrd. €	30.06. 2022	31.12. 2021	Veränderung	
			absolut	%
DB Arriva	11,3	13,6	-2,3	-16,9
gesichert	8,3	9,9	-1,6	-16,2
ungesichert	3,0	3,7	-0,7	-18,9

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

Im ersten Halbjahr 2022 ist der Auftragsbestand insgesamt gesunken. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 0,6 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 1,7 Mrd. € und Prämissenänderungen von –1,2 Mrd. € gegenüber. Die Prämissenänderungen beinhalten im Wesentlichen den Verkauf des Geschäfts in Schweden zum 1. Juli 2022.

UMWELTMASSNAHMEN

- Im Februar 2022 hat die zu DB Arriva gehörende Eisenbahngesellschaft Chiltern den ersten HybridFLEX-Zug mit einer Geschwindigkeit von 100 mph auf dem nationalen Schienennetz des Vereinigten Königreichs in den Fahrgastbetrieb genommen. Der HybridFLEX ist das Ergebnis einer vierjährigen Partnerschaft zwischen Chiltern Railways, Porterbrook (dem Eigentümer des Zuges) und Rolls-Royce. Der Zug wurde mit einem Antriebsaggregat von Rolls-Royce ausgerüstet, was leisere und schnellere Fahrten und eine 25-prozentige Reduzierung der Treibhausgasemissionen bedeutet. Auch Stickoxide und Schadstoffe werden um 70 bis 90 % reduziert. Der HybridFLEX-Zug senkt den Kraftstoffverbrauch erheblich und reduziert den Lärm in und um Bahnhöfe und Stadtgebiete um bis zu 75 %. Er bietet die Möglichkeit, dass die Kund:innen in Zukunft schneller reisen können, da er schneller aus dem Bahnhof herausfahren kann.
- Im März 2022 hat DB Arriva dazu beigetragen, eine staatliche Finanzierung für 74 neue **Null-Emissions-Busse** grün **Nr. 63** in West Yorkshire und Hertfordshire zu sichern: DB Arriva UK Bus erhält in zwei Regionen Fördermittel, um seine Ansprüche an die Nachhaltigkeit und sein Streben nach einer emissionsfreien Flotte zu beschleunigen. Die britische Regierung hat die Gewinner der Finanzierung für Elektrofahrzeuge im Rahmen ihres ZEBRA-Programms (Zero Emission Bus Regional Areas) bekannt gegeben.
- Im Rahmen seines Engagements für die Nachhaltigkeit hat DB Arriva gemeinsam mit dem tschechischen Kraftstoffhändler Čepro und dem tschechischen Chemieunternehmen Spolchemie ein Projekt zur Nutzung von Wasserstoff im Schienenverkehr gestartet. DB Arriva strebt den Kauf und den Betrieb eines Wasserstoffzuges an, der den Personenverkehr v.a. auf nicht elektrifizierten Strecken in der Region Ústí nad Labem übernehmen könnte, wo er Diesellokomotiven teilweise ersetzen würde.
- Im Frühjahr 2022 führte DB Arriva in den Regionen Friaul-Julisch Venetien und Venetien 16 neue Busse ein, die mit Biomethan (CNG) betrieben werden und damit zu den ersten Fahrzeugen dieser Art in diesen Regionen gehören, die im inner- und außerstädtischen Verkehr eingesetzt werden können.
- ProRail, DB Arriva Niederlande und die Provinzen Overijssel, Gelderland und Friesland testen einen innovativen neuen Batteriezug – WINK –, um herauszufinden, ob Züge auf nicht elektrifizierten Bahnstrecken (teilweise) mit einer Batterie anstelle von Diesel betrieben werden können. Das ist eine gemeinsame Anstrengung auf dem Weg zu einem emissionsfreien öffentlichen Verkehr. Die Tests verliefen erfolgreich.

- 2022 wurden alle Dieselmotoren in der Region Limburg auf hydrierte Pflanzenöle (HVO) als nachhaltigeren Kraftstoff umgestellt. Insgesamt fahren seit Februar 2022 22 % der Busflotte von DB Arriva in der Region mit HVO.

BETEILIGUNGEN

- Der Verkauf der Aktivitäten von DB Arriva in Schweden an die finnische Eisenbahngesellschaft VR Group wurde am 1. Juli 2022 abgeschlossen, nachdem die Transaktion im März 2022 bekannt gegeben worden war. Die Transaktion führte zu einer Übertragung aller Geschäftsbereiche und aller Mitarbeitenden von DB Arriva Schweden.
- Im Mai 2022 erzielte DB Arriva eine Vereinbarung mit der Dan Group über den Erwerb seines verbleibenden Busgeschäfts in Lissabon, Portugal. Die Transaktion wird voraussichtlich im dritten Quartal 2022 abgeschlossen.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2022

→ Leistungsentwicklung hauptsächlich durch Erholungseffekte getrieben – Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreicht.

→ Umsatz gestiegen, v.a. aufgrund von Corona-Erholungseffekten.

DB ARRIVA	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Pünktlichkeit Schiene (Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) ¹⁾ in %	92,5	94,8	- 2,3	-	90,8
Reisende Bus und Schiene in Mio.	799,9	555,2	+ 244,7	+ 44,1	1.124
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	3.174	1.570	+ 1.604	+ 102	5.973
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	465,0	475,3	- 10,3	- 2,2	542,0
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	54,8	52,4	+ 2,4	+ 4,6	81,4
Gesamtumsatz in Mio. €	2.175	1.931	+ 244	+ 12,6	2.690
Außenumsatz in Mio. €	2.174	1.930	+ 244	+ 12,6	2.687
EBITDA bereinigt in Mio. €	197	166	+ 31	+ 18,7	326
EBIT bereinigt in Mio. €	- 8	- 31	+ 23	- 74,2	101
Brutto-Investitionen in Mio. €	120	88	+ 32	+ 36,4	323
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	41.877	44.345	- 2.468	- 5,6	52.590
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	42.518	44.949	- 2.431	- 5,4	53.305

¹⁾ Methodenänderung in der Sparte UK Trains in 2021 mit rückwirkender Anpassung des Werts für das erste Halbjahr 2019.

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr nahm leicht ab, dies ist weitgehend auf ungünstige Wetterereignisse und Probleme im Zusammenhang mit der Flotte zurückzuführen.

Die Leistungsentwicklung hat sich stark erholt, aber das Vor-Corona-Niveau wurde noch nicht wieder erreicht. Insgesamt führten die Erholungseffekte zu einem Anstieg der Reisendenzahl (Bus und Schiene) sowie der Betriebsleistung im Schienenverkehr. Dämpfende Effekte ergaben sich aus weiterhin bestehenden Belastungen durch die Corona-Pandemie.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich v.a. aufgrund des anhaltenden Erholungsprozesses verbessert, bleibt aber weiterhin angespannt.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt positiv:

- Der Umsatz stieg hauptsächlich aufgrund von Corona-Erholungseffekten in allen Sparten sowie aufgrund von Wechselkurseffekten. Die insgesamt niedrigeren Bestellerentgelte hatten einen dämpfenden Effekt. Niedrigere staatliche Unterstützungszahlungen, insbesondere im Vereinigten Königreich, wurden teilweise durch höhere Zahlungen aufgrund allgemeiner Preisanpassungen in Mainland Europe ausgeglichen.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (- 34,7%/- 76 Mio. €) sind deutlich gesunken. Die geringeren staatlichen Unterstützungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Corona wurden teilweise durch höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit Portfolioanpassungen sowie durch positive Wechselkurseffekte ausgeglichen.

Auf der Aufwandsseite gab es einen deutlichen Anstieg:

- Der starke Anstieg des Materialaufwands (+ 18,1%/ + 124 Mio. €) ist im Wesentlichen auf höhere Energie-, Instandhaltungs- und Schienenersatzverkehrskosten sowie auf Wechselkurseffekte zurückzuführen.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+ 9,0%/ + 23 Mio. €) sind ebenfalls gestiegen. Diese Entwicklung war hauptsächlich auf die Umgliederung von Managementgebühren für die Zentralisierung von Abteilungen bei UK Bus (die in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgeglichen wurden) sowie auf negative Wechselkurseffekte zurückzuführen.
- Die Abschreibungen (+ 4,1%/ + 8 Mio. €) erhöhten sich v.a. aufgrund höherer Investitionen 2021 bei Mainland Europe, die teilweise durch Rückgänge infolge der geänderten Bilanzierung von Leasingobjekten bei Chiltern Railways ausgeglichen wurden. Bereinigt um Wechselkurseffekte ist der Anstieg schwächer.
- Der Personalaufwand (- 0,8%/- 8 Mio. €) war nahezu unverändert. Effekte v.a. aus der geringeren Mitarbeitendenzahl wurden durch negative Währungskurseffekte weitgehend ausgeglichen.

Die Investitionen stiegen aufgrund von Projekten bei UK Bus und des Abschlusses von Investitionsmaßnahmen für Verkehre bei Mainland Europe erheblich an. Ein teilweise kompensierender Effekt ergab sich aus dem Wegfall der hohen Investitionen in den Niederlanden im ersten Halbjahr 2021.

Die Anzahl der Mitarbeitenden sank in allen Sparten.

Sparte UK Bus

- Erholung setzt sich fort, aber es bestehen noch Corona-Effekte.
- Geringere staatliche Unterstützungsmaßnahmen gleichen Erholungseffekte teilweise aus.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
SPARTE UK BUS					
Reisende in Mio.	262,5	160,2	+102,3	+63,9	353,7
Betriebsleistung in Mio. Buskm	143,0	152,0	-9,0	-5,9	172,8
Gesamtumsatz in Mio. €	467	404	+63	+15,6	543
Außenumsatz in Mio. €	467	404	+63	+15,6	542
EBITDA bereinigt in Mio. €	47	33	+14	+42,4	59
EBIT bereinigt in Mio. €	-1	-11	+10	-90,9	15
Brutto-Investitionen in Mio. €	19	7	+12	+171	28
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	13.260	14.185	-925	-6,5	15.475

UK Bus verzeichnete nach dem Wegfall von coronabedingten Einschränkungen wie strikten Lockdowns zu Jahresbeginn 2021 einen Anstieg der Reisenden. Der Verlust von Ausschreibungen in London hatte einen dämpfenden Effekt.

Die Fahrpläne wurden an das derzeitige Leistungsniveau angepasst, wodurch das regionale Verkehrsangebot reduziert wurde.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich verbessert. Das Umsatzwachstum übertraf die negativen Auswirkungen der rückläufigen staatlichen Corona-Unterstützungsleistungen und die höheren Ausgaben, die hauptsächlich auf Wechselkurseffekte zurückzuführen sind. Die operativen Ergebnisgrößen haben sich verbessert.

Die Entwicklung der Erträge war insgesamt positiv:

- Die Umsatzentwicklung verbesserte sich, hauptsächlich aufgrund der Erholung der Nachfrage sowie positiver Wechselkurseffekte.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen stark zurück, v.a. infolge geringerer Corona-Unterstützungsmaßnahmen durch die Erholung der Nachfrage. U.a. positive Währungskurseffekte hatten einen dämpfenden Effekt. Auf der Aufwandsseite führten hauptsächlich negative Wechselkurseffekte zu einem Anstieg:
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen aufgrund der Umgliederung von Managementgebühren für die Zentralisierung von Abteilungen (ausgeglichen in den sonstigen betrieblichen Erträgen) sowie negativer Wechselkurseffekte an.
- Abschreibungen stiegen infolge von Effekten aus der Neubewertung von Vermögenswerten an.
- Der Materialaufwand stieg v.a. durch höhere Energiepreise sowie durch negative Wechselkurseffekte.

Dagegen wirkte sich der Rückgang des Personalaufwands teilweise kompensierend aus:

- Der Personalaufwand ging leicht zurück. Effekte aus einem geringeren Personalbestand sowie aus der Schließung von betrieblichen Altersvorsorgeplänen wurden durch negative Tariffeffekte nahezu vollständig ausgeglichen.

Die Investitionen stiegen deutlich an, hauptsächlich aufgrund eines Projekts für einen neuen Betriebshof und der Erhöhung der Investitionen in Sicherheit und Gesundheitsschutz sowie der Neubewertung von Vermögenswerten (IFRS 16).

Die Zahl der Mitarbeitenden ging infolge der verringerten Betriebsleistung und der anhaltenden Herausforderungen in Bezug auf Krankheit und Betrieb spürbar zurück.

Sparte UK Trains

- Positive Entwicklung aufgrund der anhaltenden Corona-Erholung.
- Mehrbelastungen durch höhere Energiepreise.
- Entwicklung beeinflusst durch strukturelle Veränderungen durch neuen Vertrag für Chiltern Railways.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
SPARTE UK TRAINS					
Reisende in Mio.	80,7	40,0	+40,7	+102	180,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	2.114	821,7	+1.292	+157	4.846
Betriebsleistung in Mio. Trkm	24,0	22,2	+1,8	+8,1	55,0
Gesamtumsatz in Mio. €	600	535	+65	+12,1	1.071
Außenumsatz in Mio. €	582	520	+62	+11,9	1.048
EBITDA bereinigt in Mio. €	16	13	+3	+23,1	105
EBIT bereinigt in Mio. €	5	-5	+10	-	38
Brutto-Investitionen in Mio. €	0	4	-4	-100	179
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.759	4.849	-90	-1,9	10.965

Die Leistungsentwicklung bei UK Trains wurde hauptsächlich durch Corona-Erholungseffekte getrieben.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich verbessert. Positive Effekte aufgrund des anhaltenden Erholungsprozesses wurden nur teilweise durch geringere staatliche Unterstützungsleistungen und zusätzliche Belastungen ausgeglichen. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen in der Folge an.

Die Ertragsentwicklung war deutlich besser:

- Der Umsatz stieg aufgrund von mengenbedingt höheren Ticketeinnahmen sowie positiven Wechselkurseffekten. Geringere staatliche Corona-Unterstützungsmaßnahmen glichen dies teilweise aus.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge waren nahezu unverändert.

Auf der Aufwandsseite führten preis- und mengenbedingt höhere Aufwendungen sowie Wechselkurseffekte zu zusätzlichen Belastungen:

- Der Materialaufwand stieg deutlich an, hauptsächlich aufgrund höherer Energiepreise, gestiegener mengenbedingter Aufwendungen sowie negativer Wechselkurseffekte.
- Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich an, v.a. aufgrund höherer Netzentgelte für den Schienenverkehr sowie gestiegener Kosten für Schienenersatzverkehr. Ohne Berücksichtigung von Wechselkurseffekten war der Anstieg etwas geringer.
- Der Anstieg des Personalaufwands ist hauptsächlich auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Bereinigt um Tarifeffekte blieb der Personalaufwand nahezu unverändert.

Der Rückgang der Abschreibungen wirkte sich teilweise kompensierend aus:

- Die Abschreibungen gingen aufgrund einer geänderten Bilanzierung von Leasinggegenständen bei Chiltern Railways deutlich zurück.

Investitionen sanken auf ein niedriges Niveau, was in erster Linie auf die Veränderungen bei Chiltern Railways im Zusammenhang mit dem neuen National Rail Contract zurückzuführen ist.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging leicht zurück.

Sparte Mainland Europe

- Die Erholung der Nachfrage hat sich fortgesetzt, insbesondere in den Niederlanden und in der Tschechischen Republik.
- Corona-Effekte halten an.
- Mehrbelastungen durch höhere Energiepreise.

SPARTE MAINLAND EUROPE	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
Reisende Bus in Mio.	403,8	315,4	+ 88,4	+ 28,0	527,7
Reisende Schiene in Mio.	52,9	39,6	+ 13,3	+ 33,6	62,6
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.059	748,0	+ 311,0	+ 41,6	1.127
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	322,0	323,3	- 1,3	- 0,4	369,2
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	30,9	30,1	+ 0,8	+ 2,7	26,4
Gesamtumsatz in Mio. €	1.214	1.083	+ 131	+ 12,1	1.165
Außenumsatz in Mio. €	1.126	1.006	+ 120	+ 11,9	1.097
EBITDA bereinigt in Mio. €	166	149	+ 17	+ 11,4	182
EBIT bereinigt in Mio. €	22	17	+ 5	+ 29,4	70
Brutto-Investitionen in Mio. €	100	77	+ 23	+ 29,9	106
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	23.492	24.969	- 1.477	- 5,9	25.725

Die Leistungsentwicklung bei Mainland Europe war insgesamt positiv, getrieben durch eine Nachfragerholung:

- Im Schienenverkehr führten Erholungseffekte insbesondere in Schweden und den Niederlanden zu einem Anstieg der Nachfrage.

- Im Busverkehr stiegen die Zahl der Reisenden und die Betriebsleistung in allen Regionen, v.a. infolge von Corona-Erholungseffekten.

Die wirtschaftliche Entwicklung war positiv, getrieben durch spürbare Ertragszuwächse:

- Der deutliche Umsatzzuwachs resultierte im Wesentlichen aus der anhaltenden Nachfragerholung sowie höheren Bestellerentgelten aufgrund von allgemeinen Preisanpassungen in Schweden und der Slowakei.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen zurück. Eine Verringerung der staatlichen Corona-Unterstützung in den Niederlanden wurde teilweise durch höhere Auflösungen von Rückstellungen in Portugal ausgeglichen.

Die Aufwandsseite wurde wesentlich durch höhere Energiekosten sowie durch Erholungseffekte beeinflusst:

- Der deutliche Anstieg des Materialaufwands wurde insbesondere durch höhere Treibstoffkosten verursacht. Darüber hinaus trug auch die intensiviertere Instandhaltung zu höheren Aufwendungen bei.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen ebenfalls an, v.a. aufgrund einer erhöhten Anzahl von Zeitarbeitskräften in Italien sowie von Einmaleffekten im Zusammenhang mit Portfolioanpassungen.
- Höhere Investitionen in den Niederlanden in 2021 führten zu höheren Abschreibungen.
- Der Personalaufwand blieb nahezu unverändert.

Der Anstieg der Investitionen resultierte auch aus dem Abschluss von Investitionsmaßnahmen, insbesondere in Portugal und der Slowakei.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank aufgrund von Verzögerungen bei der Wiedereinstellung von Zeitarbeitskräften nach den Corona-Einschränkungen in einigen osteuropäischen Märkten, der Auswirkungen strategischer Entscheidungen in Nicht-Kernländern und der Beendigung von Verkehrsverträgen.

Geschäftsfeld DB Schenker

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Landverkehr

EUROPA

Der europäische Landverkehrsmarkt ist gekennzeichnet von einer weiterhin starken Nachfrageentwicklung, gepaart mit extremen Preisentwicklungen. Diese sind insbesondere getrieben durch die steigenden Dieselpreise (u.a. aufgrund des Ukraine-Kriegs) sowie die Umsetzung des EU-Mobilitätspakets.

AMERIKAS

Die Nachfrage nach Landtransporten in Nordamerika war im vergangenen Jahr robust. Sowohl LTL-(Less-than-Truck-Load-) als auch FTL-(Full-Track-Load-)Spediteure haben Rekordergebnisse erzielt, da sie in der Lage waren, ihre Netze zu optimieren und die Preise zu kontrollieren. Die Treibstoffkosten erhöhten sich erheblich, was zu einem Anstieg der Betriebskosten führte, die jedoch weitgehend an die Kunden weitergegeben werden. In den letzten drei Monaten sind die Spotmarktpreise gesunken, die Preise für Kundenverträge sind jedoch stabil geblieben. Das Volumen in Südamerika war weniger stark betroffen und wird im Allgemeinen durch die Aktivitäten in den Häfen und die schwankende Nachfrage bestimmt.

ASIEN-PAZIFIK

Der Markt für internationale Lkw-Transporte in Asien war in der zweiten Jahreshälfte 2021 und in 2022 bisher spürbar von den teilweise bis vollständig geschlossenen Grenzen in China aufgrund der Null-Covid-Strategie betroffen. Aufgrund der Unsicherheiten im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr wichen Kunden für Transporte innerhalb Asiens auf Seefracht aus oder erprobten die neu eröffneten Zugkorridore zwischen China und Laos/Vietnam.

Im gleichen Zeitraum waren bei den nationalen Verkehren innerhalb der asiatischen Länder eine Erholung und robustes Wachstum nach dem Abklingen der Corona-Pandemiewellen zu beobachten.

Der Markt für internationale Zugverkehre zwischen Asien und Europa erlebte einen starken Boom von Mai 2021 bis Ende 2021, wesentlich getrieben durch die Entwicklung in der Seefracht mit mangelnden Schiffskapazitäten. Das hohe Volumen führte in der zweiten Jahreshälfte 2021 zu einer Überlastung des Zugnetzes in Europa und an den Grenzen Chinas. Seit dem Beginn des Ukraine-Kriegs leidet der Markt stark am verringerten Volumen vornehmlich westlicher Kunden.

Luftfracht

Der globale Luftfrachtmarkt zeigte einen soliden Start in das Jahr 2022 und wuchs im ersten Quartal um 4,8%. Damit verlangsamte sich das Wachstum auf Quartalsebene zum dritten Mal in Folge.

Auf der Kapazitätsseite sieht der Markt nach wie vor Erholungseffekte durch eine schrittweise Rückkehr des Passagierverkehrs, diese wurden jedoch flankiert durch Sanktionen

gegen russische Airlines und damit einhergehende Kapazitätsbeschränkungen im Zuge des Ukraine-Kriegs. Dadurch bewegten sich die Raten für Luftfracht auf konstant hohem Niveau und weiterhin deutlich oberhalb ihrer historischen Durchschnittswerte.


Seefracht

Die schwächere makroökonomische Entwicklung, die anhaltende Überlastung der Häfen, der Ukraine-Krieg und das Festhalten Chinas an seiner Null-Covid-Strategie sind die Hauptgründe dafür, dass keine zeitnahe Erholung der Lieferketten erwartet wird und die Entwicklung des Seefrachtmarktes im ersten Halbjahr 2022 belastet wurde. Die Frachtraten blieben auf konstant hohem Niveau.

Kontraktlogistik

Die globale Kontraktlogistik ist mit Rückenwind in das Jahr 2022 gestartet. Wesentliche Treiber sind die Verticals E-Commerce, Healthcare und Electronics über alle Regionen hinweg, während Automotive durch Lieferengpässe insbesondere bei Halbleitern bisher kaum Ansätze einer Erholung zeigt. Risiken sind die Versorgung mit Rohstoffen aus Russland, die hohe Kosteninflation sowie die zunehmende Verunsicherung bei den Endverbraucher:innen.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- Die Partnerschaft zwischen DB Schenker und dem [Volo-copter](#)  zielt darauf ab, Lösungen im Bereich Urban Air Mobility (UAM) anzubieten. Nach einem erfolgreichen ersten Demo-Flug im Oktober 2021 in Hamburg plant DB Schenker zusammen mit Volocopter weitere Flüge, um das kommerzielle Potenzial der VoloDrone, einer vielseitigen Schwerlastdrohne für Logistik- und Transportanwendungen, unter Beweis zu stellen. Neben Lieferungen auf der mittleren Meile eignet sich die Drohne auch für weitere Anwendungen in Küsten- und Gebirgsregionen sowie für maritime Anwendungen wie Land-zu-Land-Lieferungen. Zwar kann nicht die gesamte Logistik mit Drohnen abgewickelt werden, jedoch können Schwerlastdrohnen auch eine entscheidende Rolle in nachhaltigen Lieferketten spielen. Im ersten Halbjahr 2022 stand die Auswahl und Analyse erster Flugstrecken für den operativen Betrieb im Fokus. Neben der Analyse rechtlicher und technischer Aspekte ist insbesondere das Einsparpotenzial an direkten THG-Emissionen untersucht worden. Die ideale, optimierte Lieferkette des 21. Jahrhunderts wird eine Mischung aus elektrischen Drohnen, autonomen Lkw, klimaneutralen Frachtflugzeugen und klimaneutralen Containerschiffen erfordern.

- Mit **Avatour** hat DB Schenker eine virtuelle Lagerbegehung entwickelt, die es ermöglicht, Audits vollständig remote durchzuführen. Über eine Standard-Videokonferenz gibt Avatour Fernnutzer:innen die Möglichkeit, im Vollbildmodus den Blickwinkel innerhalb einer VR-Sitzung frei zu wählen. Die Plattform nutzt eine mobile 360°-Videoaufnahmetechnologie in Echtzeit und kann über Laptops und VR-Brillen genutzt werden. Die Technologie ermöglicht es den Teilnehmer:innen, mit ihrem eigenen Avatar nah am Geschehen zu sein und mit bis zu 25 Teilnehmer:innen zu interagieren. Der Vorteil ist, dass DB Schenker seinen Kunden einen exklusiven Service bietet und das Betriebspersonal virtuell geschult werden kann, was THG-Emissionen einspart. Im ersten Halbjahr wurden 20 Touren mit insgesamt 132 Teilnehmer:innen durchgeführt. Damit konnten rund 109 t THG-Emissionen eingespart werden, wenn man davon ausgeht, dass jede:r dieser Teilnehmer:innen von Deutschland aus zu den verschiedenen Standorten hätte reisen müssen. 31 Standorte weltweit sind momentan in der Lage, diese Touren durchzuführen.

UMWELTMASSNAHMEN

- Lenovo schließt sich DB Schenker und Lufthansa Cargo auf dem Weg zu grüneren Lieferketten an. Wöchentlich werden 20 t Fracht von Shanghai nach Frankfurt am Main geflogen. Der klimaneutrale Frachtflug ist die einzige regelmäßige Vollcharterverbindung der Welt, die zu 100 % durch Sustainable Aviation Fuel (SAF) abgedeckt ist.
- DB Schenker bietet regelmäßig netto emissionsfreie Seetransporte im Stückgutverkehr an. Gemeinsam mit der französischen Reederei CMA CGM hat DB Schenker im Februar 2022 einen Kaufvertrag über 2.500 t Biokraftstoff für alle LCL-Transporte (Less than Container Load) und zusätzliche FCL-Container (Full Container Load) abgeschlossen. Der Kraftstoffbedarf für den Transport der LCL-Container von DB Schenker wird dabei mit sog. fortgeschrittenen Biokraftstoffen in einem Umfang abgedeckt, bei dem Neuemissionen von Treibhausgasen zu 100 % vermieden werden. Die Kooperation ermöglicht die Einsparung von mehr als 7.000 t CO₂e pro Jahr.
- DB Schenker hat im Februar 2022 als erstes Unternehmen einen batterieelektrischen Mercedes-Benz eActros als Serienfahrzeug erhalten und setzt den 19-t-Lkw bei der Lieferung von Stückgut in der urbanen Logistik ein. Die

Basis für den Einsatz des Mercedes-Benz eActros wurde bereits 2020 geschaffen. Damals wurde in Leipzig die **emissionsfreie Auslieferung in der Innenstadt** **Nr. 122** mit einem Vorserienmodell des eActros erfolgreich getestet. DB Schenker beliefert bereits an über 60 Standorten europaweit elektrisch und damit frei von direkten Emissionen im Stückgutverkehr.

- Einen weiteren Beitrag zu einer grünen Lieferkette leistet DB Schenker im schwedischen Borlänge in Kooperation mit Godsservice. Godsservice hat den ersten vollelektrischen Scania-Lkw der Region mit einer Reichweite von 120 km gekauft, während DB Schenker in eine Schnellladestation investiert hat. Mit der Umstellung auf vollelektrische Lkw vermeidet DB Schenker lokal vollständig Direktemissionen.
- Im März 2022 hat DB Schenker AutoStore, ein automatisiertes Ware-zu-Person-System, implementiert, um die Logistik für MQ Marqet, einen führenden Einzelhändler für hochwertige Mode in Schweden, zu verbessern. Die automatisierte Lösung für die Online-Bestellabwicklung und das Retourenhandling, die in Göteborg betrieben wird, setzt Maßstäbe für eine nachhaltige und agile Logistik und stärkt damit die Position von DB Schenker im E-Commerce.
- DB Schenker hat in Tilburg /Niederlande ein Logistikterminal modernisiert und im Juli 2022 für den nachhaltigen Betrieb wiedereröffnet. Die Anzahl der **Eco Warehouses** **Nr. 73** ist damit bei DB Schenker auf 50 gestiegen. Eco Warehouses sind Teil eines von DB Schenker entwickelten ganzheitlichen Konzepts, Terminals und Lagerhallen energieeffizient zu betreiben und den THG-Ausstoß zu reduzieren. Beim Bau des neuen Terminals wurden globale Standards für nachhaltige Bauweisen für die Wärmedämmung, die Verwendung erneuerbarer Ressourcen aus der Umgebung, die Installation moderner, natürlicher Beleuchtungssysteme und die Verwendung effizienter HVAC- (Heating-Ventilation-and-Air-Conditioning-)Systeme für Heizung, Lüftung und Klimatisierung beachtet.

BETEILIGUNGEN

- Zum 24. Juni 2022 haben DB Schenker und USA Truck Inc. (USA Truck), Van Buren/USA, eine Vereinbarung zur Übernahme aller im Umlauf befindlichen Aktien von USA Truck durch DB Schenker bekannt gegeben. Der Zusammenschluss unterstreicht das Ziel von DB Schenker und USA Truck, führender Anbieter von Transportlösungen in Nordamerika zu werden. DB Schenker wird nach Abschluss der Transaktion, die Ende 2022 erfolgen soll, die gemeinsame Marktposition von DB Schenker und USA Truck im Bereich Landtransport in Nordamerika ausbauen.

- Zum 31. Mai 2022 hat DB Schenker den vollständigen Erwerb der **Bitergo GmbH** vollzogen. Bitergo ist ein Software-Unternehmen und bietet standardisierte und mobile Cloud-Lösungen mit Schwerpunkt auf den Themenbereichen Warehousing, Supply-Chain-Execution und Mobile Solutions an. Das Unternehmen ist u.a. Betreiber der Logistics Mall, einer digitalen Plattform, auf der Anwender bedarfsgerecht Apps z.B. für Lagerverwaltung, Versand und Transportmanagement nutzen können. Die Übernahme ist ein Schlüsselement der digitalen Strategie von DB Schenker. DB Schenker forciert somit weiter die Entwicklung neuer digitaler Geschäftsmodelle und treibt die digitale Transformation des Kerngeschäfts voran.
- Der Geschäftsbereich Full-Load-Solution (FLS) von DB Schenker wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2022 auf DB Cargo übertragen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.
- Zum 22. April 2022 haben DB Schenker und die Wessels & Müller SE die Übernahme sämtlicher ausstehender Kommanditanteile an der MarkenTechnikService GmbH & Co. KG (MTS) vereinbart. Wessels & Müller SE ist ein langjähriger und erfahrener Gesellschafter, der bei der MTS-Gruppe auf internationale Expansion und nachhaltiges Wachstum setzt. Der Vollzug der Transaktion ist für das dritte Quartal 2022 geplant.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2022

- Weiterhin insgesamt sehr positives Marktumfeld.
- Starke Ergebnisverbesserungen insbesondere in der Luft- und in der Seefracht.
- Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Digitalisierung.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
DB SCHENKER					
Sendungen im Landverkehr in Mio.	53,2	56,3	- 3,1	- 5,5	53,9
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	673,3	712,1	- 38,8	- 5,4	578,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	966,2	1.000	- 33,8	- 3,4	1.115
Gesamtumsatz ¹⁾ in Mio. €	14.162	10.432	+ 3.730	+ 35,8	8.525
Außenumsatz ¹⁾ in Mio. €	14.129	10.396	+ 3.733	+ 35,9	8.491
Rohertragsmarge ¹⁾ in %	30,6	33,3	- 2,7	-	35,9
EBITDA bereinigt ¹⁾ in Mio. €	1.486	906	+ 580	+ 64,0	499
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	1.186	620	+ 566	+ 91,3	238
EBIT-Marge (bereinigt) ¹⁾ in %	8,4	5,9	+ 2,5	-	2,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	299	249	+ 50	+ 20,1	261
Mitarbeitende ¹⁾ per 30.06. in VZP	75.424	73.840	+ 1.584	+ 2,1	75.981
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	75.626	74.215	+ 1.411	+ 1,9	76.041

¹⁾ Werte erstes Halbjahr 2021 bzw. per 30.06.2021 wegen der konzerninternen **Umhängung des Geschäftsbereichs FLS** 36 angepasst.

Die Volumenentwicklung war insgesamt rückläufig. Der Wegfall von Nachholeffekten nach den coronabedingten Einbußen im ersten Halbjahr 2021 sowie die allgemein schwache Marktentwicklung u.a. infolge coronabedingter Einschränkungen in Asien sowie Störungen in den Lieferketten konnten nur teilweise ausgeglichen werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung war, getrieben durch die Luft- und Seefracht, sehr erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen stiegen in allen Regionen sehr deutlich. Entsprechend verbesserte sich auch der Rohertrag spürbar (+24,7%). Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas schwächer.

Die Ertragsentwicklung war sehr positiv, getrieben durch starke Umsatzzuwächse:

- Der Umsatz stieg infolge höherer Frachtraten insbesondere in der Luft- und Seefracht sowie währungskursbedingt deutlich. Die Nachfrageentwicklung wirkte gegenläufig dämpfend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+20,4%/+21 Mio. €) stiegen auf niedrigem Niveau leicht. Grund dafür waren u.a. höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Die Aufwandsseite wurde v.a. getrieben durch die Frachtratenentwicklung. Effekte aus Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität wirkten gegenläufig senkend:
- Der Materialaufwand (+40,2%/+2.837 Mio. €) wuchs infolge der Frachtratenentwicklung insbesondere in der Luft- und Seefracht deutlich. Währungskurseffekte wirkten zusätzlich aufwandssteigernd.
- Der Personalaufwand (+11,5%/+203 Mio. €) stieg u.a. infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie währungskursbedingt an.
- Der deutliche Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+16,2%/+130 Mio. €) resultierte u.a. aus gestiegenen Aufwendungen für Werbung, im Zusammenhang mit IT-Projekten sowie durch Währungskurseffekte.
- Die Abschreibungen (+4,9%/+14 Mio. €) stiegen investitionsbedingt (inkl. Leasing) an. Zudem wirkten Währungskurseffekte aufwandssteigernd.

Die Investitionstätigkeit hat zugenommen. Der Zuwachs resultierte überwiegend aus Leasingaktivitäten. Investitionsschwerpunkt war weiterhin die Region Europa. Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas weniger deutlich.

Die Mitarbeitendenzahl lag über dem Niveau per 30. Juni 2021. Coronabedingt komplexere Arbeitsabläufe führten zu zusätzlichen Neueinstellungen insbesondere in der Luft- und Seefracht.

Sparte Landverkehr

- Nachfrageanstieg bei internationalen Verkehren wird durch Rückgang bei inländischen Verkehren mehr als aufgezehrt.
- Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.
- Weitere Nachfragesteigerung bei den digitalen Plattformen Connect4land und Drive4Schenker – Weiterentwicklung digitaler Angebote im Fokus.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
SPARTE LANDVERKEHR					
Sendungen im Landverkehr in Mio.	53,2	56,3	- 3,1	- 5,5	53,9
Gesamtumsatz ¹⁾ in Mio. €	3.846	3.443	+ 403	+ 11,7	3.638
Außenumsatz ¹⁾ in Mio. €	3.835	3.434	+ 401	+ 11,7	3.606
EBITDA bereinigt ¹⁾ in Mio. €	238	198	+ 40	+ 20,2	175
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	140	110	+ 30	+ 27,3	95
Mitarbeitende ¹⁾ per 30.06. in VZP	22.846	21.911	+ 935	+ 4,3	21.868

¹⁾ Werte erstes Halbjahr 2021 bzw. per 30.06.2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS 36 angepasst.

Im Landverkehr ging die Nachfrage getrieben durch Rückgänge v.a. bei den Paket- und Direktverkehren zurück, nachdem das erste Halbjahr 2021 durch coronabedingte Aufhol-effekte geprägt war. Der Rückgang in den Sendungszahlen der Direktverkehre ist zu einem großen Teil auf den Effekt der **FLS-Transaktion** 36 zurückzuführen. Die System- und Spezialverkehre lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021.

Die wirtschaftliche Entwicklung war hingegen erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines überproportionalen Anstiegs der Erträge positiv:

- Der Umsatz stieg v.a. infolge allgemein gestiegener Absatzpreise. Die Nachfrageentwicklung wirkte gegenläufig dämpfend. Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas schwächer.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen infolge geringerer Buchwertgewinne aus der Veräußerung von Anlagevermögen zurück.

Die Entwicklung auf der Aufwandsseite wurde geprägt durch coronabedingt kostenintensivere Prozesse in den Bereichen Direkt-, System- und Spezialverkehre. Im Vergleich zu den Erträgen war der Anstieg deutlich unterproportional:

- Der Personalaufwand stieg infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl an.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Aufwendungen.
- Der Materialaufwand lag in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021. Nachfragerückgänge wurden durch höhere Preise sowie negative Währungskurseffekte vollständig kompensiert.

Die Mitarbeitendenzahl stieg u.a. aufgrund eines Übergangs von Leiharbeitnehmer:innen zu Festangestellten in Deutschland sowie der Vähäla-Akquisition in Finnland im Oktober 2021 deutlich.

Sparte Luft- und Seefracht

- Leichte Nachfragerückgänge infolge schwacher Marktimpulse.
- Kapazitätsengpässe sowie coronabedingte Unsicherheiten prägen weiterhin die Entwicklung insbesondere in der Seefracht.
- Weiterer Anstieg der Frachtraten u. a. infolge des Ukraine-Kriegs.
- Luftfracht: diverse Maßnahmen zur Sicherung des Transportbetriebs, Standardisierung sowie Produktivitätsverbesserung umgesetzt.
- Seefracht: Projekte zur Effizienzverbesserung und Organisationsoptimierung weltweit in Umsetzung.

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT					
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	673,3	712,1	- 38,8	- 5,4	578,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	966,2	1.000	- 33,8	- 3,4	1.115
Gesamtumsatz in Mio. €	8.683	5.545	+ 3.138	+ 56,6	3.531
Außenumsatz in Mio. €	8.680	5.543	+ 3.137	+ 56,6	3.530
EBITDA bereinigt in Mio. €	977	481	+ 496	+ 103	128
EBIT bereinigt in Mio. €	943	450	+ 493	+ 110	101
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	14.079	13.107	+ 972	+ 7,4	13.972

Die Leistungsentwicklung war rückläufig:

- In der globalen Luftfracht konnten die negativen Auswirkungen, im Wesentlichen bedingt durch den Ukraine-Krieg sowie die Lockdowns in China, nicht kompensiert werden.
- In der Seefracht lagen die Volumina der Marktentwicklung folgend ebenfalls etwas unter dem niedrigen Niveau des ersten Halbjahres 2021. Die angespannte Equipment- und Kapazitätsverfügbarkeit sowie die coronabedingt angespannte Marktsituation wurden nur teilweise durch Leistungszuwächse auf den Routen des Transpazifik sowie zwischen Asien und Europa kompensiert.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen verbesserten sich durch den deutlichen Ertragszuwachs insbesondere in der Seefracht:

- Der Umsatz stieg v.a. infolge der Frachtratenentwicklung deutlich. Die Leistungsentwicklung hatte einen dämpfenden Effekt. In der Luftfracht wurden die Trends des Vorjahres durch weitere kapazitätseinschränkende Maßnahmen (v.a. Luftraumsperrungen und Sanktionen) verstärkt. Gleichzeitig war es anhaltend teilweise schwierig, höhere Raten an die Kunden weiterzugeben. Währungskursbereinigt war der Umsatzanstieg etwas schwächer.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge nahmen auf niedrigem Niveau u.a. infolge geringerer Effekte aus der Auflösung von Rückstellungen zu.

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

- Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen infolge der Frachtratenentwicklung sowie währungskursbedingt deutlich an.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Aufwendungen.
- Der Personalaufwand stieg infolge einer u.a. leistungsbedingt höheren Mitarbeitendenzahl sowie währungskursbedingt.

Die Mitarbeitendenzahl stieg deutlich. Coronabedingt komplexere Arbeitsabläufe führten zu zusätzlichen Neueinstellungen.

Sparte Kontraktlogistik

- > *Deutliche Erholung der Geschäftsaktivitäten nach stärkeren Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie.*
- > *Wachstumstreiber sind Asien/Pazifik und Amerika – Auswirkungen des Ukraine-Kriegs bremsen Entwicklung in Europa.*
- > *Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität und Profitabilität in Umsetzung.*

	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr 2019
	2022	2021	absolut	%	
SPARTE KONTRAKTLOGISTIK					
Gesamtumsatz in Mio. €	1.616	1.422	+194	+13,6	1.356
Außenumsatz in Mio. €	1.615	1.421	+194	+13,7	1.355
EBITDA bereinigt in Mio. €	236	188	+48	+25,5	165
EBIT bereinigt in Mio. €	101	61	+40	+65,6	41
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	23.114	23.888	-774	-3,2	24.293

Die Entwicklung in der Kontraktlogistik folgte dank ihres geografisch und nach Marktsektoren diversifizierten Portfolios dem Gesamtmarkt und konnte zudem übergreifend einen leichten Anstieg der Marktanteile verzeichnen. Die Entwicklung in Europa wurde u.a. infolge einer langsamen Erholung des Automotive-Geschäfts, von Restrukturierungsmaßnahmen und durch den Ukraine-Krieg gebremst.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in einem herausfordernden Marktumfeld sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen stiegen, v.a. getrieben durch überproportionale Ertragszuwächse:

- Der Umsatz stieg getrieben durch eine weiter fortschreitende Erholung nach den Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie weiter. Die Entwicklung in der Automotive-Branche war wieder stabiler, auch wenn der anhaltende Halbleitermangel weiterhin bremsend wirkte. Insbesondere die Bereiche Electronics und Consumer entwickelten sich positiv. Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas schwächer.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen infolge von Auflösungen aus Verlustrückstellungen und dem Verkauf von Anlagen auf niedrigem Niveau ebenfalls.

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

- Der Materialaufwand stieg entsprechend der Umsatzentwicklung sowie währungskursbedingt.
- Auch der Personalaufwand stieg infolge der Geschäftsentwicklung. Währungskurseffekte wirkten zusätzlich aufwandserhöhend.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich u.a. aufgrund von höheren Kosten für Leiharbeiter:innen infolge der gestiegenen Geschäftsentwicklung. Währungskurseffekte wirkten zusätzlich aufwandserhöhend.
- Die Abschreibungen stiegen infolge des Abschlusses von Leasingverträgen für Lagerkapazitäten deutlich.

Die Mitarbeitendenzahl ging u.a. infolge einer höheren Produktivität sowie eines angespannten Arbeitsmarktes leicht 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 2021 [☰ 155ff.](#)) des DB-Konzerns hat sich im ersten Halbjahr 2022 nicht wesentlich verändert.

Das Chancen-Risiken-Profil ist im Geschäftsjahr 2022 unverändert stark von möglichen weiteren Auswirkungen der Corona-Pandemie bestimmt. Die Chancen- und Risikoeinschätzung erfolgt gegenüber der aktualisierten voraussichtlichen Entwicklung des DB-Konzerns [☰ 62f.](#) in 2022 bezogen auf das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt). Die Gesamtrisikoeinschätzung hat sich im Vergleich zur Einschätzung per 31. Dezember 2021 (Integrierter Bericht 2021 [☰ 169f.](#)) bezogen auf die EBIT-Prognose für das Geschäftsjahr 2022 deutlich reduziert:

- Für die Prognose der EBIT-Entwicklung für das Geschäftsjahr 2022 [☰ 63](#) bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen weitere Risiken i.H.v. 0,7 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich [sw; EW > 70%]: 0,0 Mrd. €). Diese Risiken ergeben sich v.a. aus den Bereichen Corona-Pandemie, Produktion und Technik sowie Beschaffung und Energiemarkt.

- Chancen der EBIT-Entwicklung liegen i.H.v. 0,1 Mrd. € vor (davon sw 0,0 Mrd. €), sie ergeben sich ebenfalls aus den Bereichen Corona-Pandemie sowie Produktion und Technik.

Energie- und Beschaffungspreisrisiken sind im Geschäftsjahr 2022 u.a. aufgrund von umfangreichen Hedging-Aktivitäten noch nicht wesentlich. In den Folgejahren ist jedoch aus heutiger Sicht mit größeren Ergebnisauswirkungen zu rechnen. Dies gilt auch für die deutlich gestiegene allgemeine Inflationsrate. Chancen können sich aus vom DB-Konzern zu entwickelnden Gegensteuerungsmaßnahmen auf der Umsatz- und Kostenseite ergeben.

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 bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

NACHTRAGSBERICHT

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

PROGNOSEBERICHT

Zum aktuellen Zeitpunkt sind weitere Folgen des Ukraine-Kriegs z. B. in Form einer vollständigen Unterbrechung von Energielieferungen aus Russland nicht in unseren Prognosen enthalten, da mögliche Auswirkungen derzeit nicht belastbar abzuschätzen sind.

Konjunkturelle Aussichten

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in %	2021	2022 (Prognose März)	2022 (Prognose Juli)
Welthandel	+11,9	+5,0	+3,5
BIP Welt	+5,9	+4,0	+3,1
BIP Euro-Raum	+5,3	+3,5	+2,9
BIP Deutschland	+2,9	+3,5	+1,7

Stand Juli 2022.

Quelle: Oxford Economics

Für 2022 wird ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft erwartet, im europäischen Wirtschaftsraum wird dabei 2022 erstmals das Vor-Corona-Niveau übertroffen. Positiv wirkt die weitere Erholung von der Corona-Pandemie, v.a. getrieben durch einen starken Anstieg bei privatem Konsum. Aufgrund der Auswirkungen des Ukraine-Kriegs wird jedoch von einem reduzierten Wachstum beim Bruttoinlandsprodukt (BIP) und Handel im Vergleich zur Prognose aus dem März 2022 ausgegangen. Hohe Inflationsraten, gestörte globale Wertschöpfungsketten und Unsicherheiten hinsichtlich der geopolitischen Rahmenbedingungen belasten die wirtschaftliche Entwicklung 2022 spürbar.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2021	2022 (Prognose März)	2022 (Prognose Juli)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+5,0	+8,0	+9,5

Stand Juli 2022.

Prognose für 2022 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

2022 dürfte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt wieder spürbar von dem coronabedingten Leistungseinbruch in den beiden Vorjahren erholen. Dennoch wird die Verkehrsleistung in allen Sektoren mit Ausnahme des motorisierten Individualverkehrs insgesamt noch hinter dem Vor-Corona-Niveau zurückbleiben. Die Entwicklung der Nachfrage hängt stark vom Corona-Infektionsgeschehen, von regulatorischen Maß-

nahmen und von dem damit einhergehenden Mobilitätsverhalten ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen werden merklich durch Homeoffice und digitale Kommunikation ersetzt. Individuelle Fortbewegungsformen mit geringem Corona-Infektionsrisiko – v.a. per Pkw, Fahrrad oder zu Fuß – sollten bei anhaltender Corona-Pandemie weiter gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln profitieren.

- Unter diesen Umständen dürfte allen voran der motorisierte Individualverkehr das Leistungsvolumen des Vor-Corona-Niveaus erreichen. Steigende Kraftstoffpreise u.a. durch die 2021 in Kraft getretene CO₂-Bepreisung bleiben zunächst von untergeordneter Bedeutung. Weitere merkliche Steigerungen 2022 infolge des Ukraine-Kriegs werden die Zunahme aber dämpfen und Verlagerungen auf die Schiene begünstigen.
- Der innerdeutsche Luftverkehr steht angesichts coronabedingt verhaltener Nachfrage, klimapolitischer Maßnahmen und stark ausgedünnten Angebots vor einer langwierigen Erholung. 2022 wird er absehbar nur einen Teil der coronabedingten Verluste aufholen.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr nimmt voraussichtlich wieder erkennbar zu und profitiert dabei v.a. vom **9-Euro-Ticket** 4, dennoch leidet der Nahverkehr unter Substitutionseffekten durch den Pkw und das Fahrrad. Fernbusverkehre dürften sich aufgrund des zurückgefahrenen Angebots und des starken Wettbewerbs durch Schienenpersonenverkehre vergleichsweise schwächer entwickeln.
- Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem verbesserten Angebot profitieren. Der Nahverkehr wird insbesondere in den Sommermonaten vom 9-Euro-Ticket gestärkt. Wesentliche Prämissen für diese Entwicklung sind ein rückläufiges Corona-Infektionsgeschehen, gelockerte bzw. aufgehobene Kontaktbeschränkungen und ein wieder erstarkendes Vertrauen in öffentliche Verkehrsmittel sowie der Wunsch nach einer Verkehrsverlagerung.

Auch im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Finanzielle Schwächen und strategische Neuausrichtungen einzelner Anbieter machen eine Konsolidierung des Mobilitätsmarktes wahrscheinlich. Eine progressive 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 %	2021	2022 (Prognose März)	2022 (Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+4,3	+3,0	+1,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+7,4	+3,0	+1,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+8,0	+5,0	+0,5
Globale Luftfracht (Basis t)	+19,0	+4,0	+4,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+6,0	+3,0	+3,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+8,7	+5,5	+7,0

Stand Juli 2022.

Prognosen für 2022 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Eine Prognose für das zweite Halbjahr 2022 ist mit hohen Unsicherheiten verbunden. Neben dem Ukraine-Krieg und den Auswirkungen der hohen Inflation wurden die Lieferkettenprobleme durch die Lockdown-Situation in China verschärft. Diese Einflüsse haben massive Auswirkungen auf den Transportsektor. Nach Aussagen von Marktteilnehmern sollen diese zu Beginn des zweiten Halbjahres 2022 erst richtig spürbar werden und in ihrem Ausmaß die Sperrung des Suezkanals im Vorjahr deutlich übertreffen. Vor diesem Hintergrund wird für den deutschen Güterverkehrsmarkt aktuell verkehrsträgerübergreifend nur noch ein moderater Leistungsanstieg erwartet.

- Nach dem starken Vorjahreswachstum zeichnet sich für den Schienengüterverkehr 2022 eine verhaltene Entwicklung ab. Zurückzuführen ist das v.a. auf ausbleibende Wachstumsimpulse aus dem bedeutenden Stahlsektor, die wieder anziehende, aber noch hinter den Erwartungen zu Jahresbeginn 2022 zurückbleibende Entwicklung im Automotive-Bereich sowie die eingetrübten Erwartungen im Kombinierten Verkehr. Positiver als noch zu Jahresbeginn 2022 unterstellt, werden sich die Kohletransporte entwickeln. Eine Herausforderung bleiben die aus der intensiven Bautätigkeit resultierenden Infrastrukturprobleme. Insgesamt werden der Schienengüterverkehr und auch DB Cargo aufgrund der Kapazitätseinschränkungen der Infrastruktur nicht so wachsen können, wie es die Nachfrage ermöglichen würde.
- Für den Lkw-Verkehr zeichnet sich aktuell ein zwar leicht überdurchschnittlicher, aber ebenfalls nur moderater Leistungsanstieg ab. Die spürbar gebremste Entwicklung in vom Lkw dominierten Branchen wie z.B. der Maschinenbau- und der Konsumgüterindustrie sowie die Abschwächung im E-Commerce-Sektor werden sich entsprechend in der Nachfrage niederschlagen. Auch die Impulse aus der bedeutenden Baubranche dürften nachlassen.
- In der Binnenschifffahrt wird sich die Leistungsentwicklung, wie auch bei den anderen Verkehrsträgern, in den Folgemonaten zunächst abschwächen. Spürbar nachlas-

senden Impulsen z.B. aus der bedeutenden Montanindustrie dürften dabei weiter anziehende Kohletransporte, Nachholeffekte bei den Mineralölverkehren und ein positiver Basiseffekt aufgrund der Niedrigwasserstände im Herbst 2021 gegenüberstehen. Auf Gesamtjahressicht wird ein moderater Leistungsanstieg erwartet. Das Vor-Corona-Niveau wird dabei weiterhin noch nicht wieder erreicht werden können.

- Die globalen Krisen und deren Folgen, wie die hohen Energiepreise und die anhaltenden Lieferkettenprobleme, werden insbesondere die energieintensiven Branchen wie die Stahl-, Chemie-, Bau- sowie Automobilindustrie stark beeinflussen und so die Wachstumsperspektiven für den europäischen Schienengüterverkehr begrenzen. Unter diesen Bedingungen wird nur ein moderates Wachstum der Verkehrsleistung erwartet.
- Der europäische Landverkehrsmarkt war 2021 geprägt von Nachholeffekten aus 2020. In 2022 ist die Marktsituation äußerst instabil und getrieben von externen Einflüssen wie Ukraine-Krieg und extremen Preissteigerungen. Daher sind Prognosen sehr volatil und mit Vorsicht zu interpretieren.
- Für die Märkte der globalen Luft- und Seefracht ist auch für das zweite Halbjahr 2022 weiterhin mit großen Ungewissheiten infolge von Kapazitätsengpässen und Staus in den Häfen zu rechnen.
- Der Kontraktlogistikmarkt wird sein Wachstum nach vollständiger Erholung von den Rückgängen infolge der Corona-Pandemie fortsetzen können.

INFRASTRUKTUR

Für die Trassennachfrage wird trotz der angespannten Betriebslage für das zweite Halbjahr 2022 eine konstant positive Entwicklung prognostiziert. Neben einer weiteren Entspannung der Auswirkungen der Corona-Pandemie und Teilbetriebnahmen nach dem Hochwasser führen geringere Einbußen aus Sonderereignissen im Vorjahr (Unwetter, Streik) zu einem steigenden Absatzniveau gegenüber dem Vorjahr. Im Schienengüterverkehr wird aufgrund des makroökonomischen Umfelds ein Mengenwachstum erwartet, das sich allerdings je nach Entwicklung des Ukraine-Kriegs und der globalen Lieferkettenprobleme weiter abschwächen kann.

Bei den Stationshalten wird auf Gesamtjahressicht mit einer leicht positiven Entwicklung gerechnet. Der Anteil der konzernexternen Bahnen bleibt stabil.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen sollten sich 2022 infolge einer moderaten Erholung von den Auswirkungen der Corona-Pandemie langsam stabilisieren und leicht über dem Niveau von 2021 liegen.

Beschaffungsmärkte

Das angenommene Basisszenario für das erste Halbjahr 2022, bezogen auf Unsicherheiten aus dem Ukraine-Krieg, hat sich rückblickend bestätigt. Wir haben insgesamt nur wenige physische Engpässe auf der Beschaffungsseite im DB-Konzern zu verzeichnen. Es besteht jedoch in vielen Märkten weiterhin eine Schieflage, die aus einer starken Nachfrage und einem durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg zusätzlich verknappten Angebot resultiert. Neben den weiterhin stark volatilen Rohstoffmärkten beobachten wir eine extrem hohe Preisdynamik im Bau- und Logistikbereich.

Vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs gewinnen die Klimaschutzbestrebungen des Bundes und der angestrebte Strukturwandel im Energiesektor zunehmend an Bedeutung. Der Umgang mit dem geplanten gleichzeitigen Kernkraft- und Kohleausstieg könnte insbesondere ab 2023 für einen weiteren Preisauftrieb sorgen. Bis dahin ist sehr wahrscheinlich, mit weiteren Anstiegen der Preise für Strom, Kohle und Rohöl und ggf. Lieferengpässen zu rechnen. Ein Ende dieser Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Auf lange Sicht dürften jedoch nach einer erfolgreichen Umstellung auf erneuerbare Energien günstigere Energiequellen zur Verfügung stehen.

Zusätzlich zu den steigenden Rohstoffpreisen zeichnen sich auch steigende Preise bei Vor- und Fertigprodukten ab. Unternehmen fürchten zudem mittelfristig höhere Erzeugerpreise infolge steigender Arbeitskosten. Hier besteht die Gefahr einer Lohnpreisspirale, ggf. mit Auswirkungen auch auf den DB-Konzern.

Bis Ende 2022 ist mit einer sich abschwächenden Schieflage aus einer leicht nachlassenden, aber immer noch hohen Nachfrage und einem verknappten Angebot von Schlüsselprodukten wie z.B. Halbleitern und Rohstoffen (wie Eisenerz, Rohöl und Papier) zu rechnen.

Finanzmärkte

Bei einer weiter hohen Inflationsrate, nicht zuletzt auch aufgrund des Ukraine-Kriegs, sollten die Anleiherenditen infolge der verschärften Zinspolitik der Notenbanken weiter ansteigen. Mit einer Reduzierung der staatlichen Anleihekaufprogramme bricht ein erheblicher Teil der Nachfrage für Anleihen weg, was sich zusätzlich in höheren Verzinsungen bemerkbar machen wird.

Entwicklung des DB-Konzerns

- Entwicklung des DB-Konzerns auch 2022 noch von den Folgen der Corona-Pandemie geprägt – Nachfrage im Schienenpersonenverkehr wird sich aber besser entwickeln als bisher erwartet.
- Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit wird sich schwächer entwickeln als bisher erwartet.
- Erwartungen für Umsatz- und Ergebnisentwicklung deutlich nach oben angepasst.
- Umsetzung der Strategie Starke Schiene weiter vorangetrieben.
- Investitionstätigkeit nimmt weiter zu.

Trotz des derzeitigen Aufwärtstrends bestehen Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie und mögliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Unsere Prognosen basieren auf der Annahme, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie nicht wieder spürbar zunehmen. Nicht abzuschätzen ist zudem, ob, in welchem Umfang und mit welchen Auswirkungen es zu möglichen Engpässen in der Energieversorgung in Europa infolge des Ukraine-Kriegs kommen könnte, was zu weiteren massiven Belastungen bei den Energiepreisen führen würde.

TOP-ZIELE STARKE SCHIENE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2021	2022 (Prognose März)	2022 (Prognose Juli)
Reisende Fernverkehr (Schiene) in Mio.	81,9	~ 130	> 138
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mio.	1.121	~ 1.400	> 1.600
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mrd. tkm	60,3	> 62	~ 60
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mio. Trkm	1.109	> 1.130	~ 1.130
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in ZI	77,8	80	74
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene)	71,6	72	70
Kundenzufriedenheit DB Cargo ¹⁾ in ZI	70	67	67
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	75,2	~ 80	~ 70
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	94,3	~ 95	~ 93
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	69,8	~ 72	~ 67
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland in %	62,4	64	64
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,8	3,8
ROCE in %	- 3,6	> 0	~ 2
Tilgungsdeckung in %	4,3	↗	~ 10

- ↗ oberhalb des Vorjahreswerts
- auf Vorjahresniveau
- ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

¹⁾ Die Erhebung erfolgt jährlich im Frühjahr.

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und aktualisierter Einschätzungen haben wir Anpassungen an unseren Erwartungen für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2022 vorgenommen:

- Die Leistungsentwicklung im Nah- und Fernverkehr in Deutschland erholt sich schneller als bisher erwartet. Wir gehen davon aus, dass DB Fernverkehr zudem von betrieblichen, kapazitätsbedingten Einschränkungen im Flugverkehr profitieren wird. Im Nahverkehr wirken zudem positive Effekte aus dem 9-Euro-Ticket 4.
- Für die Leistungsentwicklung im Schienengüterverkehr haben wir unsere Erwartungen infolge von operativen Einschränkungen etwas zurückgenommen.
- Infolge der unbefriedigenden operativen Situation erwarten wir eine schwächere Entwicklung von Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit:
 - Bei DB Fernverkehr erwarten wir infolge der niedrigen Pünktlichkeitswerte sowie der angespannten betrieblichen Lage eine niedrigere Kundenzufriedenheit.
 - Bei DB Regio (Schiene) erwarten wir eine niedrigere Kundenzufriedenheit, insbesondere infolge infrastrukturbedingter Einschränkungen der Betriebsqualität sowie stärker ausgelasteter Fahrzeuge und Einschränkungen des Platzangebots während der Sommermonate im Zusammenhang mit dem 9-Euro-Ticket.
 - Wir haben die Prognose der Pünktlichkeitswerte nach unten angepasst; bei DB Fernverkehr deutlich, bei DB Regio und DB Cargo weniger deutlich. Dies resultiert im Wesentlichen aus stärkeren, v.a. baubedingten Kapazitätsengpässen der Infrastruktur sowie der höheren erwarteten Nachfrage im Schienenpersonenverkehr.
- Eine verbesserte Prognose des bereinigten EBIT führt voraussichtlich dazu, dass sich der ROCE noch etwas stärker erholt.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in Mrd. €	2021	2022	2022
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Umsatz bereinigt	47,3	> 48	> 54
EBIT bereinigt	-1,6	> 0	> 1
Brutto-Investitionen	15,4	> 16	> 16
Netto-Investitionen	6,3	> 6,5	> 6,5
Fälligkeiten	2,2	2,2	2,2
Anleiheemissionen (Senior)	4,9	< 5	< 4
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29,1	> 30	> 30

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2022 haben wir teilweise Anpassungen an unseren Erwartungen vorgenommen:

- Im Wesentlichen getrieben durch DB Schenker werden der Umsatz und die bereinigten Ergebnisgrößen noch deutlich stärker steigen als bisher erwartet.
- Infolge der positiveren Ergebniserwartungen werden die Anleiheemissionen voraussichtlich etwas niedriger ausfallen als bisher erwartet.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR GRÜNEN TRANSFORMATION

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2021	2022	2022
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 ¹⁾ in %	-36,1	-39,2	-39,9
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.110	2.200	2.200
Recyclingquote in %	96,2	> 95	> 95

¹⁾ Ohne DB Arriva.

- Unsere Erwartungen für die Reduktion der spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 sind aufgrund positiverer Entwicklungen insbesondere bei DB Schenker im Landverkehr sowie in der Luft- und Seefracht deutlich gestiegen.
- Die Erwartungen für die Lärmsanierte Strecke gesamt und die Recyclingquote 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. / in Mio. €	1. Halbjahr		
	2022	2021	2021
Umsatzerlöse	27.968	21.784	47.075
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.923	1.805	3.884
Gesamtleistung	29.891	23.589	50.959
Sonstige betriebliche Erträge	1.710	1.420	5.901
Materialaufwand	- 16.502	- 12.706	- 28.419
Personalaufwand	- 10.029	- 9.409	- 19.219
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	- 1.946	- 1.876	- 3.804
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.343	- 2.092	- 5.716
Operatives Ergebnis (EBIT)	781	- 1.074	- 298
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	- 2	- 4	- 10
Zinsergebnis	- 184	- 233	- 528
Übriges Finanzergebnis	87	5	48
Finanzergebnis	- 99	- 232	- 490
Ergebnis vor Ertragsteuern	682	- 1.306	- 788
Ertragsteuern	- 258	- 122	- 123
Ergebnis	424	- 1.428	- 911
Ergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	400	- 1.443	- 946
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	13	13	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	11	2	9
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	0,93	- 3,36	- 2,20
verwässert	0,93	- 3,36	- 2,20

Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. / in Mio. €	1. Halbjahr		
	2022	2021	2021
Ergebnis	424	- 1.428	- 911
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	2.013	1.318	1.482
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	2.013	1.318	1.482
Änderung aus Währungsumrechnung	116	32	101
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere / Reklassifizierungen Cashflow-Hedges	0	0	0
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	467	115	91
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	- 6	4	3
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	577	151	195
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	2.590	1.469	1.677
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	- 146	- 26	- 51
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	- 146	- 26	- 51
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	- 16	1	- 7
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	- 16	1	- 7
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	2.428	1.444	1.619
Gesamtergebnis	2.852	16	708
Gesamtergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	2.828	1	674
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	13	13	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	11	2	8

KONZERN-BILANZ

Aktiva

in Mio. €	30.06.2022	31.12.2021	30.06.2021
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	50.756	50.100	48.507
Immaterielle Vermögenswerte	2.411	2.387	2.335
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	450	461	463
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	127	99	67
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.951	1.441	1.212
Derivative Finanzinstrumente	714	356	167
Aktive latente Steuern	1.246	1.305	1.158
	57.655	56.149	53.909
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	2.154	2.155	2.055
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	1	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.282	6.476	5.614
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.345	2.358	2.163
Forderungen aus Ertragsteuern	80	63	57
Derivative Finanzinstrumente	271	50	52
Flüssige Mittel	3.827	4.591	3.434
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	441	0	0
	16.401	15.694	13.376
Bilanzsumme	74.056	71.843	67.285

Passiva

in Mio. €	30.06.2022	31.12.2021	30.06.2021
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	3.406	978	-1.872
Erwirtschaftete Ergebnisse	5.759	5.357	4.859
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	11.315	8.485	5.137
Nicht beherrschende Anteile	139	134	132
Hybridkapital	2.005	2.002	2.005
	13.459	10.621	7.274
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	31.674	30.322	28.738
Übrige Verbindlichkeiten	440	341	375
Derivative Finanzinstrumente	243	200	232
Pensionsverpflichtungen	3.435	5.031	5.343
Sonstige Rückstellungen	3.004	3.163	2.537
Passive Abgrenzungen	451	406	408
Passive latente Steuern	263	168	161
	39.510	39.631	37.794
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	3.526	4.164	7.228
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.617	8.097	6.672
Sonstige Verbindlichkeiten	4.108	3.883	3.711
Ertragsteuerschulden	323	252	234
Derivative Finanzinstrumente	28	19	15
Sonstige Rückstellungen	4.358	4.333	3.556
Passive Abgrenzungen	915	843	801
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	212	-	-
	21.087	21.591	22.217
Bilanzsumme	74.056	71.843	67.285

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. / in Mio. €	1. Halbjahr		
	2022	2021	2021
Ergebnis vor Steuern	682	-1.306	-788
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.946	1.876	3.804
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	-27	1	-32
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-126	-14	123
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	6	0	-4
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	-	-	0
Zins- und Dividendenerträge	-62	-34	-57
Zinsaufwendungen	246	268	583
Fremdwährungsergebnis	-67	-11	-27
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	2	4	10
Sonstige zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge ¹⁾	573	708	2.786
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-1.648	-1.001	-2.372
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten	332	-189	616
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	1.857	302	4.642
Erhaltene Zinsen	26	18	40
Erhaltene (+) / gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen	6	6	-3
Gezahlte Zinsen	-185	-219	-524
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern	-206	-97	-255
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.498	10	3.900
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	197	116	213
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-5.165	-5.228	-14.182
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	2.662	2.891	9.045
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-81	-37	-43
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte	25	0	82
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-164	-12	-185
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettzahlungsmittel	-	-	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettzahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	-5	-21	-45
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	-1	-1	-1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-2.532	-2.292	-5.116
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	-	0	2.675
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	-15	-12	-33
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-526	-581	-1.164
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten	-8	-	-25
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen	2.027	2.648	4.860
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen	-796	-882	-1.832
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes	-156	-157	-157
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper ²⁾	3	1.265	187
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper ²⁾	-273	-17	-2.202
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	256	2.264	2.309
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	-778	-18	1.093
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	4.591	3.411	3.411
Veränderung der flüssigen Mittel der zum Verkauf bestimmten langfristigen Vermögenswerte	-14	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	28	41	87
Flüssige Mittel am Ende der Periode	3.827	3.434	4.591

¹⁾ Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.

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

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen						Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen						
Stand per 01.01.2021	2.150	871	-75	2	-171	-3.930	-13	-3.316	6.302	5.136	2.002	132	7.270
⊕ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⊖ Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⊖ Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-10	-2	-12
⊕ Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⊕ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
⊕ Gesamtergebnis	-	-	32	4	116	1.292	-	1.444	-1.443	1	13	2	16
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.443	-1.443	13	2	-1.428
davon Währungsänderungen	-	-	32	-	-	-	-	32	-	32	-	0	32
davon latente Steuern	-	-	-	-	1	-26	-	-25	-	-25	-	-	-25
davon Marktbewertung / Reklassifizierung	-	-	-	0	115	-	-	115	-	115	-	-	115
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	1.318	-	1.318	-	1.318	-	-	1.318
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	4	-	-	-	4	-	4	-	-	4
Stand per 30.06.2021	2.150	871	-43	6	-55	-2.638	-13	-1.872	4.859	5.137	2.005	132	7.274

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

SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN

	DB Fernverkehr ¹⁾		DB Regio		DB Cargo		DB Netze Fahrtweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Energie	
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. PER 30.06. / in Mio. €	2022	2021	2022	2021	2022	2021 ²⁾	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Externe Umsatzerlöse	2.052	996	4.433	3.902	2.521	2.388	995	966	300	243	1.051	695
Interne Umsatzerlöse	64	58	54	52	110	116	2.121	1.972	397	382	895	763
Umsatzerlöse	2.116	1.054	4.487	3.954	2.631	2.504	3.116	2.938	697	625	1.946	1.458
Externe übrige Erträge ¹⁾	287	107	179	161	214	213	474	345	54	42	7	14
Interne übrige Erträge	31	36	47	52	20	16	107	98	16	14	6	19
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3	6	29	27	20	13	693	637	61	55	14	14
Erträge	2.437	1.203	4.742	4.194	2.885	2.746	4.390	4.018	828	736	1.973	1.505
Materialaufwand	-1.470	-1.323	-3.020	-2.765	-1.674	-1.522	-1.123	-1.052	-326	-326	-1.768	-1.292
Personalaufwand	-619	-595	-1.176	-1.120	-969	-931	-1.834	-1.736	-236	-221	-76	-73
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-339	-260	-333	-352	-341	-314	-599	-581	-124	-122	-53	-59
EBITDA	9	-975	213	-43	-99	-21	834	649	142	67	76	81
Planmäßige Abschreibungen ⁴⁾	-204	-169	-316	-316	-200	-183	-338	-347	-81	-74	-41	-41
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ⁴⁾	-	-	-1	0	0	0	0	0	0	-	-	-
EBIT (operatives Ergebnis)	-195	-1.144	-104	-359	-299	-204	496	302	61	-7	35	40
Operativer Zinssaldo ⁵⁾	-16	-15	-24	-20	-30	-28	-47	-61	-4	-16	-4	-7
Operatives Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾	-211	-1.159	-128	-379	-329	-232	449	241	57	-23	31	33
Sachanlagen	7.169	5.952	5.886	6.213	3.013	3.033	22.219	21.105	3.779	3.545	1.125	1.146
+ Immaterielle Vermögenswerte	59	57	70	44	208	191	217	188	66	54	2	8
davon Goodwill	0	0	6	5	0	4	11	12	-	-	-	-
+ Vorräte	203	181	575	561	197	205	256	243	0	0	191	91
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ⁶⁾	28	32	1.014	859	653	565	150	128	45	45	211	127
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Forderungen aus Planvermögen) ⁶⁾	228	222	1.066	839	249	206	485	353	33	42	219	164
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	0	4	2	0	-	-	-	0	0
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁶⁾	-299	-343	-698	-852	-450	-462	-606	-526	-72	-71	-542	-388
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten ⁶⁾	-207	-182	-1.014	-774	-388	-350	-700	-651	-198	-240	-44	-54
- Ertragsteuerschulden	-	0	-1	-1	-4	-3	-	-	-2	0	-	-
- Sonstige Rückstellungen	-26	-29	-2.691	-2.315	-166	-199	-940	-483	-36	-29	-29	-28
- Passive Abgrenzungen	-548	-420	-297	-251	-15	-17	-168	-168	-102	-104	-1	-1
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten ⁶⁾	-99	-88	-191	-193	-198	-191	-292	-281	-25	-23	-11	-10
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital Employed ⁷⁾	6.508	5.382	3.719	4.130	3.103	2.980	20.621	19.908	3.488	3.219	1.121	1.055
Netto-Finanzschulden	4.100	4.060	1.116	1.893	2.920	2.788	9.885	10.651	854	1.688	696	633
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	5	5	28	35	2	2	0	0	-	0
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	1	3	-	0	-	-	-	-
Brutto-Investitionen	793	675	150	259	132	179	3.019	3.155	490	491	102	127
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	-	-5	-13	-15	-1	-2.301	-2.430	-245	-349	-75	-89
Netto-Investitionen	793	675	145	246	117	178	718	725	245	142	27	38
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	-	-	-	27	-	-	-	-
Mitarbeitende ⁸⁾	18.852	19.026	37.594	37.350	30.931	30.877	51.976	51.347	6.992	6.778	1.905	1.890

¹⁾ Im ersten Halbjahr 2022 wurden Trassenpreisförderungen von 207 Mio. € abweichend zum Jahresabschluss 2021 im bereinigten EBIT erfasst.

²⁾ Zahlen angepasst; s. Abschnitt **Veränderung in der Segmentzuordnung** [S. 70](#).

³⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge sowie die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

⁴⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

⁵⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

⁶⁾ Inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung.

⁷⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen bzw. den Segmentschulden zugerechnet.

⁸⁾ Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).



Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung ³⁾		Systemverbund Bahn		DB Arriva		DB Schenker		Konsolidierung Übrige		DB-Konzern bereinigt		Überleitung ³⁾		DB-Konzern	
2022	2021	2022	2021	2022	2021 ²⁾	2022	2021	2022	2021 ²⁾	2022	2021 ²⁾	2022	2021	2022	2021	2022	2021
314	270	-	-	11.666	9.460	2.174	1.930	14.129	10.396	-	-	27.969	21.786	-1	-2	27.968	21.784
2.476	2.346	-6.056	-5.619	61	70	1	1	33	36	-95	-107	-	-	-	-	-	-
2.790	2.616	-6.056	-5.619	11.727	9.530	2.175	1.931	14.162	10.432	-95	-107	27.969	21.786	-1	-2	27.968	21.784
204	195	-	-	1.419	1.077	143	219	118	100	29	7	1.709	1.403	1	17	1.710	1.420
760	598	-928	-809	59	24	0	0	6	3	-65	-27	-	-	-	-	-	-
503	503	594	545	1.917	1.800	5	3	1	2	-	-	1.923	1.805	-	-	1.923	1.805
4.257	3.912	-6.390	-5.883	15.122	12.431	2.323	2.153	14.287	10.537	-131	-127	31.601	24.994	-	15	31.601	25.009
-1.541	-1.425	5.060	4.699	-5.862	-5.006	-809	-685	-9.902	-7.065	71	74	-16.502	-12.682	0	-24	-16.502	-12.706
-2.041	-1.945	-	84	-6.951	-6.537	-1.039	-1.047	-1.968	-1.765	-	-	-9.958	-9.349	-71	-60	-10.029	-9.409
-724	-528	1.318	1.138	-1.195	-1.078	-278	-255	-931	-801	67	54	-2.337	-2.080	-6	-12	-2.343	-2.092
-49	14	-12	38	1.114	-190	197	166	1.486	906	7	1	2.804	883	-77	-81	2.727	802
-279	-277	36	31	-1.423	-1.376	-204	-196	-301	-286	1	1	-1.927	-1.857	-14	-18	-1.941	-1.875
-	-	-	-	-1	0	-1	-1	1	0	-	-	-1	-1	-4	-	-5	-1
-328	-263	24	69	-310	-1.566	-8	-31	1.186	620	8	2	876	-975	-95	-99	781	-1.074
-68	-47	-	-	-193	-194	-17	-13	-29	-28	-	-	-239	-235	-	-	-	-
-396	-310	24	69	-503	-1.760	-25	-44	1.157	592	8	2	637	-1.210	-	-	-	-
3.136	3.033	-834	-799	45.493	43.228	2.120	2.414	3.164	2.887	-21	-22	50.756	48.507	-	-	50.756	48.507
281	288	-79	-65	824	765	145	199	1.443	1.372	-1	-1	2.411	2.335	-	-	2.411	2.335
28	28	-	-	45	49	0	0	1.210	1.129	-	-1	1.255	1.177	-	-	1.255	1.177
717	671	-71	-69	2.068	1.883	79	89	7	83	-	-	2.154	2.055	-	-	2.154	2.055
351	342	-	-	2.452	2.098	299	304	4.466	3.184	-	-	7.217	5.586	65	28	7.282	5.614
1.011	1.004	-1.298	-1.217	1.993	1.613	756	561	1.262	925	-233	-222	3.778	2.877	47	498	3.825	3.375
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-553	-525	-553	-525
5	5	-	-	9	7	8	11	63	39	-	-	80	57	-	-	80	57
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	441	-	441	-
-672	-630	-	-	-3.339	-3.272	-635	-661	-3.460	-2.641	-	-	-7.434	-6.574	-183	-98	-7.617	-6.672
-918	-794	1.293	1.215	-2.176	-1.830	-383	-305	-757	-611	232	222	-3.084	-2.524	-1.464	-1.562	-4.548	-4.086
-33	-31	2	-	-38	-35	-52	-59	-240	-150	7	10	-323	-234	-	-	-323	-234
-2.759	-2.276	21	7	-6.626	-5.352	-291	-335	-452	-397	7	-9	-7.362	-6.093	-	-	-7.362	-6.093
-51	-46	4	2	-1.178	-1.005	-175	-190	-13	-14	-	-	-1.366	-1.209	-	-	-1.366	-1.209
-352	-338	-	81	-1.168	-1.043	-169	-182	-522	-434	-	-	-1.859	-1.659	1.859	1.659	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-212	-	-212	-
716	1.228	-962	-845	38.314	37.057	1.702	1.846	4.961	4.243	-9	-22	44.968	43.124	-	-	44.968	43.124
8.626	7.677	-	-	28.197	29.390	1.177	1.108	1.130	1.504	-	-	30.504	32.002	-	-	30.504	32.002
356	354	-	-	391	396	48	54	11	13	-	-	450	463	-	-	450	463
-4	-7	-	-	-3	-4	0	-1	1	1	-	-	-2	-4	-	-	-2	-4
290	327	7	-	4.983	5.213	120	88	299	249	-	-	5.402	5.550	-	-	5.402	5.550
-4	0	-	-	-2.645	-2.882	-17	-9	-	-	-	-	-2.662	-2.891	-	-	-2.662	-2.891
286	327	7	-	2.338	2.331	103	79	299	249	-	-	2.740	2.659	-	-	2.740	2.659
-	-	-	-	-	27	-	-	7	-	-	-	7	27	-	-	7	27
58.975	58.187	-	-	207.225	205.455	41.877	44.345	75.424	73.840	-	-	324.526	323.640	-	-	324.526	323.640

Informationen nach Regionen

	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		Capital Employed ¹⁾		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeitende ¹⁾	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. / in Mio. €												
Deutschland	14.051	11.254	47.131	44.771	39.127	37.819	4.977	5.200	2.344	2.319	211.330	209.903
Europa (ohne Deutschland)	8.121	6.673	5.409	5.646	4.572	4.425	335	271	306	261	83.137	84.686
Asien/Pazifik	3.120	2.213	1.338	1.125	1.440	1.252	62	64	62	64	17.217	16.836
Nordamerika	2.208	1.285	291	244	709	511	16	9	16	9	9.267	8.850
Übrige Welt	469	361	38	39	98	76	5	7	5	7	3.575	3.365
Konsolidierung	-	-	-934	-887	-978	-959	7	-1	7	-1	-	-
DB-Konzern bereinigt	27.969	21.786	53.273	50.938	44.968	43.124	5.402	5.550	2.740	2.659	324.526	323.640
Überleitung	-1	-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	27.968	21.784	53.273	50.938	44.968	43.124	5.402	5.550	2.740	2.659	324.526	323.640

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS

Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2022 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 2021 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2021

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2022 vorgelegten Finanzinformationen mit dem ersten Halbjahr 2021 ist unter Berücksichtigung der folgenden Sachverhalte (insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und dem Ukraine-Krieg) 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.

VERÄNDERUNGEN IN DER SEGMENTZUORDNUNG

Zum 1. Januar 2022 wurde der Geschäftsbereich Full Load Solutions (FLS; Bündelung von großvolumigen Komplettladungsverkehren im europäischen Landverkehrsnetz) von DB Schenker an DB Cargo übertragen. Diese Übertragung betrifft im Wesentlichen die Transa Spedition GmbH und die Hangartner Terminal S.r.l., Verona/Italien. Die Zahlen des ersten Halbjahres 2021 im Segmentbericht wurden entsprechend angepasst.

ANGABEN ZU WESENTLICHEN EREIGNISSEN UND GESCHÄFTSVORFÄLLEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

Wie im ersten Halbjahr 2021 ergaben sich auch im ersten Halbjahr 2022 wesentliche Auswirkungen aus dem Verlauf der Corona-Pandemie. Durch den abgeschwächten Verlauf im ersten Halbjahr 2022 verbesserten sich die Umsatzerlöse in nahezu allen Segmenten und das Vor-Corona-Niveau wurde überwiegend erreicht bzw. sogar überschritten. Im Segment DB Schenker stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 besonders deutlich auf 14.162 Mio. € (im ersten Halbjahr 2021: 10.432 Mio. €¹⁾) und überschritten auch das Vor-Corona-Niveau. Im DB-Konzern beliefen sich die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr 2022 auf 27.968 Mio. € (im ersten Halbjahr 2021: 21.784 Mio. €). Zu weiteren Informationen verweisen wir auf die Angaben zu Erlösen aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15).

Im Rahmen von verschiedenen staatlichen Unterstützungsprogrammen wurden dem DB-Konzern staatliche Zuschüsse im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie bewilligt. Diese Zuschüsse wurden einzelnen Tochtergesellschaften des DB-Konzerns bspw. für die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs gewährt, insbesondere in den Segmenten DB Regio und DB Arriva. Diese Zuschüsse werden, soweit es sich nicht um Bestellerentgelte handelt, im DB-Konzern im Wesentlichen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Im ersten Halbjahr 2022 stiegen die Erträge aus staatlichen Zuschüssen auf insgesamt 491 Mio. € (im ersten Halbjahr 2021: 463 Mio. €).

Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung sowie der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen hat sich das EBIT im Geschäftsjahr auf 781 Mio. € deutlich verbessert (im ersten Halbjahr 2021: -1.074 Mio. €); der operative Cashflow hat sich auf 1.498 Mio. € deutlich erhöht (im ersten Halbjahr 2021: 10 Mio. €).

ANGABEN ZU WESENTLICHEN AUSWIRKUNGEN UND GESCHÄFTSVORFÄLLEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM UKRAINE-KRIEG

Die im Rahmen des Ukraine-Kriegs gestiegenen Energiepreise konnten trotz Preisabsicherungen im ersten Halbjahr 2022 nicht vollständig kompensiert werden und führten zu einem erhöhten laufenden Materialaufwand.

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst; s. Abschnitt »Veränderung in der Segmentzuordnung«.

Bei einigen Tochterunternehmen mit Sitz in der Ukraine und in Russland haben sich die Umsatzerlöse aufgrund der eingeschränkten Geschäftstätigkeit teilweise deutlich vermindert. Daraus ergeben sich für den DB-Konzern insgesamt allerdings keine wesentlichen Auswirkungen. Darüber hinaus könnten bilanzielle Verluste aus einer Entkonsolidierung von dort ansässigen Tochterunternehmen entstehen, sollte eine Beherrschung aufgrund der Einschränkung substanzieller Rechte nicht mehr vorliegen. Zum aktuellen Zeitpunkt wird allerdings von einer Beherrschung durch den DB-Konzern ausgegangen. Wesentliche Wertberichtigungen für erwartete Kreditverluste aus Forderungen in diesen Ländern mussten zum Stichtag nicht gebildet werden.

Wir sehen im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Belastungen aus dem Ukraine-Krieg derzeit keine Anhaltspunkte für eine Wertminderung auf Ebene der Cash-generating Unit. Energiepreisabsicherungen, eine Weitergabe der Preisanstiege an unsere Kunden sowie langfristige Chancen aus der Verkehrswende können bisher die Risiken des Ukraine-Kriegs kompensieren.

SCHÄTZ- UND PROGNOSEUNSIKERHEITEN

Aufgrund der Corona-Pandemie sowie des Ukraine-Kriegs und der im ersten Halbjahr 2022 daraus nur schwer absehbaren Folgen unterliegen Schätzungen und Prognosen im ersten Halbjahr 2022 in besonderem Maße Unsicherheiten.

Dies gilt z.B. für die Ermittlung von Rückstellungen für verlustträchtige Personenverkehrsverträge, die Bewertung zweifelhafter Forderungen oder für die Prüfung möglicher Wertminderungen bei Vermögenswerten.

LIQUIDITÄTSSTEUERUNG UND UNTERNEHMENSFORTFÜHRUNG

Aufgrund des uneingeschränkten Zugangs des DB-Konzerns zum Kapitalmarkt und der vereinbarten Finanzierungszusagen für Infrastrukturinvestitionen ist die Unternehmensfortführung des DB-Konzerns auf absehbare Zeit ohne Einschränkungen sichergestellt.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Seit dem 31. Dezember 2021 werden dem Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit von den bilanzierten Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben nur noch die Zahlungsströme aus Barsicherheiten für derivative Finanzinstrumente (Credit Support Agreements; CSA) zugeordnet. Die Forderungen aus Finanzierung gegenüber Dritten sowie die zahlungswirksamen Veränderungen der Forderungen aus Verkehrskonzessionen werden im Mittelfluss aus Investitionstätigkeit (Auszahlungen bzw. Einzahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte) ausgewiesen. Die restlichen Finanzforderungen (insbesondere Forderungen aus Finanzierungsleasing) werden dem Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit zugeordnet.

Daraus verminderte sich im Berichtsjahr der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit um 29 Mio. € und der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit um 53 Mio. €, dagegen erhöhte sich der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit um 82 Mio. €.

KONSOLIDIERUNGSKREIS

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

	Deutschland 30.06. 2022	Übrige Welt 30.06. 2022	Insgesamt 30.06. 2022	Insgesamt 30.06. 2021	Insgesamt 31.12. 2021
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand per 01.01.	113	410	523	519	519
Zugänge	1	3	4	1	8
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	1
Abgänge	-1	-11	-12	0	-5
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
Stand per 30.06. /31.12.	113	402	515	520	523

Zugänge von Unternehmen

Der DB-Konzern hat im ersten Halbjahr 2022 netto 5 Mio. € (im ersten Halbjahr 2021: netto 21 Mio. €) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewendet. Es handelte sich um die nachfolgend dargestellte Gesellschaft:

GESELLSCHAFT	Tätigkeitsbereich	Segment
Bitergo GmbH, Dortmund (Bitergo)	Dienstleistungen und Produkte für Lagerverwaltung und Transportmanagement	DB Schenker, ab 31. Mai 2022

Die Zugänge enthielten weiterhin zwei Gründungen und einen Erwerb, bei dem kein Geschäftsbetrieb i.S.d. IFRS 3 erworben wurde; ein Unternehmenszusammenschluss i.S.d. IFRS 3 liegt hier nicht vor.

Die Erwerbe waren für den DB-Konzern nicht wesentlich.

Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach Erwerb erwarteten Synergieeffekte substantiiert. Es ergab sich folgende Ermittlung:

in Mio. €	2022	davon Bitergo
KAUFPREIS		
Geleistete Zahlungen	5	5
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	-	-
Gesamte übertragene Gegenleistung	5	5
= Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	4	4
Firmenwert	1	1

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

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um eine Verschmelzung sowie um elf Liquidationen.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem ersten Halbjahr 2021 eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich.

Angaben zu den Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten (IAS 7)

in Mio. €	01.01.2022	01.01.2021	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/Auszahlung [-])		Nicht zahlungswirksame Veränderungen									
			30.06.2022	30.06.2021	Erwerb (+)/Veräußerung (-) von Unternehmen	Währungseffekte	Zugang (+)/Abgang (-) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen	Aufzinsung ¹⁾	30.06.2022	30.06.2021	30.06.2022	30.06.2021		
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	-83	-856	-14	120	-	-	-	10	-	-37	-	-	-97	-763
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG														
Zinslose Darlehen	446	580	-156	-157	-	-	-	-	-	-	10	14	300	437
Senioranleihen	27.403	24.021	1.231	1.766	-	-	55	83	-	-	9	8	28.698	25.878
Commercial Paper	-	-	-	1.050	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.050
Bankschulden	1.320	3.304	-205	98	-	-	-2	-1	-	-	-	-	-	1.113
EUROFIMA-Darlehen	-	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200
Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	5.059	4.931	-526	-581	-	-	10	32	346	349	0	0	4.889	4.731
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	180	191	-8	-13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	172
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	78	97	-51	-7	1	1	0	0	0	-	-	-	28	91
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	34.486	33.324	285	2.156	1	1	63	114	346	349	19	22	35.200	35.966
Insgesamt	34.403	32.468	271	2.276	1	1	63	124	346	312	19	22	35.103	35.203

¹⁾ Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betragen im ersten Halbjahr 2022 566 Mio. € (im ersten Halbjahr 2021: 621 Mio. €). Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

Angaben zu 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 Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet. Der Ausweis betraf die MTS-Gruppe mit ihrer Muttergesellschaft MTS HandelService GmbH i.V. Intertec Beteiligungs-GmbH (Segment DB Schenker) sowie fünf Gesellschaften in Schweden des Segments DB Arriva; der Verkauf dieser fünf Gesellschaften ist am 1. Juli 2022 erfolgt.

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

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

in Mio. €	01.01. bis 30.06.2022	01.01. bis 30.06.2021	2021
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	24.952	19.279	41.683
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	3.879	3.619	7.209
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	1.118	1.086	2.224
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	193	147	332
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	1.277	891	2.202
Sonstige Umsatzerlöse	464	395	860
Erlösschmälerungen	-36	-14	-226
Insgesamt	27.968	21.784	47.075

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Cargo, DB Arriva und DB Fernverkehr erbracht. Umsatzerlöse aus 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 im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Energie und DB Schenker erwirtschaftet. Die sonstige Umsatzerlöse betrafen nahezu alle Segmente.

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

AUFTRAGSBESTAND GESICHERT / in Mio. €	30.06.2022	31.12.2021	30.06.2021
Personenverkehrsverträge	73.865	74.765	71.610
Logistik- und Güterverkehrsverträge ¹⁾	255	221	909
Übrige Verträge ¹⁾	1.293	1.195	727
Insgesamt	75.413	76.181	73.246

¹⁾ 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 deutliche Rückgang des Auftragsbestands bei den Personenverkehrsverträgen im Segment DB Arriva konnte durch den leichten Anstieg des Auftragsbestands im Segment DB Regio nicht kompensiert werden. Bei den übrigen Verträgen war ein deutlicher Anstieg im Segment Beteiligungen/Sonstige zu verzeichnen.

Auftragsbestände von zur Veräußerung gehaltenen Tochtergesellschaften werden nur bis zu deren geplantem Veräußerungszeitpunkt berücksichtigt. Das betrifft zum Stichtag insbesondere die fünf Gesellschaften des Segments DB Arriva in Schweden.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten¹⁾ von 78 Mio. € wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert. Ein Betrag von 36 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 1.213 Mio. € (davon langfristig: 150 Mio. €) wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen.

Öffentliche Zuschüsse im Rahmen der temporären Absenkung der Ticketpreise im bundesweiten Personennahverkehr (9-Euro-Ticket) wurden noch nicht erfasst, da die vertraglichen Nachträge bzw. Bewilligungsbescheide noch nicht vorlagen.

Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen (per 30. Juni 2022: 19 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 26 Mio. €; per 30. Juni 2021: 29 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 hinsichtlich des Zeitpunkts ihres Eintritts noch hinsichtlich ihres Umfang einschätzbar sind.

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

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06. 2022	31.12. 2021	30.06. 2021
Begebung und Übertragung von Wechseln	-	2	-
Gewährleistungsverpflichtungen	0	0	-
Sonstige Eventualschulden	108	109	136
Insgesamt	108	111	136

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 2022 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 18 Mio. €; per 30. Juni 2021: 17 Mio. €). Weiterhin dienten per 30. Juni 2022 Sachanlagen mit Buchwerten von 4 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 5 Mio. €; per 30. Juni 2021: 22 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 2022: 3.827 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 4.591 Mio. €; per 30. Juni 2021: 3.434 Mio. €), der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (per 30. Juni 2022: 10.343 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 9.462 Mio. €; per 30. Juni 2021: 8.268 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 2022: 9.657 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 9.684 Mio. €; per 30. Juni 2021: 8.485 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellten zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten entfielen per 30. Juni 2022 1.235 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 813 Mio. €; per 30. Juni 2021: 721 Mio. €) auf nichtfinanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfielen per 30. Juni 2022 2.508 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.637 Mio. €; per 30. Juni 2021: 2.273 Mio. €) auf nichtfinanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden betrug per 30. Juni 2022 28.213 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 31.403 Mio. €; per 30. Juni 2021: 30.544 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 2022 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. 2022	31.12. 2021	30.06. 2021
BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON			
Sachanlagevermögen	21.971	21.196	19.488
immateriellen Vermögenswerten	38	35	34
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	472	455	428
Insgesamt	22.481	21.686	19.950

Der leichte Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen sowie der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

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

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

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 2022: 300 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 446 Mio. €; per 30. Juni 2021: 437 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung¹⁾ für die zugewiesenen Beamt:innen, Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich sowie aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen bzw. Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der Deutschen Bahn AG (DB AG) bei der EUROFIMA.

Sonstige Erläuterungen

ANLEIHEEMISSIONEN UND -TILGUNG

Im ersten Halbjahr 2022 wurden von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) die folgenden Senioranleihen begeben:

EMISSIONSVOLUMEN	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
300 Mio. AUD (191 Mio. €)	20,0	3,350	Institutionelle Investoren v.a. in Asien
200 Mio. EUR	5,0	0,791	Privatplatzierung
750 Mio. EUR	12,0	1,375	Institutionelle Investoren in Europa
900 Mio. EUR	8,0	1,875	Institutionelle Investoren v.a. in Europa und Asien

Im selben Zeitraum wurden insgesamt zwei fällig gewordene Senioranleihen der DB Finance über 400 Mio. GBP sowie über 300 Mio. € getilgt.

KEINE DIVIDENDENZAHLUNG AN DEN BUND

Für das Geschäftsjahr 2021 erfolgte keine Dividendenzahlung an den Bund.

ANZAHL AUSGEGEBENER AKTIEN

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

DB SCHENKER BEABSICHTIGT ÜBERNAHME DES AMERIKANISCHEN TRANSPORTANBIETERS USA TRUCK

DB Schenker und USA Truck Inc. (USA Truck), Van Buren/USA, haben am 24. Juni 2022 eine Vereinbarung zur Übernahme aller im Umlauf befindlichen Aktien von USA Truck durch DB Schenker bekannt gegeben.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

VERÄNDERUNGEN IM VORSTAND

Herr Ronald Pofalla (Ressort Infrastruktur) hat seinen Vorstandsvertrag vorzeitig zum 30. April 2022 beendet. Seit dem 1. Juli 2022 führt Herr Berthold Huber das Ressort Infrastruktur.

Mit Wirkung zum 1. Juli 2022 wurde vom Aufsichtsrat der DB AG die Aufspaltung des Ressorts Personenverkehr in die Ressorts Regionalverkehr und Personenfernverkehr beschlossen. Ab diesem Datum übernahm Frau Evelyn Palla das Ressort Regionalverkehr und Herr Dr. Michael Peterson das Ressort Personenfernverkehr.

VERÄNDERUNGEN IM AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsratsvorsitzende Herr Michael Odenwald wird Ende Juli 2022 auf eigenen Wunsch sein Amt niederlegen.

Berlin, den 21. Juli 2022

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

¹⁾ 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 Tarifikraft 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
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Integrierte Zwischenbericht wurde am 28. Juli 2022 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 22. Juli 2022) und ist auch im Internet unter 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 Station&Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind unter db.de/berichte auch im Internet abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-6 10 30
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

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



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

Unter bahn.de/hilfe finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



SOCIAL MEDIA

DB-Konzern

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

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

30. März 2023

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2022

27. Juli 2023

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Zwischenberichts Januar–Juni 2023

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, U2 DB AG/Max Lautenschläger DB AG/Max Lautenschläger

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 WOLLEN WIR UNSEREN WACHSTUMSKURS FORTSETZEN.



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

TITELBILD

Ausbau Fernverkehrsangebot

Mit Beginn des Sommerfahrplans am 12. Juni 2022 bauen wir unser Fernverkehrsangebot mit mehr Zügen, neuen Direktverbindungen und zusätzlichen Fahrten weiter aus. Auf den besonders nachgefragten Verbindungen bieten 32 extragroße ICE 4 jeweils Platz für rund 1.000 Fahrgäste. Durch den kontinuierlichen Ausbau des Fernverkehrsangebots und der Fahrzeugflotte schaffen wir Platz für die stark ansteigende Nachfrage.