



Deutsche Bahn
Integrierter Zwischenbericht
Januar – Juni 2024

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.

grün.

Mit unserer Umweltmarke »Das ist grün.« machen wir unsere grüne Transformation nach außen wie innen sichtbar.

Online-Bericht

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

Geschlechtergerechte Sprache

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

ONLINE-ERGÄNZUNGEN

Kennzahlen interaktiv

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



AUF EINEN BLICK

Zum interaktiven
Kennzahlenvergleich



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz ¹⁾	22.310	23.004	- 694	- 3,0
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾	- 1.113	32	- 1.145	-
Ergebnis nach Ertragsteuern	- 1.231	- 71	- 1.160	-
EBITDA bereinigt ¹⁾	1.301	2.178	- 877	- 40,3
EBIT bereinigt ¹⁾	- 677	279	- 956	-
Eigenkapital per 30.06./31.12.	14.340	12.126	+ 2.214	+ 18,3
Netto-Finanzschulden per 30.06./31.12.	33.084	33.953	- 869	- 2,6
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	79.120	77.472	+ 1.648	+ 2,1
Capital Employed per 30.06./31.12.	49.238	48.300	+ 938	+ 1,9
Return on Capital Employed (ROCE) ¹⁾ in %	- 2,7	1,2	- 3,9	-
Tilgungsdeckung ¹⁾ in %	4,4	10,2	- 5,8	-
Brutto-Investitionen ¹⁾	7.305	6.176	+ 1.129	+ 18,3
Netto-Investitionen ¹⁾	4.016	2.977	+ 1.039	+ 34,9
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	946	1.930	- 984	- 51,0
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende ¹⁾ in Mio.	1.193	1.145	+ 48	+ 4,2
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	90,1	91,8	- 1,7	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	62,7	68,7	- 6,0	-
Reisende ¹⁾ in Mio.	919,2	876,5	+ 42,7	+ 4,9
davon DB Fernverkehr	64,2	68,2	- 4,0	- 5,9
Verkehrsleistung ¹⁾ in Mio. Pkm	40.377	38.323	+ 2.054	+ 5,4
davon DB Fernverkehr	20.869	21.658	- 789	- 3,6
Betriebsleistung ¹⁾ in Mio. Trkm	279,8	288,7	- 8,9	- 3,1
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	92,9	103,5	- 10,6	- 10,2
davon deutsche Gesellschaften	77,5	86,1	- 8,6	- 10,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	35.699	38.644	- 2.945	- 7,6
davon deutsche Gesellschaften	24.445	27.311	- 2.866	- 10,5
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ²⁾ in %	88,8	90,7	- 1,9	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	89,9	91,7	- 1,8	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	548,1	558,1	- 10,0	- 1,8
davon konzernexterne Bahnen	223,5	217,5	+ 6,0	+ 2,8
Anteil konzernexterner Bahnen in %	40,8	39,0	+ 1,8	-
Stationshalte in Mio.	80,6	79,8	+ 0,8	+ 1,0
davon konzernexterne Bahnen	24,7	23,8	+ 0,9	+ 3,8
BUSVERKEHR				
Reisende ¹⁾ in Mio.	273,8	268,6	+ 5,2	+ 1,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.043	2.940	+ 103	+ 3,5
Betriebsleistung ¹⁾ in Mio. Buskm	268,7	257,7	+ 11,0	+ 4,3
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im Landverkehr in Mio.	54,1	50,5	+ 3,6	+ 7,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	576,7	570,8	+ 5,9	+ 1,0
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	896,1	883,1	+ 13,0	+ 1,5
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand im Personenverkehr per 30.06./31.12. in Mrd. €	88,7	89,0	- 0,3	- 0,3
Rating Moody's / S&P Global Ratings	Aa1 / AA-	Aa1 / AA-	-	-
Mitarbeitende per 30.06. ¹⁾ in VZP	296.449	289.954	+ 6.495	+ 2,2

¹⁾ Fortgeführte Geschäftsbereiche. Werte für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva angepasst.

²⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

INHALTSVERZEICHNIS

1 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

3 KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

- 3 Überblick
- 4 Grundlagen
- 11 Strategie
- 12 Produktqualität und Digitalisierung
- 17 Grüne Transformation
- 19 Mitarbeitende
- 22 Geschäftsverlauf
- 33 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 58 Chancen- und Risikobericht
- 59 Nachtragsbericht
- 60 Prognosebericht

64 KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)

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

UMSCHLAG

- U2 Über diesen Bericht
- U4 Auf einen Blick
- U5 Kontaktinformationen/Finanzkalender



DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Liebe Leser:innen,

wie unter dem Brennglas hat die Fußballeuropameisterschaft ins öffentliche Bewusstsein gerückt, wie hoch die Nachfrage nach klimafreundlicher Mobilität und wie groß gleichzeitig der Handlungsbedarf bei der Schieneninfrastruktur ist. Umso wichtiger, dass wir mit der Generalsanierung der Riedbahn, der Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim, das erste Großprojekt für eine nachhaltig bessere Qualität und Stabilität gestartet haben. Viele weitere werden und müssen in den nächsten Jahren folgen.

Insgesamt hat das erste Halbjahr 2024 gezeigt, dass die Nachfrage intakt ist. Nach betrieblich und wirtschaftlich schwierigen Monaten konnten wir im Fernverkehr im Juni wieder ein deutliches Umsatzplus verzeichnen. Auch DB Regio verzeichnet positive Effekte beim Umsatz.

Die Schieneninfrastruktur aber ist überaltert und störanfällig. Wenn dann noch Extremwetterereignisse hinzukommen, die im ersten Halbjahr 2024 so häufig wie noch nie aufgetreten sind, hat das enorme Auswirkungen auf den Zugverkehr. Allein im Juni 2024 waren im Durchschnitt über 400 Fernzüge pro Tag von Schäden an der Infrastruktur betroffen – verursacht durch externe Einflüsse wie Hangrutsche, Überflutungen und Dammschäden.

Mehrere Streiks der GDL im ersten Quartal 2024 haben uns auch wirtschaftlich deutlich getroffen. Außerdem haben sie sich genauso wie die schwierige Betriebslage negativ auf das Buchungsverhalten unserer Fahrgäste und die Nachfrage im Güterverkehr ausgewirkt, wo die betroffenen Unternehmen auf eine verlässliche und klimafreundliche Logistik angewiesen sind.

Deshalb steuern wir entschlossen gegen, um kurzfristig Verbesserungen zu erreichen: mit einem Aktionsplan Pünktlichkeit zur Stabilisierung der betrieblichen Lage und einer qualifizierten Ausgabensteuerung zur Ergebnissicherung im Jahr 2024. Unser Ziel steht: Wir wollen unser Ergebnis im Systemverbund Bahn gegenüber dem Vorjahr um rund zwei Milliarden Euro verbessern.

Klar ist auch: Eine nachhaltige Verbesserung in allen Bereichen schaffen wir nur, wenn wir die Eisenbahninfrastruktur grundlegend sanieren und modernisieren. Unsere Kund:innen erwarten zu Recht eine bessere Qualität. Ein robustes und leistungsfähiges Bestandsnetz ist die Voraussetzung für eine verlässlichere und damit attraktivere Bahn.

Wir sind dankbar, dass der Bund diese Überzeugung teilt. 2024 erhalten wir rund 60 Prozent mehr Mittel vom Bund für die Infrastruktur als in den Vorjahren. Ein ähnliches Niveau ist auch für die Jahre 2025 und 2026 zu erwarten. Damit können wir die weitere Sanierung der Infrastruktur angehen. Darauf aufbauend haben die Stabilisierung der betrieblichen Lage und die wirtschaftliche Gesundung und effiziente Aufstellung in allen Geschäftsfeldern des DB-Konzerns nach wie vor hohe Priorität für uns.

Das bedeutet: Wir werden deutlich mehr standardisieren, automatisieren und digitalisieren – auch, um Mitarbeitende effizienter und mit größtem Nutzen für unsere Kund:innen einzusetzen. Nur so können wir unsere Produktivität steigern. Das ist in Zeiten des Fachkräftemangels entscheidend für unsere Zukunftsfähigkeit.

Vor fünf Jahren sind wir mit unserer Strategie der Starken Schiene für Wachstum und Verkehrsverlagerung angetreten. Seitdem haben wir trotz einer Serie von Umfeldkrisen wie der Corona-Pandemie und dem Ukraine-Krieg große Fortschritte gemacht: Wir haben unsere Fernverkehrsflotte erneuert und unsere Werke ausgebaut. Wir haben auf Rekordniveau eingestellt. Wir haben die Verkehrsträger besser vernetzt und den Fahrplan massiv ausgeweitet.

Jetzt gilt es, den zentralen Hebel umzulegen: Mit der Sanierung der Infrastruktur haben wir die Chance, unsere Strategie voll zum Tragen zu bringen und Schritt für Schritt den Beitrag für eine moderne und klimafreundliche Gesellschaft zu leisten, den wir uns vorgenommen haben. Ein modernisiertes und grundlegend saniertes Bestandsnetz mit den Hochleistungskorridoren als Herzstück ist das Fundament dafür. Mit dem Start der Generalsanierung der Riedbahn ist der Anfang gemacht. Deutschland braucht eine starke Schiene!

Herzlichst



Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

ÜBERBLICK

Deutlich mehr Bundesmittel für die Schiene

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 verabschiedet. Für die wesentlichen Schienentitel stehen in Summe Mittel i. H. v. über 17 Mrd. € und damit rund 7 Mrd. € mehr zur Verfügung als im Bundeshaushalt 2023 und als in der alten Finanzplanung des Bundes vorgesehen.

Erste Eigenkapitalerhöhung umgesetzt

Die Bundesregierung hat im Bundeshaushalt 2024 4,37 Mrd. € zusätzlich zu den Mitteln aus dem Klimaschutzprogramm 2030 zur Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit dem Zweck der Ertüchtigung des Schienennetzes vorgesehen. Die Auszahlung der ersten Tranche des zusätzlichen Eigenkapitals i. H. v. 3,02 Mrd. € an die DB AG ist Ende Juni 2024 erfolgt.

Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und wurden zur Aufstockung des Eigenkapitals an die DB InfraGO AG taggleich weitergereicht.

Tarifabschluss mit GDL erzielt

Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben nach fünf Monaten Verhandlungen einen [Tarifabschluss](#)  21 erzielt. Im ersten Halbjahr 2024 ist es zuvor an 13 Tagen zu Streikmaßnahmen der GDL gekommen.

DB InfraGO nimmt Betrieb auf

DB InfraGO bündelt seit dem Jahreswechsel die Aktivitäten des DB-Konzerns in den Bereichen Fahrweg und Personenbahnhöfe. Mit dem Start von DB InfraGO hat auch ein umfassendes Sanierungs- und Modernisierungsprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe begonnen. Dabei steht das Bestandsnetz im Fokus: Über 2.000 km Gleise, 2.000 Weichen, 150 Brücken und 1.000 Bahnhöfe werden modernisiert. Dadurch wird die vorhandene Infrastruktur leistungsfähiger und robuster und mehr Kapazität im Schienennetz geschaffen.

Arriva-Verkauf abgeschlossen

Die DB AG hat den Verkauf der Arriva Group an I Squared Capital, einen führenden unabhängigen globalen Infrastrukturinvestor, am 31. Mai 2024 abgeschlossen. Die Transaktion war mit der Unterzeichnung des Kaufvertrags im Oktober 2023 auf den Weg gebracht worden und hat zwischenzeitlich die üblichen Vollzugsbedingungen erfüllt sowie die finale Genehmigung der entsprechenden Aufsichtsbehörden erhalten.

DB Schenker-Verkaufsprozess fortgeführt

Der Prozess für einen möglichen Verkauf von bis zu 100 % der Anteile an DB Schenker wurde im ersten Halbjahr 2024 planmäßig fortgeführt. Das Ergebnis ist weiterhin offen. Erlöse aus einem möglichen Verkauf von DB Schenker sollen dem Beschluss des Aufsichtsrats zufolge vollständig im DB-Konzern verbleiben und zu einer deutlichen Entschuldung des DB-Konzerns führen. Ein Verkauf findet nur statt, wenn er wirtschaftlich vorteilhaft für den DB-Konzern ist.

Generalprobe für erste Generalsanierung

Anfang Januar 2024 hat DB InfraGO die fünfmonatige Generalsanierung der 70 km langen Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim ab 15. Juli 2024 verprobt. Im Fern- und Regionalverkehr hat der DB-Konzern gemeinsam mit den zuständigen Aufgabenträgern im Nahverkehr das Angebot zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar neu organisiert. Auch der Güterverkehr lief stabil und pünktlich über die Umleitungsstrecken. Im Regionalverkehr haben 150 Ersatzbusse täglich bis zu 16.000 Fahrgäste an ihr Ziel gebracht.

ICE-4-Flotte komplett ausgeliefert

Mit der Auslieferung des 137. Zuges ist die ICE-4-Flotte komplett. Seit 2016 hat der Hersteller Siemens Mobility Züge in drei unterschiedlichen Varianten ausgeliefert – insgesamt über 1.500 Wagen mit rund 105.000 Sitzplätzen. Neben den 37 7-Teilern sind 50 12-teilige Züge sowie 50 13-teilige XXL-ICE-Züge im Einsatz. Letztere bieten fast 1.000 Sitzplätze.

DB Cargo-Transformation hat begonnen

Zur nachhaltigen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage setzt DB Cargo eine umfassende Transformation um. Kern ist die Vereinfachung der Produktion, um so die Verkehre robuster und resilienter zu fahren sowie deutliche Profitabilitätsverbesserungen zu realisieren.

Hochwasserhilfen für Mitarbeitende

DB-Konzern, Konzernbetriebsrat, die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und die Stiftungsfamilie BSW&EWH haben die **Hilfsaktion**  21 für DB-Mitarbeitende in den von Unwettern betroffenen Gebieten in Süddeutschland ausgedehnt.

GRUNDLAGEN

Veränderungen in den Organen der DBAG

Im Vorstand und im Aufsichtsrat der DBAG gab es im ersten Halbjahr 2024 keine Änderungen.

Nachhaltigkeitsmanagement

Das Thema Nachhaltigkeit hat einen hohen Stellenwert im DB-Konzern. Mit der **grünen Transformation**  17f. und unserer sozialen Verantwortung verfolgen wir einen in der Strategie Starke Schiene verankerten ganzheitlichen Ansatz.

SOZIALE VERANTWORTUNG

Mit weltweit rund 296.000 Mitarbeitenden, Millionen von Fahrgästen täglich und einer Vielzahl unterschiedlicher Geschäftspartner nimmt der DB-Konzern einen zentralen Platz in der Gesellschaft ein. Neben ökologischen und ökonomischen Aspekten ist somit auch das Engagement für soziale Themen integraler Bestandteil unseres ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatzes. Unsere soziale Verantwortung drückt sich in vier Prinzipien aus, die unser tägliches Handeln leiten:

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

UMSETZUNG LIEFERKETTENSORGFALTS-PFLICHTENGESETZ

Um unseren menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz (LkSG) nachzukommen, haben wir in Übereinstimmung mit dem LkSG ein angemessenes Risikomanagement eingerichtet. Dieses verankern wir schrittweise in allen relevanten Geschäftsabläufen. Durch die vorgesehene Absenkung der gesetzlichen Schwelle für die Anwendungspflicht von 3.000 auf 1.000 Mitarbeitende zum 1. Januar 2024 fallen nun insgesamt 25 Konzerngesellschaften (im Vorjahr: 16 Konzerngesellschaften) in den Anwendungsbereich des LkSG.

Um das LkSG effektiv umzusetzen, haben wir klare Verantwortlichkeiten definiert. Zentrales Element unseres LkSG-Risikomanagements ist die regelmäßige sowie anlassbezogene Durchführung von Risikoanalysen.

Seit Anfang 2024 sind die neuen Konzerngrundsätze Ethik und der DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner in Kraft, die wir an die Anforderungen des LkSG angepasst haben. Um geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, entwickeln wir auf Grundlage eines übergreifenden Maßnahmenkatalogs risikobasiert Maßnahmenpläne im Einzelfall (sog. Corrective Action Plans). Unser bestehendes Hinweis-managementsystem ist für alle LkSG-Themen zugänglich und ermöglicht es, auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie entsprechende Pflichtverletzungen hinzuweisen.

ESG-RATINGS

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

EINSTUFUNGEN ESG-RATINGS	2024	2023	2022	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	-	A-	A	Feb. 2024	A bis F
EcoVadis	71/ Silber	68/ Silber	68/ Gold	Jun. 2024	Ab 2024: Platin: die besten 1% Gold: die besten 5% Silber: die besten 15% Bronze: die besten 35%
ISS ESG	B-	B-	C+	Sep. 2023	A+ / 4,00 bis D- / 1,00
MSCI	A	A	AA	Mai 2024	Leader (AA - AAA) Average (BB - A) Laggard (CCC - B)
Sustainalytics	22,3	22,1	24,5	Mai 2024	Risikoeinschätzung: Vernachlässigbar (0 - 10) Gering (10 - 20) Mittel (20 - 30) Hoch (30 - 40) Schwer (40 - 100)

Alphabetische Reihenfolge.

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

- Im EcoVadis-Rating gehört der DB-Konzern mit seinem Gesamtscore 2024 zu den Top 2 % der von EcoVadis beurteilten Unternehmen in der Eisenbahnverkehrsbranche und hat mit dieser Punktzahl seine Bewertung verbessert. Der Branchendurchschnitt liegt bei 42 Punkten. Zudem wurde der DB-Konzern wie im Vorjahr mit einer Silbermedaille für seine Nachhaltigkeitsleistung ausgezeichnet.

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

UMSETZUNG GEMEINWOHLORIENTIERTE INFRASTRUKTUR

Die DB InfraGO AG ist seit Ende 2023 die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft des DB-Konzerns: Am 27. Dezember 2023 wurde mit Eintragung in das Handelsregister die DB Netz AG in DB InfraGO AG umbenannt. Gleichzeitig wurde die DB Station&Service AG auf die DB InfraGO AG verschmolzen. Die Schieneninfrastruktur wird damit ab 2024 aus einer Hand geführt, geplant und weiterentwickelt. Qualität, Kapazität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs sollen nachhaltig verbessert werden. Damit werden die Voraussetzungen für die Erreichung der Wachstums- und Verkehrsverlagerungsziele des Bundes und der Strategie Starke Schiene geschaffen. Das zugrunde liegende Reformpaket umfasst fünf Säulen:

- Die erste Säule ist das inhaltliche Gesamtprogramm zur neuen Bewirtschaftung der Infrastruktur mit den Maßnahmenfeldern Verfügbarkeit und Betrieb, Schaffung des Hochleistungsnetzes, Erhalt und Modernisierung des Flächennetzes, schnelle Kapazitätserweiterung, konsequente Digitalisierung, Zukunftsbahnhöfe, leistungsfähige Serviceeinrichtungen sowie Aus-/Neubau und Elektrifizierung. Das neue Bewirtschaftungsregime soll eine Trendumkehr bei Alterung und Qualität von Schienennetz und Bahnhöfen bringen. Bis 2030 sollen so spürbar mehr Robustheit und Kapazität geschaffen werden.
- Die zweite Säule bildet die Schaffung notwendiger gesetzlicher Grundlagen, insbesondere die Flexibilisierung der Finanzierungsregularien über eine Reform des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Die Novelle des BSWAG  7 ist zum 9. Juli 2024 in Kraft getreten. Weitere Maßnahmen zur Stärkung der Schiene sollen mit dem Moderne-Schiene-Gesetz umgesetzt werden (Umsetzung Beschleunigungskommission Schiene  6).

- Mit der dritten Säule wird der Finanzierungsrahmen neu aufgestellt. Abgeleitet aus den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene, soll die Finanzierungsarchitektur der diversen Fördertöpfe vereinfacht werden. Zudem sind die Bereitstellung der notwendigen zusätzlichen finanziellen Mittel zur Umsetzung des Gesamtprogramms durch den Bund sowie eine inhaltliche Weiterentwicklung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erforderlich.
- Mit der vierten Säule will der Bund die Steuerung der Infrastruktur weiterentwickeln. Ein zentrales Steuerungsinstrument ist der Infraplan. Mit dem Infraplan sollen Maßnahmen, Strategien und übergeordnete Ziele zur Infrastrukturentwicklung für einen Zeitraum von fünf Jahren rollierend dargestellt werden – inkl. Kennzahlen und Dokumentation des Fortschritts.

Die institutionalisierte Einbindung der Branche über die Arbeit der DB InfraGO AG erfolgt über den Sektorbeirat, der sich am 25. März 2024 konstituiert hat. Ziele sind die Erhöhung der Transparenz und Beteiligung sowie der fachliche Austausch. Der neue Sektorbeirat ersetzt die bisher bestehenden Beiräte, Netzbeirat und Stationsbeirat. Das Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMDV) betreibt die Geschäftsstelle des Sektorbeirats.

- Die fünfte Säule beinhaltet die organisatorische Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG. DB InfraGO hat im Anschluss bis zum Frühjahr 2024 ein Leitbild 2030 entwickelt. Das Leitbild beschreibt die Anforderungen an DB InfraGO zur Erreichung der unternehmerischen und politischen Ziele.

BUNDESHAUSHALT 2024

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 verabschiedet. Für die wesentlichen Schientitel stehen in Summe Mittel i. H. v. über 17 Mrd. € und damit rund 7 Mrd. € mehr zur Verfügung als im Bundeshaushalt 2023 und als in der alten Finanzplanung des Bundes vorgesehen.

- Teil der Mittel für die Schiene ist eine Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Mrd. € für die Infrastruktur, die gegenüber dem Regierungsentwurf um 4,375 Mrd. € erhöht wurde. Die zusätzliche Eigenkapitalerhöhung dient der Kompensation für gegenüber dem Regierungsentwurf vom 9. August 2023 wegfallende Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds.





- Mit einem Zuwachs von knapp 2,8 Mrd. € im Vergleich zu 2023 wurde die Dotierung des Haushaltstitels zur Sanierung des Bestandsnetzes (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) deutlich auf knapp 7,5 Mrd. € angehoben. Durch die Mittelausstattung im Bundeshaushalt 2024 ist der Finanzierungsbedarf für die Generalsanierung und den Erhalt des Bestandsnetzes in 2024 hinterlegt.
- Der European-Rail-Traffic-Management-System-(ERTMS)-Titel zur Digitalisierung der Schiene ist 2024 mit knapp 1,1 Mrd. € dotiert, eine Zunahme um rund 0,45 Mrd. € gegenüber 2023.
- Für den Neu- und Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans sind knapp 1,7 Mrd. € und damit rund 0,3 Mrd. € weniger als 2023 verankert.

Im Bereich der Schienenverkehrsförderung gab es gegenüber dem Regierungsentwurf Abschmelzungen, um die durch die Haushaltskonsolidierung notwendige Plafonds-Absenkung im Etat des BMDV zu finanzieren. Die Kürzungen betreffen v. a. die Trassen- und Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr, die für 2024 nun 229 Mio. € (statt 350 Mio. €) bzw. 20 Mio. € (statt 85 Mio. €) beträgt. Der Haushaltstitel zur Einzelwagenverkehrsförderung verbleibt unverändert bei knapp 300 Mio. € und damit auf einem deutlich höheren Niveau als 2023. Zusammen mit der Anlagenpreisförderung i. H. v. 20 Mio. € steht für die Förderung des Einzelwagenverkehrs 2024 damit insgesamt eine Summe von knapp 320 Mio. € zur Verfügung.

Mit dem Bundeshaushalt 2024, dem aktuellen Finanzplan bis 2027 und dem DB-Eigenbeitrag sind für den Zeitraum von 2024 bis 2027 damit insgesamt Zusatzmittel von etwa 27 Mrd. € vorgesehen. Der identifizierte zusätzliche Finanzierungsbedarf für die Schiene bis 2027 beträgt insgesamt 45 Mrd. € und ist damit noch nicht vollständig gedeckt.

UMSETZUNG BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des BMDV ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Kommission gibt umfassende Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes durch die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken. Die Kommission hat mit dem Schwerpunkt Überleitstellen einen Listenvorschlag von 89 kurzfristig realisierbaren Maßnahmen

entwickelt. Schnellere Genehmigungsverfahren sollen insbesondere durch Gesetzgebung nach Vorbild des Energiesektors erreicht werden. Zur Reduktion der Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird eine neue Finanzierungsarchitektur empfohlen, die Finanzierungsquellen zusammenfasst und Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut nutzt. Am 24. April 2024 hat das BMDV den zweiten Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Empfehlungen der Beschleunigungskommission vorgelegt. Danach befinden sich 38 Empfehlungen in Umsetzung oder sind bereits vollständig umgesetzt. Die Umsetzung von 32 weiteren Empfehlungen wird vorbereitet. Zahlreiche Empfehlungen bedürfen Änderungen an Gesetzen. Einige Empfehlungen der Beschleunigungskommission wurden bereits in Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt. Dazu zählen die Implementierung des überragenden öffentlichen Interesses für zahlreiche Infrastrukturvorhaben (u. a. alle Vorhaben des Bedarfsplans Schiene und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) im Ende 2023 in Kraft getretenen Genehmigungsbeschleunigungsgesetz. Ebenso wurde die Lkw-Maut ausgeweitet und geregelt, dass deren Einnahmen nun anteilig auch für die Bundesschienenwege verwendet werden.

Mit dem Beschluss des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und dem Regierungsentwurf zum Vierten Bürokratieentlastungsgesetz (BEG IV) werden derzeit weitere gesetzgeberische Empfehlungen der Beschleunigungskommission umgesetzt. Der Entwurf des BEG IV enthält für die Schiene Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung. Für das von der Beschleunigungskommission zur gebündelten Umsetzung ihrer Vorschläge empfohlene Moderne-Schiene-Gesetz hat das BMDV einen Entwurf für Sommer 2024 angekündigt.

NOVELLE DES BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZES

Zum 17. Juli 2024 ist die Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes in Kraft getreten. Die nationalen Klimaschutzziele bleiben unverändert: Bis 2030 soll eine Minderung im Vergleich zu 1990 um 65 %, bis 2040 um 88 % und bis 2045 die Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Alle Sektoren sollen zukünftig übergreifend und in einer mehrjährigen, vorwärts gerichteten Gesamtrechnung betrachtet werden. Zusammen mit der Überwachung der Emissionsdaten des Vorjahres soll die prognostizierte Emissionsentwicklung zur Handlungsgrundlage werden. Sofern die Projektionsdaten in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine Zielverfehlung bei den Jahresemissionsgesamtmengen ausweisen, muss der Bund Maßnahmen zur Zielerreichung erarbeiten.



Personenverkehr

EINFÜHRUNG EINES MOBILITÄTSBUDGETS IM STEUERRECHT

Die Bundesregierung plant im Zuge des Jahressteuergesetzes 2024 erstmalig die Einführung eines Mobilitätsbudgets. Ein Mobilitätsbudget ist ein den Arbeitnehmenden zur Verfügung gestelltes Angebot zur Nutzung von außerdienstlichen Mobilitätsleistungen unabhängig vom Verkehrsmittel (z. B. E-Scooter, Leihfahrräder, Carsharing) zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn. Die Nutzung von Einzel- und Zeitfahrkarten im Bus- und Bahnverkehr wird ebenfalls vom Mobilitätsbudget umfasst. Die Nutzung der außerdienstlichen Mobilitätsleistungen soll mit 25 % und bis zu einem Höchstbetrag von 2.400 € im Jahr pauschal besteuert werden können. Die dauerhafte Überlassung von Kraftfahrzeugen, Job-Rädern oder Job-Tickets sollen von der Pauschalierungsmöglichkeit nicht erfasst werden. Die Regeln zur Dienstwagenbesteuerung bleiben unberührt.

DEUTSCHLAND-TICKET

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gültige Deutschland-Ticket wurde zum 1. Mai 2023 zum Preis von 49 € pro Monat eingeführt. Die Zwischenbilanz nach rund einem Jahr zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und eine intensive Nutzung: Durchschnittlich 11,2 Millionen Fahrgäste im Monat besitzen das Deutschland-Ticket. DB Regio verzeichnete seit Einführung des Deutschland-Tickets einen Reisendenzuwachs von 14 %. Zwei Drittel der Kund:innen von DB Regio besitzen ein Deutschland-Ticket. Durch das Ticket sind die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV sowie die Strecke, die zurückgelegt wird, gestiegen. 12 % der Fahrten mit einem Deutschland-Ticket wurden aus anderen Verkehrsmitteln verlagert, davon 7 % aus dem motorisierten Individualverkehr.

Eine langfristige Finanzierungsperspektive für das Deutschland-Ticket steht aus. Die von Bund und Ländern in der Verkehrsministerkonferenz am 6. November 2023 beschlossene Übertragbarkeit der Mittel von 2023 auf 2024 sowie von 2024 auf 2025 soll in einer Novelle des Regionalisierungsgesetzes vollzogen werden. Am 17. Juli 2024 wurde ein entsprechender Entwurf von der Bundesregierung beschlossen. Die Verkehrsminister:innen der Länder haben den Preis i. H. v. 49 € pro Monat für 2024 bei ihrem Treffen am 22. Januar 2024 bestätigt und eine Festlegung des Ticketpreises 2025 für Herbst 2024 angekündigt. In der Sondersitzung am 8. Juli 2024 stellten die Verkehrsminister:innen der Länder fest, dass nach aktuell prognostizierten Mittelbedarfen 2025 eine Preiserhöhung für das Deutschland-Ticket erforderlich sei.

Die bisher gültige Finanzierung des Deutschland-Tickets bis 2025 wurde im Rahmen des Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes im März 2023 beschlossen. Bund und Länder tragen die Kosten für das Deutschland-Ticket demnach je zur Hälfte mit 1,5 Mrd. € pro Jahr im Zeitraum 2023 bis 2025. Neben der Erhöhung der Regionalisierungsmittel wurde mit dieser Gesetzesnovelle beschlossen, dass die Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte im Schienenpersonennahverkehr bis 2025 auf 1,8 % pro Jahr festgelegt wird. Dadurch erfolgt eine Abweichung von der bisherigen Regelung im Eisenbahnregulierungsgesetz, nach der die Entgelte im Schienenpersonennahverkehr an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gekoppelt sind, die ab 2023 von 1,8 % auf 3,0 % erhöht wurde. Diese Deckelung führt zu einem starken überproportionalen Anstieg der Trassenentgelte für den Fern- und Güterverkehr.

Infrastruktur

Neben mehreren der oben beschriebenen Themen sind weitere Gesetzgebungsverfahren für den Infrastrukturbereich relevant, die nachfolgend erläutert werden.

NOVELLE DES BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZES

Zum 9. Juli 2024 ist das Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) in Kraft getreten. Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege. Mit der Novellierung werden bestehende Investitionshemmnisse beseitigt und die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur gestärkt. Konkret werden neue Finanzierungsoptionen durch die Öffnung der öffentlichen Finanzierung für nicht investive Tatbestände geschaffen. So kann künftig z. B. auch Instandhaltungsaufwand durch den Bund gefördert werden, ebenso einmaliger Aufwand (z. B. Rückbau, IT-Leistungen) und Folgekosten von durch den Bund veranlassten Maßnahmen. Die Verabschiedung der Novelle war möglich, nachdem sich Bund und Länder im Vermittlungsausschuss am 12. Juni 2024 zu verbliebenen offenen Punkten geeinigt hatten. Mit dem vereinbarten Kompromiss wurden eine Kostenteilung zu Schienenersatzverkehren im Rahmen der Generalsanierungen, die Fördermöglichkeit der Ausrüstung von Fahrzeugen mit digitalen (ETCS-) Bordgeräten, die Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden (Ausschluss kommerzielle Flächen) und Klarstellungen zur Mittelverwendung im Kontext von Generalsanierungen vereinbart.



DEUTSCHLAND-PAKT ZUR PLANUNGSBESCHLEUNIGUNG

Am 6. November 2023 haben sich die Regierungschef:innen der Länder mit dem Bundeskanzler auf einen Pakt zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung verständigt. Der Pakt enthält dabei zahlreiche Maßnahmen, die teilweise mit den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene deckungsgleich sind. Sie betreffen insbesondere die Vermeidung von Umplanungen, die Einführung von Stichtagsregelungen der Rechts- und Sachlage zum Zeitpunkt der Antragstellung sowie die Festlegung von Artenschutzstandards. Ferner sollen die Verfahren durch optimierte Umweltverträglichkeitsprüfungen und Planfeststellungsverfahren verkürzt werden. Zur Umsetzung des Pakts soll weitere Beschleunigungsgesetzgebung erfolgen. Erste gesetzgeberische Maßnahmen des Pakts wurden im Rahmen der Novelle des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) umgesetzt. Für die Schiene wird damit in Einzelfällen ein vorzeitiger Baubeginn einfacher sein.

Güterverkehr

UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen des Schienengüterverkehrs sind die anteilige Förderung der Trassen- und Anlagenpreise, das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombinierte-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie.

Am 28. Juni 2024 hat das BMDV die rechtliche Grundlage für eine Verlängerung der anteiligen Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr geschaffen. Der neue Zeitraum läuft vom 28. Juni 2024 bis zum 30. November 2028. Im Bundeshaushalt werden hierfür für 2024 rund 229 Mio. € bereitgestellt.

FÖRDERUNG EINZELWAGENVERKEHR

Die Europäische Kommission hat am 21. Mai 2024 die Betriebskostenförderrichtlinie im Einzelwagenverkehr (EWV) genehmigt. Genehmigt wurden Zuschüsse i. H. v. insgesamt 1,7 Mrd. € über einen Zeitraum von fünf Jahren bis 2029. Für 2024 stehen aus dem Bundeshaushalt knapp 300 Mio. € für die Branche zur Verfügung. Seit dem 1. Juli 2024 werden die Verkehre gefördert.

SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZ

Am 27. Juni 2024 hat der Bundestag das Gesetz zum Schienenlärm-schutz (SchlärmschG) beschlossen. Das Schienenlärm-schutzgesetz ergänzt das durch die Technische Spezifikationen für die Interoperabilität – Lärm (TSI NOI) vorgegebene Konzept der leiseren Strecke um ordnungsrechtliche Regelungen. Vorbehaltlich der finalen Befassung des Bundesrates tritt zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Konzepts der leiseren Strecken zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 das bestehende Schienenlärm-schutzgesetzes außer Kraft.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90 % reduziert werden. Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission am 11. Juli 2023 ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgelegt. Für den Schienenverkehr sind folgende Vorschläge mit unmittelbarer Relevanz enthalten: ein effizienteres Kapazitätsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Überarbeitung der Richtlinie für höchstzulässige Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr sowie ein Vorschlag zur einheitlichen Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen. Der Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr wurde in einem zweiten Schritt am 7. November 2023 ergänzt. Die Gesetzgebungsvorschläge der Europäischen Kommission werden nun im Rat und im Europäischem Parlament behandelt. Ein Abschluss der Gesetzgebungsverfahren ist erst 2025 zu erwarten. Die Initiativen werden im Folgenden einzeln dargestellt.

Bessere Koordination und Management des internationalen Schienenverkehrs

Ziel des Vorschlags ist die Schaffung eines effektiveren Kapazitätsmanagements auf der Schiene und insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen Kapazitäten künftig flexibler und netzübergreifend über einen nationalen Infrastrukturbetreiber beantragen können. Zur Lösung von Kapazitätskonflikten sollen sozioökonomische und umweltbezogene Kriterien herangezogen werden. Der Verordnungsentwurf enthält grundlegende Änderungen an den bestehenden Bestimmungen zur Vergabe der Fahrwegkapazität in der EU-Richtlinie 2012/34. Das Europäische Parlament nahm am 12. März 2024 seinen Standpunkt in erster Lesung an. Am 18. Juni 2024 beschloss der Rat seine allgemeine Ausrichtung. Die Kompromissverhandlungen zwischen Rat und Parlament werden im zweiten Halbjahr 2024 beginnen.



Überarbeitung der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr

Der Vorschlag der Europäischen Kommission sieht vor, dass künftig Verkehre als Kombinierte Verkehr gelten und gefördert werden, die mindestens 40 % weniger externe Kosten verursachen als der Güterverkehr über die Straße. Die EU-Mitgliedstaaten sollen einen nationalen Strategierahmen zur Senkung der durchschnittlichen Kosten des Kombinierten Verkehrs um 10 % vorlegen. Einzelheiten wie die Berechnung der externen Kosten und die Prüfung der Vorgaben mithilfe der geplanten digitalen Plattformen sollen in nachgelagerten Rechtsakten festgelegt werden. Das Europäische Parlament hat bislang keinen Standpunkt zu dem Dossier verabschiedet. Der Rat nahm am 18. Juni 2024 einen Fortschrittsbericht an. Das Verfahren wird im zweiten Halbjahr 2024 fortgesetzt.

Revision der Richtlinie zu Maßen und Gewichten im Straßengüterverkehr

Im Fokus des Richtlinienvorschlags steht die Möglichkeit eines grenzüberschreitenden Einsatzes von längeren und schwereren Nutzfahrzeugen auf Basis des Europäischen Modulare Systems bzw. Gigalinern, sofern diese in den Mitgliedstaaten bereits zugelassen sind. Zur Förderung von emissionsfreien Lkw dürfen diese um 90 cm länger und bis zu 4 t schwerer sein. Ziel der Europäischen Kommission ist es, den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge mit fossilen Brennstoffen bis 2035 schrittweise einzustellen. In einer Übergangszeit bis Ende 2034 dürfen allerdings auch konventionelle Verbrenner-Lkw schwerer und länger sein. Das Europäische Parlament nahm am 12. März 2024 seinen Standpunkt in erster Lesung an und bestätigte den Kommissionsvorschlag weitgehend. Im Rat wurde bislang nur am 18. Juni 2024 ein Fortschrittsbericht beschlossen. Entscheidend ist, dass die Vorschläge nicht zu einer Rückverlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße führen.

Vorschlag für Richtlinie zur einheitlichen Erfassung und Berechnung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen

Mit CountEmissions EU will die Europäische Kommission einen harmonisierten europäischen Rahmen für die Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen sowie deren Berichterstattung schaffen. Die Berechnung soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Anwendung finden. Über die einheitliche Berechnung mittels des Weltstandards ISO 14083:2023 sollen die Nutzer:innen, Verbraucher:innen und

Unternehmen transparente Informationen erhalten, die es ermöglichen, Emissionen zu vergleichen. Das Europäische Parlament nahm am 10. April 2024 seinen Standpunkt in erster Lesung an. Die Trilogverhandlungen mit dem Rat werden im zweiten Halbjahr 2024 starten.

Personenverkehr

GESETZGEBUNGSVORSCHLAG MULTIMODAL DIGITAL MOBILITY SERVICES

Die Europäische Kommission hat einen Gesetzgebungsvorschlag zu Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) angekündigt, der datentechnische Aspekte des Vertriebs (z. B. Weitergabe von Echtzeit- und Prognosedaten) und auch rein kommerzielle Punkte regeln soll (z. B. Verpflichtung zum Eingehen von Vertragsbeziehungen unter bestimmten Umständen). Die Europäische Kommission strebt an, den Zugang zu bestehenden Verkaufskanälen sowie zu Echtzeitdaten zu lockern. Zudem soll u. a. die Weiterreise bei Störungen verbessert werden (Journey Continuation). Die Vorlage des Gesetzgebungsentwurfs der Europäischen Kommission ist mehrfach verschoben worden. Voraussichtlich wird die Europäische Kommission ihren Vorschlag nun erst 2025 vorlegen.

BERÜCKSICHTIGUNG DES SEKTORSTANDARDS OPEN SALES AND DISTRIBUTION MODEL IN DEN TSI TA

Die Europäische Kommission überarbeitet derzeit zusammen mit der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Telematik-anwendungen (TSI TA). Ziel ist es, diese im Rahmen der nächsten Sitzungen des zuständigen Mitgliedstaatenausschusses im November 2024 oder Februar 2025 zu verabschieden. Darin werden u. a. auch wichtige Weichen für das Ticketing gestellt, wie z. B. die Festlegung der Tarifdatenstruktur und der Schnittstelle für die Buchung und Bezahlung von internationalen/nationalen Tickets, wofür der Sektor mit der Schnittstelle Open Sales and Distribution Model (OSDM) bereits eine Lösung entwickelt hat.

Die Europäische Kommission hat zuletzt erklärt, eine ganzheitliche Aufnahme von OSDM in die TSI TA abzulehnen, und beabsichtigt, zeitnah die europäische Normierungsstelle CEN/CENELEC mit der Erarbeitung einer neuen Standardisierungsschnittstelle zu beauftragen.

Wird OSDM nicht in der TSI TA berücksichtigt, würde dies bedeuten, dass sich der Sektor bei vollendeter Implementierung von OSDM (bis 2025) perspektivisch (2027 bis 2028) mit einer neuen technischen Regulierung auseinandersetzen müsste.

VORSCHLÄGE FÜR MULTIMODALE PASSAGIERRECHTE SOWIE ZUR STÄRKUNG DER RECHTE DER KUND:INNEN

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge für eine neue Verordnung für multimodale Passagierrechte sowie einen Vorschlag zur Änderung der europäischen Passagierrechtere Regelungen zur Stärkung der Rechte der Kund:innen. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Fahrgastrechte in der EU sowohl für Verkehrsunternehmen als auch für die Reisenden klarer formuliert und ihre Umsetzung verbessert werden sollten. Zudem gebe es keine EU-Rechtsvorschriften, die die Rechte von Reisenden garantieren, die verschiedene Verkehrsmittel kombinieren. In ihrem Vorschlag sieht die Kommission nun insbesondere für durchgehende multimodale Beförderungsverträge eine neue Haftung etwa beim Anschlussverlust zwischen zwei Verkehrsmitteln vor. Die Verschärfung der Anforderungen für durchgängige Fahrten könnte dazu führen, dass derartige Angebote künftig eingeschränkt werden. Für den DB-Konzern könnte die neue multimodale Passagierrechteverordnung insbesondere Auswirkungen für Kooperationen mit Fluggesellschaften haben. Die Verordnung zur Änderung der europäischen Passagierrechtere Regelungen erhöht die Dokumentationspflichten beim Abschluss von Beförderungsverträgen und führt ein Monitoringsystem für die Erfüllung passagierrechtlicher Anforderungen ein. Der Rat nahm am 18. Juni 2024 einen Fortschrittsbericht zu dem Dossier an.

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 Verordnung über die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz) vorgelegt. Ziel ist eine schnellere Vollendung des multimodalen TEN-V-Kernetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050. Nach einer Verhandlungsdauer von über drei Jahren wurde die neue Verordnung am 28. Juni 2024 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und ist am 18. Juli 2024 in Kraft getreten. Die neuen Regelungen bestätigen das vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030 (Kernetz), 2040 (neu eingeführtes erweitertes Kernetz) und 2050 (Gesamtnetz). Um eine

rechtzeitige Fertigstellung zu gewährleisten, sind Durchführungsrechtsakte für die wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte und andere spezifische nationale Abschnitte entlang der europäischen Verkehrskorridore vorgesehen. Vereinbart wurden u. a. Vorgaben für die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System; ERTMS) und die Abschaltung von Class-B-Zugsicherungssystemen, Mindeststreckengeschwindigkeiten von 160 km/h für Personenzüge sowie eine bessere Integration von Häfen, Flughäfen und multimodalen Güterterminals in das TEN-V-Netz. Für den Schienengüterverkehr wurden betriebliche Anforderungen bspw. zu Grenzabfertigungszeiten aufgenommen.

Rechtliche Themen

Wichtige rechtliche Themen sind im Integrierten Bericht 2023 dargestellt. Bei den nachfolgenden Themen hat es im ersten Halbjahr 2024 wesentliche Entwicklungen gegeben.

VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGS- BEITRÄGE FÜR STUTTGART 21

Ende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Nach mehreren mündlichen Verhandlungen im Sommer 2023 sowie Frühjahr 2024 wies das Gericht die Klage am 7. Mai 2024 ab. Die Entscheidungsgründe liegen noch nicht vor. Sobald diese vorliegen, werden sie ausgewertet und die Einlegung von Rechtsmitteln bewertet.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR- NUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn sie regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied



2017, dass eine Billigkeitskontrolle von 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. Am 27. Oktober 2022 hat der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren die Anwendbarkeit des Kartellrechts auf Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte grundsätzlich bejaht, dies allerdings an die Bedingung geknüpft, dass zuvor die Regulierungsbehörde befasst wird, an deren Entscheidung sich die Zivilgerichte orientieren müssen (EuGH, C-721/20 – DB Station&Service). Unter Bezugnahme auf das Urteil des EuGH hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) ein Verfahren zur Überprüfung der in Streit stehenden Altentgelte eröffnet. Mit Urteil vom 7. März 2024 (EuGH, C-582/22 – Die Länderbahn) hat der EuGH die Möglichkeit dieser nachträglichen Überprüfung von Altentgelten bestätigt. Der weitere Fortgang der Verfahren ist noch offen.

STRATEGIE

Umsetzung der Strategie Starke Schiene

Die Kernelemente der Strategie Starke Schiene werden im Integrierten Bericht 2023 erläutert. Daran hat es im ersten Halbjahr 2024 keine wesentlichen Änderungen gegeben. Inhaltlich werden die aktuellen Herausforderungen in die Ausbaufelder übertragen und an den Herausforderungen aus der Infrastrukturqualität, dem Fachkräftemangel und der finanziellen Situation des DB-Konzerns ausgerichtet.

PRODUKTQUALITÄT UND DIGITALISIERUNG

Pünktlichkeit

PÜNTLICHKEIT / in %	1. Halbjahr 2024	2023	1. Halbjahr 2023
Schiene DB-Konzern in Deutschland	89,9	90,1	91,7
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	90,1	90,3	91,8
DB Fernverkehr	62,7	64,0	68,7
DB Regio	90,8	91,0	92,4
DB Cargo (Deutschland)	68,1	70,5	71,2
DB Regio (Bus)	86,2	85,2	85,9
DB Cargo	68,4	69,7	70,5
Reisendenpünktlichkeit (DB Fernverkehr)	66,8	68,9	73,9

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

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich trotz intensiver Anstrengungen im Systemverbund Bahn weiter verringert und setzt damit den negativen Trend seit 2021 fort. Gründe für die angespannte betriebliche Lage sind:

- **Schlechter Anlagenzustand:** Die überalterte und überlastete Infrastruktur führt zu einer Vielzahl von Störungen v.a. im Oberbau. Als Folge dieser Störungen entsteht auch eine hohe Anzahl an Langsamfahrstellen.
- **Unterjährige Baustellen:** Die Vielzahl unterjähriger Baustellen stören das Kapazitätsmanagement und führen zu einer Destabilisierung der Fahrplanprozesse.
- **Hohe Verkehrsdichte:** Das Wachstum von Verkehren, insbesondere in den großen Verkehrsknoten, überlastet die Infrastruktur weiter und verursacht hohe Verspätungsübertragungen.
- **Personal:** In einigen betrieblichen Schlüsselfunktionen ist die angespannte Arbeitsmarktlage besonders stark zu spüren, sodass es schwierig ist, den Personalbedarf zu decken (z. B. bei Fahrdienstleiter:innen und Triebfahrzeugführer:innen).
- **Weitere Ereignisse:** Extremwetterereignisse wie das Hochwasser im Süden Deutschlands Anfang Juni 2024, das zu massiven Beschädigungen der Infrastruktur und lang anhaltenden Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs führte, eine hohe Zahl von Eingriffen in den Eisenbahnbetrieb durch Dritte und behördliche Einsätze führten zu weiteren negativen Pünktlichkeitseffekten. Darüber hinaus wirkten auch Streikmaßnahmen der GDL.

- **Fehlende Robustheit im System:** Die betrieblichen Herausforderungen in allen Produktionsprozessen führen in Summe zu einer hohen dispositiven Last im gesamten Bahnbetrieb. Aufgrund der geringen Resilienz und Überlagerung von Einzeleffekten führt jeder weitere Störeinfluss zu stärkeren und längeren Auswirkungen auf die Betriebsqualität.

Um der negativen Entwicklung entgegenzuwirken und die Betriebsqualität zu stabilisieren, wurden neben den in der Qualitätsplanung berücksichtigten Maßnahmen (u. a. Digitaler Produktionsverbund, SB² – System beruhigen und Stabilisierung Betrieb) zusätzlich im Rahmen des Aktionsplans Pünktlichkeit Maßnahmen beschleunigt, die kurzfristig die Stabilisierung unterstützen sollen.

AKTIONSPLAN PÜNTLICHKEIT

Die Pünktlichkeit von DB Fernverkehr ist seit Jahresbeginn 2024, trotz des bereits niedrigen Anfangswerts, erneut gefallen. Wir haben deshalb einen Aktionsplan Pünktlichkeit aufgesetzt, der bestehende Initiativen zur Steigerung der Zuverlässigkeit des Betriebs bündelt und ihre Umsetzung beschleunigt. Kern des Aktionsplans sind die Zunahme der Planmäßigkeit zum Beginn der Zugfahrt, der Abbau von außerordentlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Streckenabschnitten, die Erhöhung der technischen Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte sowie die Stabilisierung in den großen Verkehrsknoten. Unsere Kund:innen möchten wir zudem zuverlässiger zu Störungsdauern informieren. Die Ergebnisse werden intensiv gemonitort und je nach Entwicklung zusätzliche Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet.

STABILISIERUNG DES BAHNBETRIEBS UND BESSERES BAUEN MIT SB²

Das 2023 gestartete Programm SB² verfolgt den Anspruch, das System Bahn zu beruhigen und den Betrieb zu stabilisieren. Der Hauptansatz ist hierbei, das Bauregime für Instandhaltungs- und Invest-Maßnahmen zu verändern. Weg von einer Abstimmung der notwendigen Sperrzeiten in »Einzelmanufaktur« hin zu einem getaktetem Produktionsstandard in Form von standardisierten Sperrzeiten bei Instandhaltung und baulichen Sachinvestitionen: der sog. Container-Ansatz. Dieser Ansatz ist Voraussetzung dafür, das erforderliche Bauvolumen für die Modernisierung des Bestandsnetzes in Einklang zu bringen mit den Erwartungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen an planbare und stabile Fahrplanzustände.





SB² schafft die strukturelle Grundlage dafür, dass wir unsere Anlagen erneuern und dauerhaft in einem guten und robusten Zustand erhalten können: Durch getaktete und standardisierte Zeitfenster für Bauarbeiten im Gleis wird es zudem möglich, Bauzeiten und aufzuwendende Ressourcen vorausschauender zu planen und die zugehörigen Fahrplandokumente fristgerecht zu kommunizieren. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen bedeutet dies eine frühzeitigere und höhere Planbarkeit ihrer Zugfahrten.

Im ersten Halbjahr 2024 wurde das Grundkonzept der IH-Container fertiggestellt mit im Ergebnis vier verschiedenen Container-Typen: für Strecken, Knoten, S-Bahn-Netze und präventive Arbeiten. Der IH-Container-Typ für Strecken ist seit dem 15. Juli 2024 ausgerollt, im vierten Quartal 2024 folgen die ersten Knoten-Container. Im Vier-Wochen-Takt finden Instandhaltungsarbeiten mit je acht Stunden Sperrzeit in den Containern statt, wobei alle Container im Streckennetz so verortet werden, dass verkehrliche Konflikte aus den Bautätigkeiten minimiert werden.

Die Invest-Container für größere investive Bautätigkeiten werden aufgrund der erforderlichen Vorlaufzeiten planmäßig 2027 erstmals zur Anwendung kommen. Der hierfür angelaufene Planungsprozess hat bereits gezeigt, dass rund 70 % der geplanten Baumaßnahmen innerhalb der definierten Container umgesetzt werden können und dieser Anteil in den Folgejahren noch steigen wird. Die Invest-Container werden im Netzfahrplan berücksichtigt, sodass keine unterjährigen Fahrplanregelungen erforderlich sein werden. Neben der besseren Langfriststabilität in der Fahrplanerstellung ermöglicht der Ansatz unseren Partnern in der Bauwirtschaft mehr Vorlauf und Planungssicherheit in der Ressourcenbereitstellung.

DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND 2024

Eine durchgängig digitale Bahn im Verbund – das ist die Aufgabe des Digitalen Produktionsverbunds (DPV). Das langfristige Ziel bleibt es, die Vollständigkeit und Passfähigkeit der Aktivitäten zur [digitalen Transformation des Bahnbetriebs](#)  14 sicherzustellen. Das Portfolio wurde für 2024 fokussiert und umfasst insgesamt 38 Maßnahmen sowie die schrittweise Weiterentwicklung des Zielbilds »EINE digitale Bahn« für ein gemeinsames Steuerungs- und Zusammenarbeitsmodell. Auch 2024 setzt der DPV dieses Zusammenarbeitsmodell mit den DPV-Projekten fort und stärkt den gemeinsamen inhaltlichen Rahmen. 2024 sollen rund 328.000 Lost Units (LU) bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des DB-Konzerns und Dritten durch das DPV-Portfolio vermieden werden. Eine

LU ist eine pünktlichkeitsrelevante Verzögerung einer Zugfahrt. Die LU-Reduktion wird durch Effekte aus Verbund-, Geschäftsfeld- und DB InfraGO-Projekten realisiert.

Digitalisierung

Die Digitalisierung ist ein zentraler Erfolgsfaktor für den Wandel hin zu einer robusten, leistungsfähigen und modernen Bahn für unsere Kund:innen und Mitarbeitenden. Für mehr Qualität, Produktivität, Komfort und Leistung braucht es ein vernetztes Zusammenwirken in einem digitalen Gesamtsystem.

DIGITALE SCHIENE DEUTSCHLAND

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

Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie implementieren – jedoch voraussichtlich ein Jahr später als geplant in 2026. Dafür werden alle Komponenten der Schieneninfrastruktur, des künftigen Bahnhofs, des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS) und auch die Fahrzeuge intensiv getestet und das Betriebspersonal sorgfältig darauf vorbereitet. Die Schieneninfrastruktur auszurüsten allein reicht jedoch nicht. Zur Unterstützung der korrespondierenden Fahrzeugumrüstung hat das BMDV eine Fahrzeugförderrichtlinie für die betroffenen Fahrzeuge im DKS veröffentlicht, sodass die Fahrzeugumrüstung (Regio- und S-Bahn-Triebzüge) 2022 gestartet wurde und aktuell weitergeführt wird. Insgesamt werden 333 Fahrzeuge auf ETCS und ATO umgerüstet.

Wichtige Grundlagen und Voraussetzungen für die ETCS-Nutzung sind digitale und elektronische Stellwerke. Z. B. hat das DSTW Meitingen-Mertingen seinen Betrieb aufgenommen und zwei über 60 Jahre alte Stellwerke ersetzt. Es ist das erste digitale Stellwerk auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke im Regional- und Fernverkehr mit Streckengeschwindigkeiten bis zu 200 km/h. Voraussetzung für die Inbetriebnahme war der Bau eines Technikstandorts (TSO) in Donauwörth. Zudem wurden auf einer der am stärksten befahrenen Stre-



cken Deutschlands zwischen Halle/Leipzig und Berlin vorbereitende Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik für die zukünftige Ausrüstung der Strecke mit ETCS durchgeführt. Im Mai 2024 wurde das elektronische Stellwerk (ESTW) Bühl in Betrieb genommen. Das ESTW Bühl ist das siebte Stellwerk dieser Art auf dem Streckenabschnitt zwischen Karlsruhe und Basel und eine wichtige Voraussetzung für die zukünftige ETCS-Ausrüstung auf dieser Strecke.

Das automatisierte Fahren wird in einem Folgeprojekt des 2023 beendeten Projekts Sensors 4 Rail weiterverfolgt. Unter dem Namen Automated Train wird innerhalb der nächsten drei Jahre erstmalig eine voll automatisierte, fahrerlose Bereitstellungs- und Abstellfahrt entwickelt, die zu einem flexibleren Einsatz von Zügen im zukünftigen Bahnsystem führen wird. Zudem wird mit sensorbasierter Hinderniserkennung ein Eingriff in die Fahrzeugsteuerung demonstriert – d. h., der Zug wird durch intelligente Software in Kombination mit Sensorik an der Zugfront in die Lage versetzt, sein Umfeld zu erkennen und selbstständig auf Hindernisse zu reagieren, also zu bremsen.

DSD ist ein wesentlicher Hebel dafür, die Verkehrswende in Deutschland voranzubringen. Die entsprechende ETCS-Ausrüstungsstrategie bis 2029 wurde im Frühjahr durch die DB InfraGO AG im Rahmen der Nutzungsbedingungen Netz (NBN) 2024 dem Sektor zur Konsultation zur Verfügung gestellt. Die veröffentlichten Inhalte geben Aufschluss über die geplante Ausrüstung der Strecken mit ETCS, ATO und dem zukünftigen Funksystem Future Railway Mobile Communication System (FRMCS). Gleichzeitig wird die Außerbetriebnahme der Class-B-Systeme punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) und linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) für Strecken der DB InfraGO AG bis Dezember 2029 dargestellt. Die veröffentlichten streckenscharfen Inbetrieb- und Außerbetriebnahmedaten stehen jedoch unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der erforderlichen Finanzierungsmittel im Rahmen des Bundeshaushalts.

DIGITALE TRANSFORMATION

Unser Zielbild ist die Schaffung einer digitalen Bahn. Das bedeutet eine integrierte und gesamtheitliche Digitalisierung, sodass ein vernetztes Gesamtsystem im Systemver-

bund Bahn entsteht. Ausgewählte Projekte, die in diesem Kontext zum Erreichen des Zielzustands beitragen, sind z. B. im Rahmen der Instandhaltung von Fahrzeugen zu finden:

- Die Digitalisierung der Flotten als Hebel zur automatisierten Zustandsdatenerfassung und -überwachung. Hier senden bspw. Fahrzeuge kontinuierlich Zustandsdaten aus dem Betrieb bzw. überfahren ortsfixe Checkpoints, um eine Störungsvorhersage sowie vorausschauende Instandhaltung zu ermöglichen.
- Um eine optimale Planung und Steuerung der Instandhaltungsaufenthalte zu erreichen, wird das Flottenmanagement durch KI unterstützt. Dadurch wird die Kapazität der Werke optimal geplant und Instandhaltungsmaßnahmen werden priorisiert. Dies geschieht mittels der digitalen Flottensteuerung.
- Automatisierung und Digitalisierung in den Werken ermöglichen eine leistungsfähige Instandhaltung. Hier liegt das Hauptaugenmerk in den Werken auf der Reduktion des manuellen Planungsaufwands, der Automatisierung von repetitiven Aufgaben sowie der Schaffung von freien Gleiskapazitäten.

Mit solchen Initiativen wie in der digitalen Instandhaltung und dem Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) im Bahnsystem treiben wir die Digitalisierung der Bahn gemeinsam voran und bündeln unsere Kräfte beim Einsatz neuer Technologien für eine nachhaltige Steigerung von Kapazität, Qualität und Pünktlichkeit. Darüber hinaus wirkt Digitalisierung gleichermaßen dem drohenden Fachkräftemangel entgegen.

KÜNSTLICHE INTELLIGENZ IM BAHNBETRIEB

Der DB-Konzern weitet den Einsatz von KI für die Disposition von Zügen aus. Mithilfe einer selbst entwickelten Anwendung soll der Bahnbetrieb pünktlicher werden. Das Programm unterstützt die Disponent:innen dabei, den Verkehr effizient zu steuern und Verspätungen zu vermeiden. Bei den S-Bahnen in Stuttgart, Rhein-Main und München kommt die Anwendung testweise zum Einsatz. Außerdem soll eine wichtige Funktionalitätserweiterung stattfinden: die Integration von Infrastruktureinschränkungen. Disponent:innen bekommen somit Unterstützung bei kurzfristigen Streckensperrungen in Form eines Pendelverkehrs. Zusätzlich wird die Anwendung aktuell auf der Strecke zwischen Mannheim und Basel getestet. In diesem Abschnitt operiert das KI-System erstmals außerhalb eines geschlossenen S-Bahn-Systems und

muss mit Mischverkehr, also Güter-, Nah- und Fernverkehrszügen, umgehen. Verläuft diese Pilotierung erfolgreich, kommt das System im nächsten Schritt auf weiteren stark ausgelasteten Strecken zum Einsatz. Ferner testet DB Cargo die Diagnostik von Güterwagen mit einer KI-Software. Hochauflösende Bilder aus 13 Kamerabrücken an acht Standorten von DB Cargo liefern Hinweise zu Schäden und Ladungssicherung an Güterzügen. Damit können frühzeitig Unregelmäßigkeiten behoben und mehr Güterwagen in den Einsatz gestellt werden. Im Zuge der steigenden Nutzung von Condition-based und Predictive Maintenance befinden sich KI-gestützte Ansätze zur intelligenten Verzahnung von vorausschauender Instandhaltungsplanung und Bahnbetrieb in Analyse.

Konzernsicherheit

SICHERHEIT IN ZÜGEN UND BAHNHÖFEN

Bund und DB-Konzern setzen auf den weiteren Ausbau der Videotechnik. Bis Ende 2024 werden alle großen Bahnhöfe in Deutschland mit moderner Videotechnik ausgestattet sein. Die Anzahl der von Bundespolizei und dem DB-Konzern betriebenen Videokameras an Bahnhöfen steigt damit auf rund 11.000. Die Livebilder der Kameras dienen Mitarbeitenden des DB-Konzerns zur Disposition, Verkehrssicherung und -überwachung sowie zur Wahrnehmung des Hausrechts. Zugriff auf Aufzeichnungen der Kameras in den Bahnhöfen hat dagegen ausschließlich die Bundespolizei.

Die Nahverkehrsflotte des DB-Konzerns verfügt mittlerweile über mehr als 50.000 Videokameras. Damit sind 80 % der Fahrzeuge auf Anforderung der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr mit Videoaufzeichnung ausgestattet. Videotechnik ist dabei eine wichtige Säule neben der personellen Präsenz, die nach wie vor elementarer Bestandteil der Sicherheitskonzepte ist. Sie entfaltet ihren vollen Nutzen in Kombination mit einer raschen Intervention durch Einsatzkräfte.

MEHR PRÄSENZ UND MEHR PERSONAL ZUM SCHUTZ DER INFRASTRUKTUR

Der DB-Konzern sieht den vorliegenden Referentenentwurf zum Kritische-Infrastrukturen(KRITIS)-Dachgesetz als einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Resilienz der kritischen

Infrastrukturen in Deutschland. Das Inkrafttreten des Gesetzes erfordert große Anstrengungen von Betreibern komplexer Infrastrukturen wie dem DB-Konzern. Um die künftigen Aufgaben adäquat wahrzunehmen, richtet der DB-Konzern ein Vorprojekt ein. Bereits in den letzten Jahren entwickelte die Sicherheitsorganisation des DB-Konzerns in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) sowie dem BMDV Strategien für den Schutz der Infrastruktur, Schutzkonzepte sowie ein Berichts- und Meldewesen. In der Umsetzung befindet sich eine gezielte Anlage von Redundanzen, eine zunehmende technische Sicherung von Außenanlagen sowie in einem ersten Schritt 500 zusätzliche teils hochspezialisierte Sicherheitskräfte für einen stärkeren Schutz der Eisenbahninfrastruktur.

FUSSBALLEUROPAMEISTERSCHAFT IN DEUTSCHLAND

In Vorbereitung der UEFA EURO 24-Fußball-Europameisterschaft hat der DB-Konzern gemeinsam mit der UEFA, der Bundespolizei und weiteren Partnern qualifizierte Sicherheitskonzepte erarbeitet. Der Anspruch an ein nachhaltiges Sportevent stützte sich u. a. auf die sichere An- und Abreise per Bahn von Hunderttausenden Fans, aber auch der Mannschaften von ihren Quartieren zu den Spielstätten. Verlängerte und zusätzliche Fernverkehrszüge mit bis zu 10.000 zusätzlichen Sitzplätzen pro Tag, Hunderte zusätzlicher Nahverkehrs- und S-Bahnzüge an den Spielorten, 51 EM-Spiele und Hunderttausende zusätzliche Fahrgäste pro Tag auf dem Weg zu den Stadien und Fanmeilen stellten einen hohen Anspruch an die Sicherheitsorganisation des DB-Konzerns. DB Sicherheit hatte für den Zeitraum der UEFA EURO 24 das Sicherheitspersonal für Züge und Bahnhöfe um rund 20 % aufgestockt. Die intensive Vorbereitung und die gemeinsam mit den Partnern realisierten Maßnahmen haben Wirkung gezeigt.

PRÄVENTIONSARBEIT KLÄRT AUF UND SCHÜTZT VOR UNFÄLLEN

Derzeit sind 24 Präventionskräfte in sechs Regionen im Einsatz. Die bundesweit sechs Präventionsteams ermöglichten im ersten Halbjahr 2024 mehr als 220 Präventionseinsätze. Einsatzorte der Präventionsteams sind Bahnhöfe, Bahnübergänge, aber auch Güterbahnhöfe, wenn sich etwa unerlaubte Gleisüberschreitungen häufen. Hier wie auch in Schulen und Jugendeinrichtungen sensibilisieren sie zu den Gefahren an

Bahnanlagen und geben Kindern und Jugendlichen Hinweise für sicheres Reisen mit der Bahn. In enger Zusammenarbeit mit den Präventionskräften der Bundespolizei arbeiten die Präventionsexpert:innen des DB-Konzerns in lokalen Präventionsprojekten ebenso wie in bundesweiten Kampagnen.

SICHERHEIT FÜR MITARBEITENDE IM FOKUS

Um die Sicherheit der DB-Mitarbeitenden zu stärken, arbeitet die Sicherheitsorganisation auf allen Ebenen eng mit den Interessensvertretungen und den Sicherheitsbehörden zusammen. Dies unterstreicht auch der Beitritt des DB-Konzerns zu der Initiative #mehrAchtung des BMDV für mehr Respekt gegenüber Mitarbeitenden im Juni 2024.

Bei DB Regio verzeichnen wir positive Erfahrungen aus den Bodycam-Testphasen in Baden-Württemberg und in den Regionen Nordost und Bayern. Mitarbeitende, die über die Pilotierungsphase hinaus bis heute eine Bodycam tragen, haben seither nur in sehr geringem Maß körperliche Übergriffe erfahren. Auch die verbalen Attacken sind stark rückläufig.

In den engen Grenzen der datenschutzrechtlichen Regelungen liefern die Bodycams zudem bei einem Übergriff nicht nur zuverlässiges Beweismaterial, die Mitarbeitenden betonen aus ihren Erfahrungen v. a. den deeskalierenden und abschreckenden Effekt der gut sichtbaren Geräte.

Da Sicherheit oberste Priorität hat, prüft DB Regio aktuell für ihre Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr (KiN), auf welchen weiteren Strecken BodyCams eingesetzt werden können.

TECHNISCHE UNTERSTÜTZUNG FÜR MEHR SICHERHEIT UND GESELLSCHAFTLICHER DISKURS

Die IT-Plattform CSP (Corporate Security Platform) zur Erfassung security-relevanter Ereignisse ermöglicht künftig ein umfassenderes und konzernübergreifendes Lagebild. Nachdem inzwischen Meldungen und Ereignisse nahezu aller Mitarbeitenden mit Kundenkontakt über geschäftsfeldspezifische Melde- und Berichtssysteme in die CSP einfließen, werden ab Herbst 2024 über die eigens entwickelte App alle Mitarbeitenden des DB-Konzerns jederzeit und überall Ereignisse und Beobachtungen mit Sicherheitsbezug erfassen können.

Bei Politik und Aufgabenträgern setzt sich der DB-Konzern für brancheneinheitliche Sicherheitsstandards für Züge und Bahnhöfe ein. Diese sollten bereits in den Ausschreibungen von Verkehrsverträgen verbindlich verankert werden. Nur so lassen sich teils langjährige Forderungen nach stärkerer Präsenz von Personal in Bussen und Bahnen realisieren. Aus Sicht des DB-Konzerns ein entscheidender Faktor, um Menschen den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern und damit einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten.

GRÜNE TRANSFORMATION

Wir haben in unserer Strategie Starke Schiene die grüne Transformation verankert. Wir vergrünen nach und nach all unsere Produkte, Dienstleistungen und die Art, wie wir arbeiten. Die grüne Transformation ist ein Prozess, den wir ganzheitlich in den vier umweltbezogenen Handlungsfeldern Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz vorantreiben.

Klimaschutz

Wir wollen bis 2040 klimaneutral sein. Bis dahin werden wir:

- Ab 2025 alle unsere Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland zu 100 % mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgen.
- Bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80 % erhöhen.
- Bis spätestens 2038 den DB-Schienenverkehr in Deutschland vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien betreiben.

Wir haben uns zu einem wissenschaftsbasierten 1,5-Gradkonformen Klimaschutzziel im Rahmen der Science Based Targets initiative (SBTi) bekannt. Im Sommer 2024 werden wir unser Klimaschutzziel auf Basis absoluter Treibhausgasreduktionspfade bei der SBTi zur Validierung einreichen. Für die Erweiterung unserer Treibhausgasbudgets entwickeln wir derzeit einen Fahrplan zur Steuerung der relevanten Scope-3-Emissionen. Für Scope 3.1 (Eingekaufte Güter und Dienstleistungen) und Scope 3.2 (Kapitalgüter) wird die Verankerung eines Supplier Engagement Targets angestrebt mit dem Ziel, dass sich unsere Lieferanten auch zu wissenschaftsbasierten Klimazielen verpflichten. In Übereinstimmung mit den Vorgaben der SBTi werden wir ab 2024 jährlich die absoluten Treibhausgasemissionen berichten.

Neben der Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien wollen wir Energie auch möglichst effizient nutzen. Deshalb setzen wir bei unseren Zügen auf [Bremsenergieerückspeisung](#) grün [Nr. 19](#). Darüber hinaus schulen und unterstützen wir unsere Fahrzeugführer:innen im [energiesparenden Fahren](#) grün [Nr. 8](#). Der kontinuierliche Roll-out von Fahrassistenzsystemen hilft uns dabei, die Energieeffizienz zu erhöhen. Seit April 2024 setzen wir bundesweit auch auf den intelligenten [Energiesparmodus bei Zuganzeigern auf Bahnsteigen](#) grün [Nr. 119](#), um Energie an den Bahnhöfen einzusparen. Insbesondere nachts oder in Betriebspausen gibt es längere Zeiten, in denen die Zuganzeiger nicht gebraucht werden. Bei rund 1.900 Geräten deutschlandweit reduziert der Energiesparmodus die Hintergrundbeleuchtung der Zuganzeiger oder schaltet sie ganz aus, wo es aus sicherheitstechnischen Gründen möglich ist.

Auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern wollen wir keine fossilen Kraftstoffe mehr nutzen. Schon heute werden über 90 % unserer Transporte im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Ltkm) elektrisch erbracht. Wir setzen auch auf einen technologieoffenen Ansatz mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen.

Wir investieren in grüne Technologien, etwa in den skalierten Einsatz des [Biokraftstoffs HVO](#) grün [Nr. 164](#) (Hydrotreated Vegetable Oil). Im Vergleich zum herkömmlichen Diesel werden je nach Rohstoffzusammensetzung bilanziell rund 85 bis 90 % weniger Treibhausgasemissionen verursacht. 2024 wurden sieben weitere Schienentankstellen auf HVO umgestellt. Bei DB Bahnbaubau sind nun rund 93 % der Fahrzeugflotte für HVO freigegeben (knapp 3.400 Fahrzeuge).

Neben dem Einsatz von HVO als Brückentechnologie erproben wir auch alternative Antriebe. Im Mai 2024 haben wir in Heide erstmals eine Oberleitungsinselanlage zur Versorgung von Akkuzügen im Schienenpersonennahverkehr in Betrieb genommen. Die Anlage ist die erste von drei Oberleitungsinselanlagen, die an der Westküste von Schleswig-Holstein zur Versorgung des dortigen Akkumetzes errichtet werden.

Weniger Treibhausgase emittieren wir auch durch neue Züge, die energieeffizienter sind. Der Ausbau der Flotte geht 2024 weiter: Wir erhalten durchschnittlich alle drei Wochen einen neuen ICE.

Zusätzlich setzen wir auf eine klimafreundliche [Wärmeversorgung](#) grün [Nr. 97](#) in unseren Gebäuden, weshalb wir an verschiedenen Konzepten und Maßnahmen arbeiten. Dazu gehört, dass wir mit fossilen Energieträgern betriebene Anlagen schrittweise am Ende ihres Lebenszyklus durch klimafreundliche Alternativen ersetzen. Im Januar 2024 wurde z. B. der Bahnhof Osnabrück mit einer Wärmepumpe ausgestattet.

Positiv auf unsere Klimabilanz wirken sich auch die Digitalisierung des Schienenverkehrs sowie Investitionen in unsere Infrastruktur aus. Z. B. entwickeln wir nutzerzentriert die datengetriebene Empfehlungssoftware Recommender weiter, die möglichst kurze Umleitungsrouten basierend auf aktuellen Streckenauslastungen identifiziert. Nachdem der Recommender seit November 2023 in zwei Regionen in der Baubetriebsplanung im Rahmen einer Pilotphase im operativen Einsatz ist, wurde im ersten Halbjahr 2024 die Region Süd-West erfolgreich integriert.

Weiterführende Informationen zu einzelnen Klimaschutzmaßnahmen finden sich im Kapitel [Entwicklung der Geschäftsfelder](#) grün [33 ff.](#)





ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Als Betreiber kritischer Infrastruktur und als Flächenorganisation sind wir von den Auswirkungen des Klimawandels in unserem Kerngeschäft stark betroffen. Deshalb haben wir unsere Bemühungen verstärkt, um uns auf die durch den Klimawandel zunehmenden Witterungsextreme vorzubereiten. Unsere Maßnahmen haben wir im Programm Klimaresiliente Bahntechnik gebündelt.

Zur Ermittlung der künftigen Klimawirkungen in Deutschland auf den DB-Konzern wurde die bereits für das bisherige Geschäftsfeld Personenbahnhöfe benutzte Methodik der Expositionsanalyse ausgeweitet. Wir nutzen hierfür die klimatologischen Daten der Deutschen Anpassungsstrategie (DAS-Basisdienst) als anerkannte Datengrundlage für unsere Analysen. Die Ergebnisse bestätigen die bisherigen Aussagen zu den künftig erwartbaren Klimawirkungen in Deutschland für den Systemverbund Bahn. Aktuell führen wir vertiefende Analysen durch, bei denen die speziellen Anforderungen aus den Geschäftsfeldern an Klimaindikatoren berücksichtigt werden – ein weiterer wichtiger Schritt zur strategischen Weiterentwicklung unseres Klimaresilienzmanagements.

Naturschutz

Für uns ist der Schutz von Natur und Biodiversität eine wichtige Aufgabe, die wir von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb unserer Anlagen berücksichtigen. Wir setzen uns gezielt für die Vielfalt und den Erhalt von Tier- und Pflanzenarten ein. Derzeit erarbeiten wir eine Biodiversitätsstrategie, mit der wir ganzheitlich durch nachhaltige Lösungen einen Beitrag für ein vielfältiges Ökosystem leisten. Bei unseren Aktivitäten werden für unvermeidbare Eingriffe adäquate Ausgleichsflächen geschaffen.

- So gleichen wir z. B. im Rahmen der geplanten Neubau-
strecke Gelnhausen–Fulda die entstehenden notwendigen Eingriffe in den Wald aus. Im Main-Kinzig-Kreis wurde im Frühjahr 2024 mit der Aufforstung gestartet.
- Auch im Zuge der Erneuerung und Instandhaltung unserer Anlagen werden Maßnahmen für den Natur- und Artenschutz umgesetzt. Z. B. wurden bei der Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Kirnau Maßnahmen zur Renaturierung des Flusses durchgeführt und eine Fischtreppe realisiert.

VEGETATIONSKONTROLLE IM GLEIS

Für uns haben sowohl ein sicherer Bahnbetrieb als auch der Umweltschutz eine herausragende Bedeutung. Die Vegetationskontrolle im Gleis hat auf beide Aspekte maßgebliche Auswirkungen. Unter Umweltschutzgesichtspunkten ist der Ausstieg aus der Anwendung von Glyphosat in Deutschland ein besonderes Anliegen für uns. Gleichzeitig muss eine effi-

ziente Vegetationskontrolle auch aus Sicherheitsgründen gewährleistet werden. Seit 2023 verzichten wir auf den Einsatz von Glyphosat. Damit hat der DB-Konzern den Ausstieg konsequent umgesetzt. Wir setzen auf ein gesamthafteres **nachhaltiges Vegetationsmanagement** grün **Nr. 116**, das ein koordiniertes Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen vorsieht. Wir stehen dazu auch in intensivem Austausch mit anderen europäischen Bahnen. Zu den Maßnahmen gehören u. a. digitale Planungshilfen zur Vegetationskontrolle, der Einsatz mechanisch-manueller Verfahren, wie z. B. einer technologischen Weiterentwicklung von Mähapparaten, sowie die Nutzung von Pelargonsäure.

Ressourcenschutz

In der Schieneninfrastruktur besteht insbesondere durch unsere Bautätigkeiten ein sehr hoher Ressourcenbedarf. Ressourcenschutz bedeutet für uns, Rohstoffe schonend einzusetzen, sie möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten und – wann immer es geht – unsere Abfälle zu recyceln. Dies zählt auch auf eine Verringerung unserer Scope-3-Emissionen ein. Wir streben an, bis 2040 konzernweit, mit besonderem Fokus auf dem Systemverbund Bahn, eine vollständige Kreislaufwirtschaft zu erreichen. Unser besonderes Augenmerk liegt dabei auf unseren Hauptressourcen Gleis-
schotter, Betonschwellen und Schienenstahl, die zusammen rund 80 % des Gewichts des Gesamtmaterialeinsatzes im Systemverbund Bahn darstellen.

Lärmschutz

Die Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung. Deshalb arbeiten wir zusammen mit dem Bund weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels: Bis 2050 wollen wir alle Anwohner:innen an lärmbelasteten Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlastet haben. Voraussetzung dafür ist eine auskömmliche Mittelverfügbarkeit.

- Bis Ende Mai 2024 haben wir insgesamt 2.269 km mit ortsfesten Lärmschutzmaßnahmen lärmsaniert. Mit rund 38 Mio. € wurden im ersten Halbjahr 2024 rund 21 km **Schallschutzwände** grün **Nr. 25** errichtet und über 1.000 Wohnungen mit **passiven Schallschutzmaßnahmen** grün **Nr. 101** ausgestattet.
- Um neue Erkenntnisse für Lärmschutzmaßnahmen vor Ort zu gewinnen, engagieren wir uns in verschiedenen Forschungsprojekten und testen neue Technologien. So haben wir gemeinsam mit dem Start-up Phononic Vibes eine innovative Lösung für eine transparente Schallschutzwand entwickelt. Die MetaWindows fügen sich optisch in die Umgebung ein und haben vergleichbare schallabsorbierende Eigenschaften wie herkömmliche Wände.

MITARBEITENDE

Mitarbeitendenzahl und -struktur

MITARBEITENDE NACH GESCHÄFTSFELDERN	Vollzeitpersonen (VZP) ¹⁾					Natürliche Personen (NP)				
	30.06. 2024	30.06. 2023	absolut	%	31.12. 2023	30.06. 2024	30.06. 2023	absolut	%	31.12. 2023
DB Fernverkehr	21.526	20.501	+ 1.025	+ 5,0	20.966	22.716	21.658	+ 1.058	+ 4,9	22.132
DB Regio	41.128	38.414	+ 2.714	+ 7,1	39.587	43.543	40.629	+ 2.914	+ 7,2	41.962
DB Cargo	30.794	31.578	- 784	- 2,5	31.359	31.350	32.150	- 800	- 2,5	31.918
DB InfraGO	66.776	61.632	+ 5.144	+ 8,3	63.870	69.319	63.827	+ 5.492	+ 8,6	66.262
DB Energie	2.139	1.958	+ 181	+ 9,2	2.055	2.232	2.043	+ 189	+ 9,3	2.147
Sonstige	63.133	60.447	+ 2.686	+ 4,4	61.876	65.986	63.176	+ 2.810	+ 4,4	64.718
Systemverbund Bahn	225.496	214.530	+ 10.966	+ 5,1	219.713	235.146	223.483	+ 11.663	+ 5,2	229.139
DB Schenker	70.953	75.424	- 4.471	- 5,9	72.710	73.122	77.880	- 4.758	- 6,1	74.871
DB-Konzern ²⁾	296.449	289.954	+ 6.495	+ 2,2	292.423	308.268	301.363	+ 6.905	+ 2,3	304.010
DB-Konzern (vergleichbar)	296.449	289.705	+ 6.744	+ 2,3	292.423	308.268	301.111	+ 7.157	+ 2,4	304.010
Konsolidierungskreisänderungen	-	- 249	+ 249	- 100	-	-	- 252	+ 252	- 100	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	296.449	324.572	- 28.123	- 8,7	326.781	308.268	337.606	- 29.338	- 8,7	340.100
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	-	34.618	- 34.618	- 100	34.358	-	36.243	- 36.243	- 100	36.090

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

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

²⁾ Werte per 30. Juni 2023 wegen der **Umgliederung von DB Arriva**  24 angepasst.

Die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern ist per 30. Juni 2024 leicht gestiegen.

- Die Entwicklung im Systemverbund Bahn ist im Wesentlichen auf den Mitarbeitendenaufbau bei DB InfraGO, v. a. in den Bereichen Projektmanagement, Instandhaltung und Betrieb, zurückzuführen.
- Im Bereich Sonstige ist das Personal insbesondere durch das internationale Geschäft der DB E.C.O. Group gestiegen. Ein erhöhtes Leistungsvolumen u. a. für die Generalsanierungen führten bei DB BahnBau und DB Fahrwegdienste zu einem Anstieg. Bei DB Systel bedingten dies der Ausbau innovativer Themenfelder und die gestiegene Fertigungstiefe.
- Bei DB Regio ist der Personalaufbau im Wesentlichen durch die Leistungsmehrungen in der Sparte Schiene sowie der Sparte Straße (insbesondere durch Schienenersatzverkehre im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn) bedingt.

Die Entwicklung bei DB Schenker war gegenläufig. Dies resultierte aus Produktivitätssteigerungen. Dementsprechend stieg der Anteil der Mitarbeitenden in Deutschland auf rund 77 % (per Juni 2023: rund 75 %).

Der Rückgang bei dem nicht fortgeführten Geschäftsbereich resultierte aus dem **Verkauf von DB Arriva**  24.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN / in VZP	30.06. 2024	30.06. 2023	Veränderung		31.12. 2023
			absolut	%	
Deutschland	226.270	216.737	+ 9.533	+ 4,4	221.114
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	39.030	40.663	- 1.633	- 4,0	39.624
Asien/Pazifik	16.884	17.585	- 701	- 4,0	17.191
Nordamerika	10.537	11.201	- 664	- 5,9	10.853
Übrige Welt	3.728	3.768	- 40	- 1,1	3.641
DB-Konzern ¹⁾	296.449	289.954	+ 6.495	+ 2,2	292.423

¹⁾ Werte per 30. Juni 2023 wegen der **Umgliederung von DB Arriva**  24 angepasst.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN / in NP	30.06. 2024	30.06. 2023	Veränderung		31.12. 2023
			absolut	%	
Deutschland	236.451	226.258	+ 10.193	+ 4,5	231.080
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	40.536	42.206	- 1.670	- 4,0	41.003
Asien/Pazifik	16.920	17.622	- 702	- 4,0	17.259
Nordamerika	10.625	11.362	- 737	- 6,5	11.033
Übrige Welt	3.736	3.915	- 179	- 4,6	3.635
DB-Konzern ¹⁾	308.268	301.363	+ 6.905	+ 2,3	304.010

¹⁾ Werte per 30. Juni 2023 wegen der **Umgliederung von DB Arriva**  24 angepasst.

Personalgewinnung

In 2024 plant der DB-Konzern 6.000 neue Auszubildende und Studierende einzustellen. Im vergangenen Jahr waren es rund 5.700 neue DB-Kolleg:innen, die in einem der 50 Ausbildungsberufe und 25 dualen Studiengänge gestartet sind. In einem sehr engen Arbeitsmarkt wird es immer schwieriger, neue Mitarbeitende zu finden. Deshalb geht der DB-Konzern u. a. weiterhin verstärkt an Schulen, um potenziellen Nachwuchs bereits im Klassenzimmer zu erreichen. Hierfür wurden bis Juli 2024 bundesweit insgesamt 670 Schulkooperationen aufgebaut.

Im umkämpften Arbeitsmarkt will der DB-Konzern verstärkt durch Nachhaltigkeit und attraktive grüne Einstiegsmöglichkeiten überzeugen. Die Ende 2023 konzipierte und im ersten Halbjahr 2024 finalisierte Green-Empowerment-Strategie umfasst drei Elemente: Mindset, grüne Jobs und sozialer Impact. Ziel ist es, Mitarbeitende zu befähigen, nachhaltige Ideen in ihren Arbeitsalltag zu integrieren und als Botschafter:innen für Nachhaltigkeit zu agieren. Grüne Jobs werden hervorgehoben, um Talente anzuziehen, die einen persönlichen Bezug zur Nachhaltigkeit haben. Die Strategie sieht auch soziale Projekte vor, die Mitarbeitenden Freiräume für Engagement bieten. Initiativen wie das Traineeprogramm Nachhaltigkeit und Projekte wie die Volunteering-Aktionswoche #DBpacktan erhalten hohen Zuspruch.

Unsere innovative Personalgewinnung wurde ausgezeichnet.

- Die Green-Empowerment-Strategie erreichte beim St. Galler Leadership Award für nachhaltige Unternehmensführung den ersten Platz.
- Der Job-Kompass gewann den Deutschen Fachkräftepreis für seine innovative Berufsorientierung.
- Das Metaverse-Projekt erreichte den zweiten Platz beim Deutschen Preis für Onlinekommunikation (DPOK) und bietet eine virtuelle Umgebung, in der potenzielle Mitarbeitende den DB-Konzern in 3D auf einem Endgerät erleben können.
- Die Age-Diversity-Recruiting-Strategie erhielt den zweiten Platz beim QUEB Award für die Integration von Bewerber:innen 50+.
- Der DB-Konzern wurde zudem in der Brigitte-Modern-Work-Studie mit fünf Sternen für exzellente Arbeitsbedingungen und Vielfalt ausgezeichnet.

Qualifizierung

Seit Februar 2024 entsteht mit dem DB Campus in Erfurt unter dem Leitgedanken »Wissen, wie Eisenbahn geht« für alle Mitarbeitenden im Systemverbund Bahn ein Ort des Lernens und der Begegnung. Ziel ist, schon ab Ende 2025 in einem ersten Haus das komplexe System Eisenbahn geschäftsfeld- und berufsgruppenübergreifend verständlich erlebbar zu machen sowie die eigene Rolle und Wechselbeziehungen im Bahnsystem zu verstehen. Zudem zahlt der DB Campus darauf ein, Wissen generationsübergreifend weiterzugeben, neue und erfahrene Eisenbahner:innen an den DB-Konzern zu binden und somit das Team DB zu stärken. Die Fertigstellung soll Ende 2028 erfolgen.

Die 2023 durchgeführte Studie »Wie lernt die DB?« hat gezeigt, dass insbesondere bei operativen Mitarbeitenden ein Wunsch nach flexiblen Lernorten besteht. Der DB-Konzern hat nun im Systemverbund Bahn für operativ arbeitende Mitarbeitende ohne Büroarbeitsplatz an fünf ausgewählten Standorten physische Lernräume geschaffen. In diesen betriebsnahen Rückzugsorten kann nun allein oder in Kleingruppen mit den dort zur Verfügung stehenden Lernmedien gelernt werden. Neben den pilotierten Lernräumen gibt es weitere Initiativen im DB-Konzern, die Lernräume betreiben.

Der Bedarf an Fachkräften für den Ausbau der Digitalen Schiene Deutschland  13f. wird in den kommenden Jahren weiter steigen. Um Know-how langfristig zu sichern, richten der DB-Konzern und die Technische Universität Dresden (TU Dresden) eine Stiftungsprofessur für Digitale Bahnsysteme an der Fakultät Verkehrswissenschaften »Friedrich List« ein. So wird in Deutschland dringend benötigtes Fachwissen gesichert, um den Ausbau der digitalen Infrastruktur voranzutreiben.

Diversity

Der DB-Konzern hat das Ziel, den Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom Zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) betroffenen Gesellschaften auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene auf insgesamt 30% zu steigern, bereits erreicht. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen der betroffenen Gesellschaften umfasst bezogen auf die am 30. Juni 2024 gültige Organisationsstruktur über alle Ebenen 30,6% (per 31. Dezember 2023: 29,4%). Die neue Zielgröße lautet »40% Frauen in Führung bis 2035«. Auch

der Anteil an Mitarbeiterinnen ist bei den vom FüPoG II betroffenen Gesellschaften im ersten Halbjahr 2024 leicht auf 24,3 % (per 31. Dezember 2023: 24,2 %) gestiegen. Langfristig strebt der DB-Konzern eine gleichberechtigte Teilhabe an.

- Zum zweiten Mal erhielt der DB-Konzern die Auszeichnung als DE&I Mover von ACI Consulting. Die Auszeichnung ehrt Unternehmen, die sich stark für Veränderung und Fortschritt in den Bereichen Diversity, Equity und Inclusion engagiert haben.
- Mehr Aufmerksamkeit. Mehr Rücksicht. Mehr Respekt: Für den DB-Konzern haben der Schutz und die Sicherheit seiner Mitarbeitenden Priorität. Nachdem das [Sicherheitspersonal für die Fußball-Europameisterschaft](#) 15 noch einmal deutlich aufgestockt wurde, setzt der DB-Konzern mit der Kampagne #mehrAchtung ein weiteres deutliches Zeichen für mehr Respekt gegenüber DB-Mitarbeitenden.

Um DB-Mitarbeitende beim Umgang mit sensiblen Themen wie Rechtspopulismus zu unterstützen, wurde eine unternehmensinterne Handreichung zum Thema »Umgang mit Rechtspopulismus am Arbeitsplatz« entwickelt. Grundlagen sind die Regelungen des DB-Konzerns wie die Ethik-Richtlinie, die Konzernbetriebsvereinbarung für Gleichbehandlung und zum Schutz vor Diskriminierung und der Kompass für ein Starkes Miteinander.

Darüber hinaus klärt die neu geschaffene Antirassismustoolbox betroffene Mitarbeitende über Maßnahmen und Angebote auf und listet alle verfügbaren Anlauf- und Meldestellen im DB-Konzern.

Gemeinsam mit dem seit 2011 bestehenden queeren Mitarbeitenden-Netzwerk »railbow« beteiligt sich der DB-Konzern an den bundesweiten Christopher-Street-Day-Demonstrationen. Auch mit der Beflaggung vieler Bahnhöfe mit Regenbogenfahnen setzt der DB-Konzern ein sichtbares Zeichen für Vielfalt.

Tarifabschluss mit der GDL

Der DB-Konzern und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben nach fünf Monaten Verhandlungen einen Tarifabschluss erzielt. Kernelement ist ein innovatives Optionsmodell, mit dem Mitarbeitende im Schichtdienst künftig selbst über ihre Wochenarbeitszeit entscheiden. Die Wahlmöglichkeiten gehen ab 2029 von 35 bis 40 Stunden. Wer mehr arbeitet, verdient entsprechend mehr. Außerdem gibt es 420 € mehr Lohn in zwei Schritten sowie eine Inflationsausgleichsprämie von insgesamt 2.850 €. Der Tarifvertrag läuft 26 Monate bis zum 31. Dezember 2025.

Hochwasserhilfen für Mitarbeitende

Erneut führten im ersten Halbjahr 2024 in Deutschland schwere Unwetter zu großen Schäden. Insbesondere in Bayern und Baden-Württemberg stehen viele Familien vor der Frage, wie es weitergehen soll, nachdem die Fluten ihr Zuhause ganz oder teilweise zerstört haben. Gemeinsam haben der DB-Konzern, der Konzernbetriebsrat, die EVG und die Stiftungsfamilie BSW & EWH erneut Unterstützung in einer entsprechenden Situation für DB-Mitarbeitende in den betroffenen Gebieten angeboten und eine Soforthilfe i. H. v. 1.000 € je Schadensfall zur Verfügung gestellt.

GESCHÄFTSVERLAUF

Überblick

UMSATZ BEREINIGT / in Mio. €	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%	2024	2023	absolut	%
DB Fernverkehr	2.803	2.872	- 69	- 2,4	2.717	2.791	- 74	- 2,7
DB Regio	5.032	4.749	+ 283	+ 6,0	4.953	4.683	+ 270	+ 5,8
DB Cargo	2.783	2.889	- 106	- 3,7	2.624	2.746	- 122	- 4,4
DB InfraGO	4.021	3.870	+ 151	+ 3,9	1.507	1.407	+ 100	+ 7,1
DB Energie	1.830	2.136	- 306	- 14,3	715	961	- 246	- 25,6
Sonstige	3.407	3.119	+ 288	+ 9,2	388	351	+ 37	+ 10,5
Konsolidierung Systemverbund Bahn ¹⁾	- 6.938	- 6.646	- 292	+ 4,4	-	-	-	-
Systemverbund Bahn	12.938	12.989	- 51	- 0,4	12.904	12.939	- 35	- 0,3
DB Schenker	9.415	10.080	- 665	- 6,6	9.406	10.067	- 661	- 6,6
Konsolidierung Übrige	- 43	- 64	+ 21	- 32,8	-	- 1	+ 1	- 100
DB-Konzern ²⁾	22.310	23.005	- 695	- 3,0	22.310	23.005	- 695	- 3,0
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	24.040	24.973	- 933	- 3,7	24.040	24.972	- 932	- 3,7
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	1.730	1.968	- 238	- 12,1	1.730	1.967	- 237	- 12,0

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN / in Mio. €	EBITDA bereinigt				EBIT bereinigt			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%	2024	2023	absolut	%
DB Fernverkehr	62	182	- 120	- 65,9	- 232	- 62	- 170	-
DB Regio	264	295	- 31	- 10,5	- 66	- 38	- 28	+ 73,7
DB Cargo	- 53	16	- 69	-	- 261	- 195	- 66	+ 33,8
DB InfraGO	- 277	191	- 468	-	- 712	- 234	- 478	-
DB Energie	230	348	- 118	- 33,9	192	310	- 118	- 38,1
Sonstige	233	207	+ 26	+ 12,6	- 92	- 95	+ 3	- 3,2
Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 65	- 62	- 3	+ 4,8	- 25	- 25	-	-
Systemverbund Bahn	394	1.177	- 783	- 66,5	- 1.196	- 339	- 857	-
DB Schenker	908	1.011	- 103	- 10,2	520	626	- 106	- 16,9
Konsolidierung Übrige ²⁾	- 1	- 10	+ 9	- 90,0	- 1	- 8	+ 7	- 87,5
DB-Konzern ²⁾	1.301	2.178	- 877	- 40,3	- 677	279	- 956	-
Marge in %	5,8	9,5	- 3,7	-	- 3,0	1,2	- 4,2	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	1.474	2.365	- 891	- 37,7	- 615	322	- 937	-
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	173	187	- 14	- 7,5	62	43	+ 19	+ 44,2

INVESTITIONEN / in Mio. €	Brutto-Investitionen				Netto-Investitionen			
	1. Halbjahr		Veränderung		1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%	2024	2023	absolut	%
DB Fernverkehr	457	814	- 357	- 43,9	457	814	- 357	- 43,9
DB Regio	200	198	+ 2	+ 1,0	193	193	-	-
DB Cargo	125	115	+ 10	+ 8,7	125	110	+ 15	+ 13,6
DB InfraGO	5.628	4.259	+ 1.369	+ 32,1	2.429	1.155	+ 1.274	+ 110
DB Energie	125	116	+ 9	+ 7,8	42	37	+ 5	+ 13,5
Sonstige	530	324	+ 206	+ 63,6	530	322	+ 208	+ 64,6
Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 10	26	- 36	-	- 10	26	- 36	-
Systemverbund Bahn	7.055	5.852	+ 1.203	+ 20,6	3.766	2.657	+ 1.109	+ 41,7
DB Schenker	250	324	- 74	- 22,8	250	320	- 70	- 21,9
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern ²⁾	7.305	6.176	+ 1.129	+ 18,3	4.016	2.977	+ 1.039	+ 34,9
davon Investitionszuschüsse ²⁾	3.289	3.199	+ 90	+ 2,8	-	-	-	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	7.371	6.304	+ 1.067	+ 16,9	4.076	3.100	+ 976	+ 31,5
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	66	128	- 62	- 48,4	60	123	- 63	- 51,2

¹⁾ Werte für das erste Halbjahr 2023 wegen der Zusammenlegung von DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe zu DB InfraGO angepasst.

²⁾ Wert für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva  24 angepasst.

Marktumfeld

PERSONEN-UND GÜTERVERKEHR

Die Nachfrage nach Mobilität entwickelte sich im ersten Halbjahr 2024 uneinheitlich. Der Personenverkehr verzeichnete eine leicht positive Entwicklung, das Wachstum fiel in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich stark aus. Dämpfend wirkten in allen Segmenten die schwache konjunkturelle Entwicklung und ein anhaltend hohes Preisniveau mit Wirkung auf den privaten Konsum. Positiver Nachfragetreiber für den öffentlichen Nahverkehr bleibt das Deutschland-Ticket, das im Mai 2023 eingeführt wurde.

Der Güterverkehr konnte sich infolge der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung im ersten Quartal 2024 nicht erholen. Industrieproduktion und Außenhandel dämpfen nach 2023 auch 2024 die Transportnachfrage in Deutschland. Der Güterverkehrsmarkt in Deutschland entwickelte sich in der Folge weiter leicht rückläufig.

WELTWIRTSCHAFT

Die Weltwirtschaft zeigte sich im ersten Halbjahr 2024 robust. Das Wachstum in den ersten Monaten 2024 war in vielen Regionen, u. a. den USA und Asien, erwartungsgemäß stabil. In Europa hingegen wurde nur ein geringes Wachstum erzielt, insbesondere die schwache Entwicklung im Industriesektor wirkte sich dämpfend aus. In Deutschland führte dies zu einer Stagnation der Wirtschaftsleistung im ersten Halbjahr 2024.

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 2024	2023	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	83,4	82,2	+ 1,2	+ 1,5
Höchstpreis	92,2	97,7	- 5,5	- 5,6
Tiefstpreis	74,8	70,1	+ 4,7	+ 6,7
Endpreis per 30.06./31.12.	86,4	77,0	+ 9,4	+ 12,2

Quelle: Refinitiv

Die Ölpreise sind im ersten Halbjahr 2024 gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Dies liegt an den Folgen des Ukraine-Kriegs, an dem nach wie vor knappen Angebot der OPEC+ und an den geopolitischen Spannungen im Nahen Osten.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen im ersten Halbjahr 2024 auf dem Niveau der Vorjahreswerte. Es wird mit keinen starken Veränderungen im weiteren Jahresverlauf gerechnet.

Strom und Emissionszertifikate

	1. Halbjahr 2024	2023	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	85,7	137,2	- 51,5	- 37,5
Höchstpreis	102,8	219,3	- 116,5	- 53,1
Tiefstpreis	67,6	86,2	- 18,6	- 21,6
Endpreis per 30.06./31.12.	91,3	95,5	- 4,2	- 4,4
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/t CO ₂				
Durchschnittspreis	65,7	85,3	- 19,6	- 23,0
Höchstpreis	81,3	101,3	- 20,0	- 19,7
Tiefstpreis	51,1	66,0	- 14,9	- 22,6
Endpreis per 30.06./31.12.	67,5	80,4	- 12,9	- 16,0

Quelle: Refinitiv

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferung im Folgejahr sind im ersten Halbjahr 2024 gegenüber dem Vorjahr stark gefallen. Seit Beginn des Ukraine-Kriegs 2022 trieb v. a. der Mangel an Erdgas die Strompreise. Mit der Entspannung der Gasversorgung ist zuletzt auch das Strompreisniveau im Großhandel gesunken. Die Verbraucherpreise für Strom in Deutschland liegen im langfristigen Vergleich jedoch weiterhin auf einem hohen Niveau. Die Preisbremsen für Strom und Gas sind Ende 2023 ausgelaufen. Ab 2024 wirken spürbar höhere Netzentgelte preistreibend.

Der Preis für Emissionszertifikate im Europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS) war im ersten Halbjahr 2024 rückläufig. Ein Grund ist der geringe Bedarf an Zertifikaten bei schwacher Industrieproduktion in der EU. Weiterhin wird die Nachfrage durch eine erhöhte Verfügbarkeit erneuerbarer Energien gesenkt.



Ertragslage

- Umsatz- und Ergebnisentwicklung stark unter Druck – im Systemverbund Bahn Belastungen durch Streiks und eine schwache Leistungsqualität.
- Gegensteuerungsmaßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Ergebnisverbesserung in der Umsetzung.
- Starke Aufwandsbelastungen insbesondere beim Personal aus Tarifeffekten.
- Weitere Frachtratennormalisierung beeinflusst Umsatzentwicklung von DB Schenker – operatives Ergebnis trotzdem weiter deutlich über Vor-Corona-Niveau.
- Höhere ertragswirksame Bundeszuschüsse fließen erst im zweiten Halbjahr 2024.

VERGLEICHBARKEIT ZUM ERSTEN HALBJAHR 2023

Neues Geschäftsfeld DB InfraGO

Ende Dezember 2023 wurde die Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zu dem gemeinwohlorientierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB InfraGO AG wirksam. Der Name steht als Abkürzung für »Infrastruktur GemeinwohlOrientiert«. Die DB InfraGO AG bleibt unverändert Teil des DB-Konzerns. Die bisherigen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe werden ab dem Geschäftsjahr 2024 in dem neuen Geschäftsfeld DB InfraGO zusammen geführt.

Verkauf von DB Arriva vollzogen

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Portfolioreorganisation von DB Arriva in 2023 hat die DB AG am 19. Oktober 2023 mit I Squared Capital eine Vereinbarung über den Verkauf aller verbliebenen DB Arriva-Landesgesellschaften unterschrieben. Die Transaktion hat die üblichen Vollzugsbedingungen erfüllt sowie die finale Genehmigung der entsprechenden Aufsichtsbehörden erhalten und wurde zum 31. Mai 2024 vollzogen.

DB Arriva wird bereits seit dem Vorjahr nicht mehr als Geschäftsfeld/Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt, sondern als **nicht fortgeführter Geschäftsbereich** 72 ausgewiesen. Die Werte des ersten Halbjahres 2023 (mit Ausnahme der Konzern-Bilanz) wurden entsprechend angepasst. Die fortgeführten Geschäftsbereiche des DB-Konzerns beinhalten die übrigen sechs Geschäftsfelder und den Bereich Sonstige.

Weitere Informationen 72 ff. sind im Konzern-Zwischenabschluss dargestellt.

UMSATZ

	1. Halbjahr		Veränderung	
UMSATZ / in Mio. €	2024	2023	absolut	%
Umsatz ¹⁾	22.310	23.004	- 694	- 3,0
± Sondereffekte	0	1	- 1	- 100
Umsatz bereinigt¹⁾	22.310	23.005	- 695	- 3,0
davon Systemverbund Bahn	12.938	12.989	- 51	- 0,4
± Konsolidierungskreisänderungen	-	- 20	+ 20	- 100
± Währungskursänderungen	60	-	+ 60	-
Umsatz vergleichbar	22.370	22.985	- 615	- 2,7
davon Systemverbund Bahn	12.928	12.986	- 58	- 0,4
Umsatz bereinigt (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	24.040	24.973	- 933	- 3,7
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	1.730	1.968	- 238	- 12,1

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva 24 angepasst.

Der Umsatzrückgang im DB-Konzern wurde v. a. durch die Frachtratennormalisierung bei DB Schenker getrieben. Die Umsatzentwicklung der Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn 33 ff. lag insgesamt in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023. Umsatzzuwächse v. a. bei DB Regio (v. a. aus Dynamisierung der Bestellerentgelte) sowie DB InfraGO wurden durch belastende Effekte v. a. aus Streiks, anhaltend hohen baubedingten Einschränkungen in der Infrastruktur, fehlenden konjunkturellen Impulsen (insbesondere bei DB Cargo) sowie Volumenrückgängen bei DB Energie vollständig aufgezehrt.

Sondereffekte waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich.

Veränderungen im Konsolidierungskreis und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen:

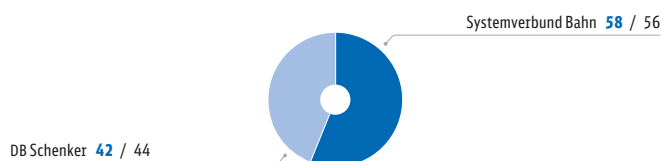
- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betrafen im ersten Halbjahr 2023 DB Schenker (– 17 Mio. €) und DB Regio (– 3 Mio. €).
- Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (– 70 Mio. €) und DB Cargo (+ 10 Mio. €).

Der Umsatzrückgang bei dem **nicht fortgeführten Geschäftsbereich** 72 resultierte v. a. daraus, dass DB Arriva aufgrund des vollzogenen Verkaufs nur noch für fünf Monate in den Konzern-Abschluss einbezogen wurde.

Umsatzstruktur

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH BEREICHEN / in %

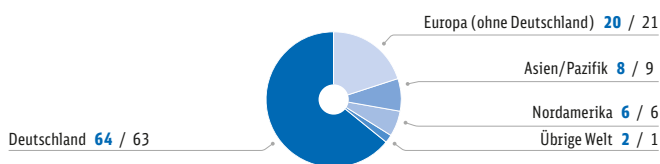
1. Halbjahr 2024 / 1. Halbjahr 2023



Werte für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva 24 angepasst.

Die Umsatzstruktur hat sich im ersten Halbjahr 2024 nicht wesentlich verändert.

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in % 1. Halbjahr 2024 / 1. Halbjahr 2023



Werte für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva [24](#) angepasst.

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
Deutschland	14.177	14.424	- 247	- 1,7
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	4.561	4.743	- 182	- 3,8
Asien/Pazifik	1.845	1.993	- 148	- 7,4
Nordamerika	1.369	1.472	- 103	- 7,0
Übrige Welt	358	373	- 15	- 4,0
DB-Konzern¹⁾	22.310	23.005	- 695	- 3,0

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva [24](#) angepasst.

Auch bei der regionalen Umsatzstruktur gab es keine wesentlichen Veränderungen:

- In Deutschland wurde die Entwicklung durch die Umsatzrückgänge bei DB Schenker getrieben. Im Systemverbund Bahn lagen die Umsätze auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023.
- Auch in den übrigen Regionen wurde die schwächere Umsatzentwicklung durch Rückgänge bei DB Schenker getrieben.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war im ersten Halbjahr 2024 v. a. durch den schlechten Zustand der Infrastruktur und die noch nicht umgesetzten zusätzlichen ertragswirksamen Bundesmittel v. a. für Instandhaltungsmaßnahmen in der Infrastruktur, den Einzelwagenverkehr bei DB Cargo und die Ablösung der Vorleistungen aus dem Vorjahr (insgesamt rund 1,3 Mrd. €) geprägt. Belastungen resultierten zudem aus der Umsetzung weiterer Infrastrukturmaßnahmen, tarifbedingt höheren Personalkosten sowie Streiks. Im DB-Konzern wurden kurz- und mittelfristige Gegensteuerungsmaßnahmen (u. a. eine qualifizierte Ausgabensteuerung) zur Ergebnisverbesserung eingeleitet, die bereits im ersten Halbjahr 2024 einen positiven Beitrag leisteten.

Die operativen Ergebnisgrößen gingen in der Folge spürbar zurück, das bereinigte EBIT war negativ. Im Personen- und Schienengüterverkehr sowie in der Infrastruktur blieb die Situation angespannt.

- Im Systemverbund Bahn wurden höhere Aufwendungen insbesondere für Personal (Kapazitätsausbau und Tarifeffekte) und zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen nur teilweise durch mengen- und preisbedingt niedrigere Energiebezugsaufwendungen bei DB Energie sowie Gegensteuerungsmaßnahmen kompensiert. Die Umsatzentwicklung war insgesamt stabil.
- Die operative Ergebnisentwicklung bei DB Schenker war schwächer, v. a. getrieben durch die Frachtratenentwicklung in der Luft- und Seefracht, blieb aber deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.

Weitere Informationen im Abschnitt Entwicklung der Geschäftsfelder [33 ff.](#)

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten. Das Vorgehen bei den Umgliederungen und Bereinigungen ist unverändert und im Integrierten Bericht 2023 erläutert.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2024

Die Ertragsentwicklung war insgesamt etwas rückläufig:

- **Umsatz (– 3,0% / – 695 Mio. €):** leichter Umsatzrückgang, getrieben durch DB Schenker [56](#).
- **Sonstige betriebliche Erträge (– 0,7% / – 9 Mio. €):** in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023. Geringere staatliche Zuschüsse bei DB Cargo (insbesondere Förderungen des Einzelwagenverkehrs und Trassenpreisförderung) wurden durch einen Anstieg der Leistungen für Dritte u. a. bei DB Fernverkehr nahezu vollständig kompensiert.

Auf der Aufwandsseite kam es infolge höherer Personalkosten sowie der Umsetzung weiterer Infrastrukturmaßnahmen zu zusätzlichen Belastungen:

- **Personalaufwand (+ 7,9% / + 726 Mio. €):** deutlicher Anstieg, getrieben durch Tarifeffekte und einen höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenbestand im Systemverbund Bahn. Produktivitätssteigerungen bei DB Schenker wirkten gegenläufig teilweise dämpfend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+ 5,1% / + 118 Mio. €):** Anstieg u. a. infolge höherer Aufwendungen für Schadenersatz, IT-Dienstleistungen und Mieten im Systemverbund Bahn.
- **Abschreibungen (+ 4,2% / + 79 Mio. €):** investitionsbedingter Anstieg.

Geschäftsverlauf

ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	1. Halbjahr				Veränderung				
	2024	Umgliederungen	Bereini- gung Sonder- effekte	2024 bereinigt	2023 bereinigt	absolut	davon Konsolidie- rungskreis- effekte	davon Währungs- kurseffekte	%
Umsatz	22.310	-	-	22.310	23.005	- 695	- 20	- 60	- 3,0
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.446	-	-	2.446	2.133	+ 313	- 0	+ 1	+ 14,7
Sonstige betriebliche Erträge	1.324	-	- 17	1.307	1.316	- 9	- 5	- 0	- 0,7
Materialaufwand	- 12.400	-	-	- 12.400	- 12.758	+ 358	+ 12	+ 44	- 2,8
Personalaufwand	- 10.016	-	78	- 9.938	- 9.212	- 726	+ 11	+ 4	+ 7,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.442	-	18	- 2.424	- 2.306	- 118	+ 5	+ 2	+ 5,1
EBITDA	1.222	-	79	1.301	2.178	- 877	+ 3	- 9	- 40,3
Abschreibungen	- 1.985	6	1	- 1.978	- 1.899	- 79	+ 1	+ 2	+ 4,2
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	- 763	6	80	- 677	279	- 956	+ 4	- 7	-
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	- 412	12	4	- 396	- 284	- 112	+ 0	- 1	+ 39,4
Operatives Ergebnis nach Zinsen	- 1.175	18	84	- 1.073	- 5	- 1.068	+ 4	- 8	-
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	8	-	-	8	6	+ 2	-	+ 4	+ 33,3
Übriges Finanzergebnis	54	- 12	-	42	7	+ 35	+ 0	+ 2	-
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	- 6	-	- 6	- 5	- 1	-	- 0	+ 20,0
Außerordentliches Ergebnis	-	-	- 84	- 84	29	- 113	-	+ 4	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 1.113	-	-	- 1.113	32	- 1.145	+ 4	+ 2	-
Ertragsteuern	- 92	-	-	- 92	- 144	+ 52	- 0	+ 2	- 36,1
tatsächliche Ertragsteuern	- 84	-	-	- 84	- 133	+ 49	-	-	- 36,8
latenter Steueraufwand (-) / -ertrag (+)	- 8	-	-	- 8	- 11	+ 3	-	-	- 27,3
Ergebnis nach Ertragsteuern (fortgeführte Geschäftsbereiche)	- 1.205	-	-	- 1.205	- 112	- 1.093	+ 4	+ 4	-
Ergebnis nach Ertragsteuern (nicht fortgeführter Geschäftsbereich)	- 26	-	-	- 26	41	- 67	+ 10	- 0	-
Ergebnis nach Ertragsteuern	- 1.231	-	-	- 1.231	- 71	- 1.160	+ 14	+ 4	-
Aktionäre der DB AG	- 1.256	-	-	- 1.256	- 97	- 1.159	-	-	-
Hybridkapitalgeber	13	-	-	13	13	-	-	-	-
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	12	-	-	12	13	- 1	-	-	- 7,7

Werte für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva H₂₄ angepasst.

Gegenläufig wirkte die Entwicklung des Materialaufwands, der getrieben durch die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker zurückging:

- **Materialaufwand (-2,8%/-358 Mio. €):** Der Rückgang wurde v. a. getrieben durch eine weitere Frachtratennormalisierung bei DB Schenker. Im Systemverbund Bahn stieg der Materialaufwand gegenläufig insgesamt leicht. Insbesondere die Aufwendungen für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur stiegen auf hohem Niveau im ersten Halbjahr 2024 noch einmal deutlich an. Kompensationszahlungen durch den Bund für die im Vorjahr vorfinanzierten Maßnahmen erfolgten im ersten Halbjahr 2024 noch nicht. Volumen- und preisbedingt niedrigere Energiebezugsaufwendungen bei DB Energie wirkten größtenteils kompensierend.

Weitere Informationen im Abschnitt Entwicklung der Geschäftsfelder H₃₃ ff.

Das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA gingen entsprechend spürbar zurück.

- **Operativer Zinssaldo (+39,4%/-112 Mio. €):** negative Entwicklung resultierte aus dem höheren Zinsniveau sowie einem höheren durchschnittlichen Finanzschuldenbestand.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen sank spürbar.

- **Beteiligungsergebnis (+33,3%/+2 Mio. €):** Anstieg auf einem niedrigen Niveau.
- **Übriges Finanzergebnis (+35 Mio. €):** deutlicher Anstieg auf niedrigem Niveau v. a. durch Währungskurseffekte sowie positive Effekte aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften, die im Saldo einen geringeren Aufwand als im ersten Halbjahr 2023 ergaben. Gegenläufig wirkten u. a. negative Effekte aus der Auf- und Abzinsung von Rückstellungen, die im Saldo einen Aufwand ergaben (im ersten Halbjahr 2023: Ertrag), sowie Wertberichtigungen von Beteiligungen teilweise kompensierend.

- **Außerordentliches Ergebnis (– 113 Mio. €):** ging deutlich zurück und war negativ, v. a. infolge des Wegfalls positiver Effekte im Zusammenhang mit der Strompreisbremse im ersten Halbjahr 2024 sowie höherer Restrukturierungskosten bei DB Schenker. Positive Effekte resultierten aus Anpassungen von Rückstellungen bei DB Cargo.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS / in Mio. €	1. Halbjahr			
	2024	davon EBIT-wirksam	2023	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	–	–	94	94
DB Regio	0	0	–4	–4
DB Cargo	15	15	21	21
DB InfraGO	–5	–	–7	–2
DB Energie	–	–	–	–
Sonstige/Konsolidierung	–	–	–	–
Systemverbund Bahn	–76	–78	–76	–76
Systemverbund Bahn	–66	–63	28	33
DB Schenker	–17	–17	1	1
Konsolidierung Übrige	–	–	0	0
DB-Konzern¹⁾	–84	–80	29	34
davon Strompreisbremse	–	–	142	142
davon Restrukturierungsmaßnahmen	–63	–63	–66	–66

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2023 wegen der **Umgliederung von DB Arriva**  24 angepasst.

Entsprechend entwickelte sich auch das Ergebnis vor Ertragsteuern deutlich rückläufig und war negativ.

Die Entwicklung der Ertragsteuerposition (–36,1%/+52 Mio. €) war zwar deutlich besser, belastete die Entwicklung jedoch trotzdem:

- Die tatsächlichen Ertragsteuern waren maßgeblich für die Entwicklung und sanken aufgrund rückläufiger Ergebnisse bei einigen ausländischen Konzerngesellschaften (v. a. bei DB Schenker).
- Die latenten Steuern gingen auf niedrigem Niveau weiter zurück.

In der Folge ging das Ergebnis nach Ertragsteuern der fortgeführten Geschäftsbereiche etwas weniger deutlich zurück, blieb aber spürbar negativ. Das Ergebnis nach Ertragsteuern des **nicht fortgeführten Geschäftsbereichs**  72 entwickelte sich ebenfalls schwächer und war negativ (im ersten Halbjahr 2023: positiv). Hier wirkte insbesondere der Abgangsverlust im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung von DB Arriva, der durch positive Abschreibungseffekte im Zusammenhang mit der IFRS-5-Bilanzierung und die Ergebnisentwicklung von DB Arriva bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt größtenteils kompensiert wurde.

Finanzlage

- **Insgesamt drei Anleihetransaktionen (1,1 Mrd. €).**
- **Ausnutzung von Kreditfazilitäten.**
- **Kreditrating-Einstufungen und -Ausblicke unverändert.**

ZINSUMFELD

RENDITE ZEHNJÄHRIGE BUNDESANLEIHEN / in %	1. Halbjahr 2024	2023	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	2,40	2,46	– 0,06
Höchstrendite	2,71	3,02	– 0,31
Tiefstrendite	1,98	1,90	+ 0,08
Endrendite per 30.06./31.12.	2,49	2,03	+ 0,46

Quelle: Thomson Reuters (Tagesschlusskurse)

Die Zinsentwicklung war im ersten Halbjahr 2024 weiterhin geprägt von einer nur schwach nachlassenden Inflation und einer sich nur langsam erholenden Konjunktur. Die Renditen im Euro-Rentenmarkt stiegen im Laufe des ersten Halbjahres 2024 wieder leicht, ohne die Höchststände des Vorjahres zu erreichen. Die EUR-3-Monats-Geldmarktzinsen waren im gleichen Zeitraum leicht rückläufig und fielen von ihren Höchstständen von knapp 4 % im Vorjahr auf knapp 3,6 %. Die Zinskurve im Euro-Raum blieb invers, wenn auch in geringerem Ausmaß als 2023.

FINANZMANAGEMENTSYSTEM

FINANZIERUNGS-INSTRUMENTE / in Mrd. €	Volumen per 30.06.2024	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad	Volumen per 31.12.2023	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	28,9	83 %	35,0	28,9	83 %
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,1	1,0	32 %	3,0	1,0	33 %
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	1,0	33 %	3,0	0,4	13 %
Garantierte Kreditfazilitäten (Back-up-Linien)	2,1	–	–	2,1	–	–
Garantierte Kreditfazilitäten (Bridge-Loan-Fazilitäten)	2,5	2,5	100 %	2,0	2,0	100 %

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt neben einer angemessenen Verzinsung unserer Investitionen auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur. Die Steuerung erfolgt insbesondere über die Kennzahlen Tilgungsdeckung und ROCE.

Anleiheemissionen

Für die langfristige Fremdfinanzierung stehen dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) und ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung.

ISIN	Emit-tent	Wäh-rung	Volu-men in Mio.	Volu-men in Mio. €	Kupon in %	Fällig-keit	Lauf-zeit in Jahren
XS2755487076	DB Finance	EUR	500	500	3,375	Jan. 2038	14,0
XS2763525396 ¹⁾	DB Finance	NOK	1.325	117	4,106	Feb. 2039	15,0
XS2808189760	DB Finance	EUR	500	500	3,250	Apr. 2034	10,0

¹⁾ Privatplatzierung.

- **EDIP:** Unter dem EDIP wurden im ersten Halbjahr 2024 drei Senioranleihen (Volumen: 1,1 Mrd. €) emittiert und sechs Senioranleihen (Volumen: 1,1 Mrd. €) getilgt.
- **Kangaroo-Programm:** Die Veränderung beim Kangaroo-Programm resultierte aus Währungskursdifferenzen.

Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Die Nachfrage nach unseren Anleihen kam im ersten Halbjahr 2024 v. a. von institutionellen Investoren aus Europa.

Weitere Finanzierungsinstrumente

- **Commercial-Paper-Programm:** Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das per 30. Juni 2024 durch Emissionen mit Restlaufzeiten von bis zu drei Monaten in Anspruch genommen war.
- **Kreditfazilitäten (Back-up-Linien / Bridge-Loan-Fazilitäten):** Per 30. Juni 2024 verfügten wir über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 4,5 Jahren. Die Inanspruchnahme erfolgte zur Steigerung der finanziellen Flexibilität u. a. im Hinblick auf mögliche Erlöse aus potenziellen Beteiligungsverkäufen.
- **Weitere Kreditlinien:** Zudem konnten wir per 30. Juni 2024 auf Kreditlinien für das operative Geschäft i. H. v. 2,7 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2023: 2,7 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Zusätzliche Fahrzeugfinanzierungen

Für die Finanzierung von Fahrzeugen im Schienenpersonen-nahverkehr werden u. a. auch Sale-and-Leaseback-Verträge abgeschlossen sowie Verträge, denen ein Vertragseintritt des Leasinggebers zugrunde liegt. Im ersten Halbjahr 2024 ging im Rahmen der zweiten Stufe der Inbetriebnahme das Netz Franken-Südthüringen vollständig in Betrieb (insgesamt acht E-Triebfahrzeuge). Diesem Verkehrsvertrag liegt ein Sale-and-Leaseback-Vertrag zugrunde.

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

KREDITRATINGS DB AG	Erst-ertei-lung	Letzte Veröffent-lichung	Einstufungen		
			kurz-fristig	lang-fristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05.2000	23.11.2023	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05.2000	03.07.2024	P-1	Aa1	stabil

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

S&P und Moody's haben im ersten Halbjahr 2024 keine Veränderungen an den Rating-Einstufungen der DB AG vorgenommen.

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

Ökonomische Steuerungskennzahlen

→ Operative Ergebnisentwicklung führt zu schwächerer Entwicklung von ROCE und Tilgungsdeckung.

TILGUNGSDECKUNG

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
TILGUNGSDECKUNG / in Mio. €				
EBITDA bereinigt ^{1),2)}	1.301	2.178	- 877	- 40,3
* Operativer Zinssaldo ^{1),2)}	- 396	- 284	- 112	+ 39,4
* Originärer Steueraufwand ^{1),2)}	- 84	- 133	+ 49	- 36,8
Operativer Cashflow nach Steuern^{1),2)}	821	1.761	- 940	- 53,4
Netto-Finanzschulden per 30.06.	33.084	30.278	+ 2.806	+ 9,3
* Pensionsverpflichtungen per 30.06.	3.240	3.235	+ 5	+ 0,2
* Hybridkapital ³⁾ per 30.06.	1.003	1.003	-	-
Netto-Schulden per 30.06.	37.327	34.516	+ 2.811	+ 8,1
Tilgungsdeckung¹⁾ in %	4,4	10,2	- 5,8	-
Zielwert in %	≥ 20	≥ 20	-	-

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva 24 angepasst.

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

³⁾ Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung ist per 30. Juni 2024 v. a. ergebnisbedingt deutlich zurückgegangen:

- Der operative Cashflow nach Steuern sank insbesondere infolge des schwächeren operativen Ergebnisses.
- Der Anstieg der Netto-Schulden im Vergleich zum 30. Juni 2023 resultierte ganz wesentlich aus höheren Netto-Finanzschulden [29f.](#)

ROCE

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
ROCE				
EBIT bereinigt ^{1),2)} in Mio. €	- 677	279	- 956	-
Capital Employed per 30.06. in Mio. €	49.238	46.574	+ 2.664	+ 5,7
ROCE¹⁾ in %	- 2,7	1,2	- 3,9	-
Zielwert in %	≥ 5,7	≥ 6,0	-	-

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva [24](#) angepasst.

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

Maßgeblich für den Rückgang des ROCE war das deutlich schwächere bereinigte EBIT. Der deutliche Anstieg des Capital Employed resultierte v. a. aus dem Anstieg des Sachanlagevermögens [31.](#)

Vermögenslage

- *Netto-Finanzschulden im Vergleich zum Vorjahresende leicht gesunken.*
- *Infrastrukturinvestitionen in Deutschland auf hohem Niveau weiter gestiegen.*
- *Eigenkapitalquote deutlich besser, v. a. infolge der Auszahlung der ersten Tranche der für 2024 geplanten Eigenkapitalerhöhungen.*

KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	946	1.930	- 984	- 51,0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 2.727	- 3.085	+ 358	- 11,6
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	3.614	696	+ 2.918	-
Veränderung des Finanzmittelbestands per 30.06./31.12.	1.942	- 2.507	+ 4.449	-
Flüssige Mittel per 30.06./31.12.	4.573	2.631	+ 1.942	+ 73,8

- Maßgeblich für den sehr deutlichen Rückgang des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war die schwache Ergebnisentwicklung [25ff.](#)
- Der Rückgang des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit resultierte maßgeblich aus dem Mittelzufluss im Zusammenhang mit dem Verkauf von DB Arriva (+ 1.225 Mio. €) sowie geringeren Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte (+ 147 Mio. €; v. a. für die Anmietung von Schienenfahrzeugen bei Bestellerorganisationen im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen). Dadurch wurde der Anstieg des Mittelabflusses für Netto-Investitionen [30f.](#) mehr als kompensiert.
- Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nahm deutlich zu:
 - Im Wesentlichen wirkten der Mittelzufluss aus Kapitalmaßnahmen des Bundes (+ 3.020 Mio. €) sowie der höhere Nettomittelzufluss aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (+ 800 Mio. €) v. a. infolge der Emission von Commercial Paper zur kurzfristigen Konzernfinanzierung zuflusserhöhend.
 - Teilweise gegenläufig wirkte v. a. der geringere Nettomittelzufluss aus Senioranleihen [27f.](#) (- 914 Mio. €).
- Im Saldo ist per 30. Juni 2024 der Bestand an flüssigen Mitteln deutlich gestiegen.

NETTO-FINANZSCHULDEN

NETTO-FINANZSCHULDEN / in Mio. €	30.06. 2024	31.12. 2023	Veränderung	
			absolut	%
Senioranleihen	29.944	30.042	- 98	- 0,3
Leasingverbindlichkeiten	4.687	4.787	- 100	- 2,1
Commercial Paper	1.031	358	+ 673	-
Zinslose Darlehen	-	152	- 152	- 100
Sonstige Finanzschulden	3.340	2.769	+ 571	+ 20,6
Finanzschulden	39.002	38.108	+ 894	+ 2,3
– Flüssige Mittel, liquiditätsnahe Geldanlagen und Finanzforderungen	- 5.827	- 3.934	- 1.893	+ 48,1
± Effekte aus Währungssicherungen	- 91	- 221	+ 130	- 58,8
Netto-Finanzschulden	33.084	33.953	- 869	- 2,6

Die Netto-Finanzschulden sind per 30. Juni 2024 im Vergleich zum Vorjahresende leicht gesunken. Positive Effekte resultierten v. a. aus dem Mittelzufluss aus einer Kapitalmaßnahme des Bundes (erste Tranche der für 2024 geplanten Eigenkapitalerhöhungen). Gegenläufig belastend wirkten insbesondere ein anhaltend hoher Mittelbedarf für Investitionen und die schwache Profitabilität.

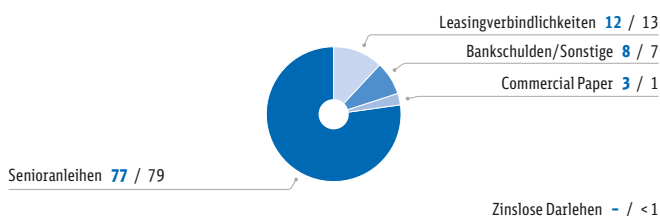
- Die Finanzschulden stiegen leicht:

- Die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper stiegen emissionsbedingt deutlich.
- Auch die sonstigen Finanzschulden waren merklich höher, v. a. infolge der Nettoaufnahme kurzfristiger Bankschulden (u. a. **Aufnahme von Bridge-Loans** [27f.](#)).
- Der Euro-Wert der ausstehenden **Senioranleihen** [27f.](#) lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
- Die Leasingverbindlichkeiten gingen im Wesentlichen tilgungsbedingt leicht zurück. Insbesondere der Abschluss neuer Mietverträge wirkte gegenläufig großenteils kompensierend.
- Auch die zinslosen Darlehen gingen tilgungsbedingt zurück.
- Die Fremdwährungssenioranleihen werden durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.

Dem leichten Anstieg der Finanzschulden stand ein stärkerer Anstieg der flüssigen Mittel (inkl. liquiditätsnaher Geldanlagen) gegenüber.

Die Netto-Finanzschulden gingen in der Folge leicht zurück.

ZUSAMMENSETZUNG FINANZSCHULDEN / in % per 30.06.2024 / per 31.12.2023



Die Fristigkeitsstruktur der Finanzschulden hat sich aufgrund des Fälligkeitsprofils unserer Senioranleihen etwas in Richtung der Fälligkeit 1 bis 2 Jahre verschoben. Insbesondere der Anteil der langfristigen Finanzschulden hat sich gegenläufig verringert.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich emissionsbedingt etwas in Richtung der Commercial Paper verschoben. Auch der Anteil der Bankschulden stieg infolge der stärkeren Inanspruchnahme kurzfristiger Kreditlinien leicht an. Der Anteil der Senioranleihen, Leasingverbindlichkeiten und zinslosen Darlehen nahm ab.

INVESTITIONEN

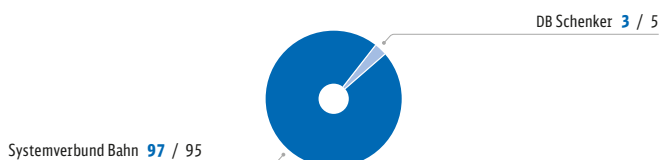
INVESTITIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
Brutto-Investitionen ¹⁾	7.305	6.176	+1.129	+18,3
davon Systemverbund Bahn	7.055	5.852	+1.203	+20,6
– Investitionszuschüsse ¹⁾	3.289	3.199	+90	+2,8
davon Systemverbund Bahn	3.289	3.195	+94	+2,9
Netto-Investitionen ¹⁾	4.016	2.977	+1.039	+34,9
davon Systemverbund Bahn	3.766	2.657	+1.109	+41,7
nachrichtlich:				
Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen	3.020	-	+3.020	-

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2023 wegen der **Umgliederung von DB Arriva** [24](#) angepasst.

- Die Entwicklung der Brutto-Investitionen wurde ganz wesentlich getrieben durch höhere Investitionen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur im Systemverbund Bahn. Im Schienengüter- und Personennahverkehr lagen die Investitionen in die Fahrzeugflotte in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023. Bei DB Fernverkehr gingen die Investitionen infolge der Beendigung von **Fahrzeugprojekten** [34](#) insgesamt deutlich zurück. Auch bei DB Schenker ging die Investitionstätigkeit (v. a. Leasingaktivitäten in Europa, Amerika und Asien) zurück.
- Die Investitionszuschüsse, die im ersten Halbjahr 2024 ausschließlich dem Systemverbund Bahn zuzurechnen sind, stiegen infolge höherer Investitionen in die Schieneninfrastruktur leicht an. Sie machten rund 45 % (im ersten Halbjahr 2023: rund 52 %) der Brutto-Investitionen aus.
- Infolge der Entscheidung des Bundes, Mittel für Investitionen in das Schienennetz ab 2024 auch durch **Eigenkapitalerhöhungen** [5f.](#) bereitzustellen, enthalten die Netto-Investitionen ab 2024 damit auch Investitionen, die nicht durch die Innen- und Fremdfinanzierung des DB-Konzerns abgedeckt werden müssen.
- Die Netto-Investitionen stiegen ganz wesentlich getrieben durch die Entwicklung im Systemverbund Bahn deutlich an. Hier wirkte v. a. die Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur insbesondere bei DB InfraGO. Gegenläufig wirkten geringere Fahrzeuginvestitionen bei DB Fernverkehr teilweise kompensierend.

- Bereinigt um den Effekt der zusätzlichen Investitionen infolge der Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes gingen die Netto-Investitionen deutlich zurück. Im ersten Halbjahr 2023 waren Maßnahmen enthalten, die für den Bund vorfinanziert wurden. Die Vorfinanzierung wurde durch die Eigenkapitalmaßnahme im Juni 2024 abgelöst.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH BEREICHEN / in % 1. Halbjahr 2024 / 1. Halbjahr 2023



Werte für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva 24 angepasst.

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

Regionale Investitionsschwerpunkte

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
Deutschland	7.068	5.824	+ 1.244	+ 21,4
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	177	211	- 34	- 16,1
Asien/Pazifik	32	54	- 22	- 40,7
Nordamerika	30	57	- 27	- 47,4
Übrige Welt	8	4	+ 4	+ 100
Konsolidierung	- 10	26	- 36	-
DB-Konzern ¹⁾	7.305	6.176	+ 1.129	+ 18,3

¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva 24 angepasst.

NETTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
Deutschland	3.779	2.633	+ 1.146	+ 43,5
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	177	207	- 30	- 14,5
Asien/Pazifik	32	50	- 18	- 36,0
Nordamerika	30	57	- 27	- 47,4
Übrige Welt	8	4	+ 4	+ 100
Konsolidierung	- 10	26	- 36	-
DB-Konzern ¹⁾	4.016	2.977	+ 1.039	+ 34,9

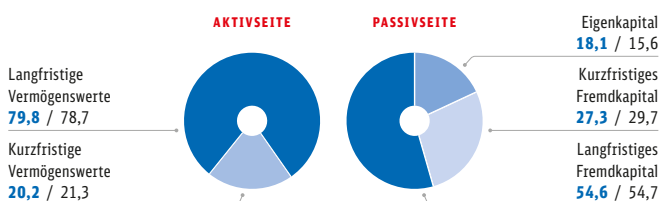
¹⁾ Wert für das erste Halbjahr 2023 wegen der Umgliederung von DB Arriva 24 angepasst.

In der regionalen Verteilung der Brutto- und Netto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Sie stiegen infolge höherer Infrastrukturinvestitionen deutlich. Die Entwicklung der Investitionen in den übrigen Regionen wurde durch die regionalen Entwicklungen bei DB Schenker getrieben.

BILANZ

BILANZ / in Mio. €	30.06.2024	31.12.2023	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	79.120	77.472	+ 1.648	+ 2,1
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	63.152	60.966	+ 2.186	+ 3,6
Kurzfristige Vermögenswerte	15.968	16.506	- 538	- 3,3
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	14.340	12.126	+ 2.214	+ 18,3
Langfristiges Fremdkapital	43.151	42.369	+ 782	+ 1,8
Kurzfristiges Fremdkapital	21.629	22.977	- 1.348	- 5,9

BILANZSTRUKTUR / in % per 30.06.2024 / per 31.12.2023



Im ersten Halbjahr 2024 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 stieg leicht:

- Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich, v. a. getrieben durch ein höheres Sachanlagevermögen (+ 2.055 Mio. €). Hier wirkten anhaltend hohe Netto-Investitionen. Zudem stiegen die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+ 188 Mio. €), u. a. im Zusammenhang mit dem Planvermögen. Gegenläufig wirkte der Rückgang der aktiven latenten Steuern (- 70 Mio. €) kompensierend.
- Die kurzfristigen Vermögenswerte gingen insgesamt zurück. Maßgeblich waren v. a.:
 - Eliminierung der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (- 3.306 Mio. €) infolge des Verkaufs von DB Arriva.
 - Ein Anstieg der flüssigen Mittel (+ 1.942 Mio. €) infolge des Mittelzuflusses aus der Eigenkapitalmaßnahme des Bundes, höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+ 659 Mio. €; v. a. Stichtagseffekte bei DB Schenker) und Vorräte (+ 123 Mio. €; u. a. gestiegenes Auftragsvolumen bei DB Fahrzeuginstandhaltung) wirkten großenteils kompensierend.



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

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital deutlich, v. a. durch:

- die Auszahlung der ersten Tranche der für 2024 geplanten Eigenkapitalerhöhungen (+ 3.020 Mio. €) sowie
- den Anstieg der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit Pensionen (+ 760 Mio. €). Die Effekte resultierten maßgeblich aus der Entkonsolidierung von DB Arriva (eigenkapitalneutrale Umgliederung in den Rücklagen erfasster Effekte aus der Neubewertung von Pensionen in die erwirtschafteten Ergebnisse [übrige Veränderungen]) sowie aus der zinsbedingten Neubewertung von Pensionen.
- Darüber hinaus wirkten die höheren in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Marktbewertung von Cashflow-Hedges (+ 107 Mio. €) eigenkapitalsteigernd.
- Gegenläufig wirkten negative Effekte aus der Ergebnisentwicklung (– 1.256 Mio. €) sowie aus der Umgliederung von Rücklagen im Zusammenhang mit Pensionen im Rahmen der Entkonsolidierung von DB Arriva, die in den übrigen Veränderungen der erwirtschafteten Ergebnisse (– 443 Mio. €) ausgewiesen wurden (gegenläufiger Effekt in den Änderungen im Zusammenhang mit Pensionen, die in den Rücklagen erfasst wurden).

Der im Vergleich zur Bilanzsumme überproportionale Anstieg des Eigenkapitals führte zu einer deutlich besseren Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital ist leicht gestiegen. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - höhere langfristige Finanzschulden  66 (+ 813 Mio. €) sowie
 - einen Anstieg der passiven Rechnungsabgrenzungen (+ 345 Mio. €) im Wesentlichen infolge von Erlösabgrenzungen bei DB Regio.
 - Der insbesondere zinsbedingte Rückgang im Rahmen der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen (– 252 Mio. €) sowie sonstigen langfristigen Rückstellungen (– 87 Mio. €) wirkte teilweise kompensierend. Auch die derivativen Finanzinstrumente (– 73 Mio. €) v. a. im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften für Senioranleihen gingen zurück.

- Das kurzfristige Fremdkapital sank. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
 - die Eliminierung der zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten (– 2.157 Mio. €) infolge des Verkaufs von DB Arriva und
 - niedrigere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (– 354 Mio. €) u. a. im Systemverbund Bahn.
 - Höhere kurzfristig fällig werdende sonstige Verbindlichkeiten (+ 456 Mio. €; u. a. Stichtagseffekte) sowie gestiegene sonstige Rückstellungen (+ 447 Mio. €), v. a. infolge von Zuführungen für Erlösschmälerungen bei DB Regio, wirkten gegenläufig teilweise kompensierend.

In der Struktur der Passivseite hat sich durch den Anstieg des Eigenkapitals eine Verschiebung ergeben. V. a. der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals ging zurück.

EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug im ersten Halbjahr 2024 21,6 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2023: 20,9 Mrd. €):

- Fracht- und Speditionsleistungen sanken leicht auf 5,5 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2023: 6,0 Mrd. €) im Wesentlichen infolge der weiteren Normalisierung der Frachtraten. Leicht gestiegene Transportvolumen wirkten teilweise kompensierend.
- Industrielle Produkte sanken auf 3,7 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2023: 4,1 Mrd. €) infolge reduzierter Fahrzeugbeschaffungen.
- Bei Bau- und Ingenieurleistungen stieg das Einkaufsvolumen auf 5,6 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2023: 4,6 Mrd. €) aufgrund steigender Investitionen in die Infrastruktur, u. a. Ausbaustrecke Hanau–Gelnhausen.
- Dienstleistungen Dritter stiegen auf 5,1 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2023: 4,4 Mrd. €). Dies resultierte u. a. aus dem höheren Volumen von Fahrzeugumbauten sowie Bauüberwachungs- und Sicherheitsleistungen im Zusammenhang mit den gestiegenen Investitionen in die Infrastruktur.
- Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe sanken auf 1,7 Mrd. € (im ersten Halbjahr 2023: 1,8 Mrd. €).

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Die nachstehend beschriebenen Entwicklungen basieren auf teilweise vorläufigen Datenständen bzw. unterschiedlichen Zeithorizonten, da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keine vollständigen Daten über die Marktentwicklungen im ersten Halbjahr 2024 vorlagen.

Deutscher Personenverkehrsmarkt

Im ersten Halbjahr 2024 verzeichnete der deutsche Personenverkehrsmarkt einen leichten Verkehrsleistungszuwachs. Das Wachstum der Nachfrage fiel in den einzelnen Marktsegmenten allerdings unterschiedlich stark aus.

- Der motorisierte Individualverkehr holte im ersten Halbjahr 2024 gegenüber dem Vor-Corona-Niveau weiter auf. Dämpfend wirkten jedoch ein anhaltend hohes Kraftstoffpreisniveau und ein nach der Corona-Pandemie verändertes Mobilitätsverhalten.
- Der innerdeutsche Luftverkehr verzeichnete im ersten Quartal 2024 streikbedingte Einbußen und lag weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau.

SCHIENENPERSONENVERKEHR

Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich positiv und verzeichnete im ersten Quartal 2024 ein deutliches Wachstum der Verkehrsleistung (+10 %) gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. U. a. Angebotseinschränkungen aus hoher Bautätigkeit und Effekte aus den GDL-Streiks wirkten dabei allerdings dämpfend. Die Verkehrsleistung des DB-Konzerns stieg in diesem Zeitraum ebenfalls. Die positive Verkehrsleistungsentwicklung des Schienenpersonenverkehrs setzte sich im zweiten Quartal 2024 fort.

- Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wuchs im ersten Quartal 2024 sehr deutlich (+25 %), insbesondere bedingt durch Basiseffekte aus der Einführung des [Deutschland-Tickets](#)  7 im Mai 2023. DB Regio Schiene verzeichnete eine Leistungssteigerung auf etwas niedrigerem Niveau (+19 %). Das Wachstum schwächte sich im zweiten Quartal 2024 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal ab, da im Vergleichszeitraum bereits teilweise positive Effekte des Deutschland-Tickets (ab Mai 2023) wirkten.

- Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) entwickelte sich hingegen infolge der hohen Bautätigkeit und Streiks im ersten Quartal 2024 rückläufig (–6 %).
- FlixTrain weitete sein Sitzplatzangebot im ersten Halbjahr 2024 – ausgehend von dem im Vergleich zu DB Fernverkehr deutlich geringeren Angebot – aus und verstärkte Vertriebskooperationen mit Nahverkehrsunternehmen zur Anbindung weiterer Städte.

ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHR

Der Gesamtmarkt des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) verzeichnete im ersten Quartal 2024 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum einen moderaten Verkehrsleistungsgewinn (+6 %), u. a. bedingt durch positive Effekte aus dem Deutschland-Ticket.

- Beim Busliniennahverkehr betrug der Zuwachs im ersten Quartal 2024 etwa 5 %. DB Regio Straße verbuchte ein Leistungsplus von rund 11 % im ersten Quartal 2024.
- Der Buslinienfernverkehr legte im ersten Halbjahr 2024 deutlich zu, u. a. bedingt durch ein höheres Angebot. Im ersten Quartal 2024 lag die Verkehrsleistung deutlich über dem entsprechenden Vorjahresquartal (+16 %).

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Der Güterverkehr in Deutschland kehrte nach dem deutlichen Einbruch 2023 auch im ersten Quartal 2024 nicht auf den Wachstumspfad zurück. Die noch ausbleibende konjunkturelle Erholung schwächt die Transportnachfrage weiterhin. Gleichzeitig kämpfen die Anbieter verkehrsträgerübergreifend mit steigenden operativen Kosten und aufgrund überschüssiger Kapazitäten mit erhöhtem Wettbewerbsdruck.

Nachdem auch im zweiten Quartal 2024 von einer schwachen Entwicklung auszugehen ist, wird sich die Nachfrageentwicklung allenfalls ab dem zweiten Halbjahr 2024 erholen; bezogen auf das Gesamtjahr 2024 wird sich der Güterverkehr in Deutschland jedoch voraussichtlich unter dem Vorjahr entwickeln.

SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach bisherigen Veröffentlichungen durch das Statistische Bundesamt lag die Verkehrsleistungsentwicklung im Schienengüterverkehr bis März 2024 mit einem Rückgang um 5,6 % deutlich unter dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Diese Marktsituation spiegelt v. a. die aktuellen schwachen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wider.





Starke Rückgänge verzeichneten im ersten Quartal 2024 v. a. die Kernbranchen Kohle, Mineralerzeugnisse, Baustoffe und Stahl. Chemietransporte erholten sich und legten mit 5 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum wieder zu. Automobiltransporte blieben hinter den Erwartungen zurück. Der mit einem Anteil von rund 45 % für den Schienengüterverkehr so wichtige Kombinierte Verkehr stagnierte auf niedrigem Niveau, er verzeichnete per März 2024 erstmalig eine positive, wenn auch mit einem Zuwachs um 0,4 % noch schwache Entwicklung. Das in den ersten Monaten 2024 einsetzende stimulierende Wachstum beim Containerumschlag in den Nordseehäfen setzte sich nach einem Rückgang im April 2024 im Mai 2024 weiter fort.

STRASSENGÜTERVERKEHR

Auch der Straßengüterverkehr startete schwach in das Jahr 2024. Seit April 2024 ist zwar eine leichte Erholung zu erkennen, die Verkehre bewegen sich jedoch weiterhin unter dem Vorjahresniveau. Dies liegt an den nach wie vor schwachen Konjunkturimpulsen sowie dem anhaltend niedrigen Auftragsbestand in der für die Straße besonders relevanten Baubranche.

Die verhaltene Entwicklung zeigt sich auch in der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr. Auf dem mautpflichtigen Straßennetz stagnierte die Fahrleistung bis Mai 2024 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum auf niedrigem Niveau. Die Entwicklung der in Deutschland zugelassenen Lkw war dabei im Vergleich zu ausländischen Lkw schlechter.

BINNENSCHIFFFAHRT

Die Binnenschifffahrt setzte nach dem schlechten Jahr 2023 in den ersten Monaten des Jahres 2024 ihre negative Entwicklung fort; die Verkehrsleistung lag in den ersten zwei Monaten 2024 um 3,5 % unter dem Vorjahresniveau.

Ursächlich sind die anhaltend schwachen Mengen der Kohletransporte sowie die noch fehlende Erholung bei Chemie- und Stahltransporten.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ist im ersten Quartal 2024 nach aktuell vorliegenden Daten gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,5 % zurückgegangen. Der Markt wird weiter durch die schwache konjunkturelle Entwicklung und hohe Kosten belastet. Trotz leichter Erholungseffekte bei Containermengen sorgt die schwache Entwicklung der schienenaffinen Branchen für Rückgänge in nahezu allen europäischen Ländern.

GESCHÄFTSFELD DB FERNVERKEHR

Entwicklung Fahrzeugflotte

FAHRZEUGPROJEKTE UND -BESCHAFFUNGEN

Die Fahrzeugprojekte zum Ausbau der ICE-Flotte wurden im ersten Halbjahr 2024 fortgeführt:

- Die ICE-4-Flotte wurde mit der Auslieferung der letzten beiden Züge im ersten Halbjahr 2024 komplettiert und umfasst nun 137 Triebzüge.
- Die sukzessive Abnahme der ICE 3neo ist 2024 weiter vorangeschritten – aktuell sind 21 ICE 3neo im Einsatz, von denen fünf im ersten Halbjahr 2024 zugegangen sind.
- Die ICE-1-Modernisierung wird fortgesetzt. Bis Mitte 2024 wurden 35 ICE 1 modernisiert und die Robustheit der Antriebe optimiert.
- Das Kundenprogramm ICE T beinhaltet u. a. eine Erneuerung der Sitze sowie eine Aufwertung des Fahrzeuginnenraums. Bis Ende des ersten Halbjahres 2024 sind bereits 17 ICE T modernisiert worden.

FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Durch die Modernisierung der Bestandsflotte sowie die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge konnte im ersten Halbjahr 2024 die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte im Vergleich zum Vorjahr erneut verbessert werden. Eine positive Entwicklung zeigt sich auch bei der Funktionsfähigkeit (z. B. Antriebe, WCs und Fahrgastinformation).

Um auch zukünftig den Reisenden eine qualitativ hochwertige und zuverlässige Fahrzeugflotte bereitzustellen, werden weitere Fahrzeuge beschafft und modernisiert.

Digitalisierung und Innovation

- **DB Navigator:** Der DB Navigator wurde im ersten Halbjahr 2024 mit neuen, von vielen Kund:innen gewünschten Funktionalitäten weiterentwickelt. Hierzu zählen u. a. der Pendleralarm, die Push-Benachrichtigungen bei Fahrplanabweichungen sowie Erinnerungen an Ein- und Ausstiege, eine verbesserte Kartenfunktionalität und Streckenfavoriten, um regelmäßig genutzte Verbindungen in der App noch schneller und leichter zu finden. Damit arbeitet der DB-Konzern weiter daran, seinen Fahrgästen auch in der aktuell betrieblich angespannten Lage durch eine optimale Reisebegleitung mehr Verlässlichkeit bieten zu können.
- **Digitalisierung der BahnCard:** Seit Anfang Juni 2024 werden die BahnCards 25 und 50 beim Neukauf oder bei der Verlängerung bestehender Abonnements als rein digitales Produkt ausgegeben. Um die digitale BahnCard nutzen zu können, benötigt man nur ein Kundenkonto auf bahn.de sowie die App DB Navigator auf dem Smart-

phone. Im DB Navigator haben Kund:innen die digitale BahnCard immer und überall dabei und alles an einem Ort: Tickets, BahnCards, BahnBonus-Punkte, Angebote und vieles mehr.

Umweltmaßnahmen

- Seit 2018 fahren die ICE-, IC- und EC-Züge in Deutschland mit Strom aus 100 % erneuerbaren Energien. Den Einsatz von 100 % Ökostrom für diese Fahrten hat der TÜV SÜD im Juni 2024 erstmalig geprüft und zertifiziert. Die Überprüfung findet zukünftig jährlich statt.
- Durch die Digitalisierung der BahnCards 25 und 50 sparen wir mit unseren Kund:innen über 30 t Plastik pro Jahr ein.
- Auf bahn.de zählt seit März 2024 die neue CO₂-Sparuhr die CO₂e-Einsparungen von DB Fernverkehr im Vergleich zu Reisen mit dem Pkw in Echtzeit mit. Damit visualisieren wir für unsere Kund:innen die positiven Auswirkungen, die sie mit der Wahl der Bahn als Verkehrsmittel erreichen. Den BahnBonus-App-Nutzer:innen steht außerdem seit April 2024 der CO₂Kompass zur Verfügung. Dieses Feature ermöglicht ebenfalls, die persönliche CO₂e-Einsparung im Vergleich zum Pkw anzusehen. Diese Einsparung wird durch anschauliche Vergleiche greifbarer gemacht, z. B., wie häufig durch die eingesparte Menge CO₂e Wäsche gewaschen werden könnte.

Beteiligungen

- **DB Vertrieb:** Der Bereich Vertrieb Fernverkehr (mit Ausnahme der DB Dialog GmbH) wurde zum 1. April 2023 aus DB Vertrieb herausgelöst und in das Geschäftsfeld DB Fernverkehr überführt. Dadurch sollen Produktentwicklung, Marketing und Vertrieb noch enger verzahnt und somit Verbesserungen für unsere Kund:innen schneller umgesetzt werden.

Weitere Ereignisse

- Der internationale Fernverkehr wächst weiter. Im ersten Halbjahr waren rund 12 Millionen Reisende auf den grenzüberschreitenden Verbindungen unterwegs (+ 4,1 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023). Gegenüber dem Vor-Corona-Niveau war das Wachstum noch deutlicher (+ 28,2 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019). Das Sitzplatzangebot hat sich im selben Zeitraum durch neue Verbindungen und den Einsatz längerer Züge um 13 % erhöht.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2024

- GDL-Streiks, hohe baubedingte Infrastruktureinschränkungen und das Hochwasser in Süddeutschland belasteten die Entwicklung im ersten Halbjahr 2024 spürbar.
- Zusätzliche Ergebnisbelastungen resultierten u. a. aus Tarifeffekten und investitionsbedingt gestiegenen Abschreibungen.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
DB FERNVERKEHR				
Pünktlichkeit in %	62,7	68,7	- 6,0	-
Reisendenpünktlichkeit in %	66,8	73,9	- 7,1	-
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,7	2,5	+ 0,2	-
Reiseende in Mio.	64,2	68,2	- 4,0	- 5,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	20.869	21.658	- 789	- 3,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	79,3	77,9	+ 1,4	+ 1,8
Auslastung in %	45,0	47,5	- 2,5	-
Gesamtumsatz in Mio. €	2.803	2.872	- 69	- 2,4
Außenumsatz in Mio. €	2.717	2.791	- 74	- 2,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	62	182	- 120	- 65,9
EBIT bereinigt in Mio. €	- 232	- 62	- 170	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	457	814	- 357	- 43,9
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	21.526	20.501	+ 1.025	+ 5,0
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	21.338	19.930	+ 1.408	+ 7,1

Die Pünktlichkeit (Ankunftszeit des Zuges plus maximal 5:59 Minuten) von DB Fernverkehr hat sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023 spürbar schwächer entwickelt. Ursächlich waren v. a. der schlechte Infrastrukturzustand sowie die Vielzahl an Baumaßnahmen. Zudem führten die insbesondere in den großen Verkehrsknoten weiter steigende Kapazitätseinschränkung sowie außerbetriebliche Ereignisse wie die GDL-Streiks und die Hochwasser in Süddeutschland Anfang Juni 2024 zu Beeinträchtigungen der Betriebsqualität. In der Folge war auch die Reisendenpünktlichkeit (Ziel-Ankunftszeit des Reisenden plus maximal 14:59 Minuten am Zielbahnhof) schwächer. Rückläufige Fahrzeugstörungen bei steigender Fahrzeugverfügbarkeit wirkten gegenläufig dämpfend.

Nach einem positiven Jahresstart sank die Kundenzufriedenheit zur Jahresmitte 2024. Die schwache Pünktlichkeit und Sonderthemen (u. a. GDL-Streiks, eine längere Tunnelsperrung auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg, Hochwasser) sorgten dafür, dass die Kundenzufriedenheit im ersten Halbjahr 2024 niedriger war. Die Zufriedenheit mit dem Service an Bord der Züge und dem Komfort blieben auf gutem Niveau.

Die Leistungsentwicklung war im ersten Halbjahr 2024 differenziert.

- **Reisendenzahl und Verkehrsleistung:** merklicher Rückgang v. a. aufgrund der Streikmaßnahmen der GDL 3 sowie der baubedingten Einschränkungen in der Infrastruktur, insbesondere infolge der Sanierung des Rauhebergtunnels 46 mit massiven Fahrzeitverlängerungen zwischen Frankfurt am Main und Hamburg bzw. Berlin.
- **Betriebsleistung:** leichter Anstieg aufgrund von Angebotsausweitungen, gegenläufig wirkten die Streikmaßnahmen der GDL und Baumaßnahmen.
- **Auslastung:** Rückgang aufgrund der streik- und qualitätsbedingt gesunkenen Reisendenzahl bei einer gleichzeitig gestiegenen Betriebsleistung.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt weiter herausfordernd und verschlechterte sich deutlich, insbesondere aufgrund der schwierigen betrieblichen Situation mit umfassenden Infrastrukturmaßnahmen. Streik- und baubedingt gesunkene Umsätze sowie gestiegene Aufwendungen führten zu einem merklichen Rückgang der operativen Ergebnisgrößen:

- **Umsatz (–2,4%/–69 Mio. €):** Rückgang infolge von Streik- und Qualitätseffekten.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+8,2%/+15 Mio. €):** Anstieg u. a. infolge positiver Effekte aus der Übertragung von Aktivitäten der DB Vertrieb im April 2023. Die Zunahme wurde im Wesentlichen durch den Wegfall von Erträgen aus Schadenersatz zu einem großen Teil aufgezehrt.

Der Aufwand stieg spürbar, v. a. infolge von Tarifeffekten, gestiegenen Infrastrukturnutzungskosten sowie höheren Abschreibungen.

- **Personalaufwand (+14,1%/+93 Mio. €):** Der Anstieg resultierte aus Tarifeffekten und einer höheren Anzahl an Mitarbeitenden.
- **Abschreibungen (+20,5%/+50 Mio. €):** deutliche Zunahme v. a. infolge von Fahrzeuginvestitionen im Vorjahr.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+9,8%/+43 Mio. €):** Anstieg v. a. aufgrund von höheren IT-Aufwendungen infolge der Übertragung von Aktivitäten der DB Vertrieb und für IT-Projekte. Weitere Belastungen resultierten u. a. aus einer streikbedingt intensiveren Reisendenbetreuung sowie höheren Aufwendungen für strategische Projekte.

Der Rückgang des Materialaufwands wirkte gegenläufig teilweise kompensierend:

- **Materialaufwand (–4,1%/–73 Mio. €):** Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus preisbedingt niedrigeren Energieaufwendungen sowie geringeren Provisionszahlungen infolge der Übertragung von Aktivitäten der DB Vertrieb. Gegenläufig belastend wirkten v. a. preis- und mengenbedingt höhere Aufwendungen für die Trassenutzung sowie im Zusammenhang mit dem gestiegenen Bauvolumen im Netz und den Streiks der GDL (Kundenservice).

Die Investitionen sanken u. a. aufgrund des Abschlusses einzelner Fahrzeugprojekte, u. a. Beendigung der Auslieferung von ICE-4-Zügen 34 deutlich, blieben aber auf einem hohen Niveau.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg per 30. Juni 2024 v. a. infolge der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität. Bei der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl wirkte die Übernahme von Mitarbeitenden der DB Vertrieb zusätzlich erhöhend.

GESCHÄFTSFELD DB REGIO

Entwicklung Auftragsbestand

VERGABEN

	1. Halbjahr 2024		1. Halbjahr 2023	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
DEUTSCHER SCHIENENPERSONENNAHVERKEHRSMARKT / in Mio. Trkm				
Vergabeverfahren (Anzahl)	5	–	15	–
davon an DB Regio	3	–	7	–
Vergabevolumen	25,5	168,5	51,9	315,9
davon DB-Bestand in %	66	–	44	–
davon an DB Regio	16,9	157,8	24,9	126,3
Gewinnquote in %	66	94	48	40
WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE				
S-Bahn Köln (Stufe 1)	12,3	116,4	–	–
Netze West und Dagebüll Los West	4,4	39,6	–	–

Das Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland war gegenüber dem ersten Halbjahr 2023 deutlich geringer. Die Gewinnquote von DB Regio hat sich im ersten Halbjahr 2024 sehr positiv entwickelt, DB Regio hat die Vergabeverfahren aller Bestandsverkehre gewonnen.

	1. Halbjahr 2024		1. Halbjahr 2023	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
DEUTSCHER ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHRSMARKT / in Mio. Nutzwagen km				
Vergabeverfahren (Anzahl)	111	–	57	–
davon Teilnahme DB Regio	98	–	52	–
Vergabevolumen	61,2	458,2	36,2	234,8
davon DB-Bestand in %	35	–	30	–
davon Teilnahme DB Regio	54,4	418,7	34,8	229,1
Gewinnquote in %	41	–	56	–

Das Vergabevolumen im Busverkehr in Deutschland ist im ersten Halbjahr 2024 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich gestiegen. DB Regio erreichte nicht wieder die außergewöhnlich hohe Gewinnquote aus dem ersten Halbjahr 2023, lag aber über dem langjährigen Durchschnitt.

NEU AUFGENOMMENE UND ABGEGEBENE VERKEHRE

Im ersten Halbjahr 2024 wurden im Schienenpersonennahverkehr von DB Regio keine neuen Verkehre in Betrieb genommen. Auch bei Bestandsverkehren von DB Regio (Schiene) fand im ersten Halbjahr 2024 kein Betreiberwechsel statt.

AUFTRAGSBESTAND

AUFTRAGSBESTAND / in Mrd. €	30.06. 2024	31.12. 2023	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio	88,7	89,0	- 0,3	- 0,3
gesichert	75,9	75,3	+ 0,6	+ 0,8
ungesichert	12,8	13,7	- 0,9	- 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 2024 hat sich der Auftragsbestand von DB Regio stabil entwickelt. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen i. H. v. 4,7 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 5,1 Mrd. € gegenüber. Da die gewonnenen Verkehrsverträge zum Großteil gesicherte Erlöse beinhalten, ist ein Zuwachs im gesicherten Auftragsbestand zu verzeichnen, während die ungesicherten Erlöse infolge erbrachter Leistungen zurückgegangen sind.

Entwicklung Fahrzeugflotte

Auch im ersten Halbjahr 2024 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorgenommen:

- Dazu gehören u. a. die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen, WLAN sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 119 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert, im Wesentlichen bei den Elektronetzen S-Bahn Berlin, Elbe-Spree, S-Bahn Köln sowie bei den Dieselnetzen NeiTech Thüringen, Netz 18 Baden-Württemberg und Expressverkehr Nordostbayern.

- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2024 17 neue Fahrzeuge geliefert. Davon werden 16 Fahrzeuge über ein Mietmodell eingesetzt. Schwerpunkt der Auslieferung der Neufahrzeuge sind 16 Fahrzeuge für den Regionalverkehr Franken-Südthüringen sowie für das Netz Donau-Isar. Weiterhin wurden im ersten Halbjahr 2024 24 neue Triebzüge bestellt.

Digitalisierung und Innovation

- In der Schlei-Region erprobt die NAH.SH gemeinsam mit zwei Landkreisen seit Ende März 2024 im durch Bundes- und Landesmittel geförderten Modellprojekt SMILE24 ein Angebot für integrierte Alltagsmobilität mit einer Mischung aus E-Bussen, On-Demand-Verkehren sowie Bike- und Carsharing. DB Regio ist dabei wichtiger Projektpartner dieses vollkommen neuen Ansatzes einer skalierbaren Modellregion für integrierte Alltagsmobilität. Erste Indikationen zeigen, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr im Projektgebiet um rund 50 % gestiegen ist. So verzeichnet bspw. der On-Demand-Shuttle durchschnittlich rund 4.000 Buchungen pro Woche. Damit ermöglichen wir den rund 120.000 Menschen in dieser Region und zahlreichen Tourist:innen eine verlässliche, flexible und nachhaltige Mobilität auch im ländlichen Raum.
- Die On-Demand-Plattform von ioki verzeichnete 5,5 Millionen Nutzer:innen im ersten Halbjahr 2024 und verdeutlicht die Nachfrage nach vernetzter, kundenorientierter Mobilität. Im ersten Halbjahr 2024 hat ioki weitere 15 Verkehre mit seiner Software ausgestattet.
- Seit Mai 2024 erweitern wir durch den Fokus auf Alltagsmobilität im DB Navigator das digitale Angebot und steigern den Nutzen für unsere Kund:innen. Mit den Funktionen Karten, Pendleralarm und Streckenfavoriten gibt es erstmals speziell auf die Nahverkehrskund:innen abgestimmte Features, die sukzessive erweitert werden sollen.

Umweltmaßnahmen

- Seit April 2024 fahren für die S-Bahn Köln die ersten von 24 geplanten komplett modernisierten Wagen der Baureihe ET 424, die ursprünglich 1999/2000 für die S-Bahn Hannover gebaut wurden. Die 99 Züge der weiteren Elektrotriebzug-(ET-)Baureihen folgen im Anschluss. Durch die umfassende Modernisierung erhöhen wir nicht nur den Fahrgastkomfort, sondern schonen auch Ressourcen im Vergleich zu einer Neuanschaffung.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2024

- Deutlicher Anstieg der Verkehrsleistung durch die Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023 sowie Ausschreibungsgewinne im Busbereich.
- Zusätzliche Belastungen durch Streiks, höhere Personalkosten sowie durch intensive Bautätigkeit im Netz.
- Operative Ergebnisentwicklung weiter unter Druck.

	1. Halbjahr		Veränderung	
DB REGIO	2024	2023	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene in %	90,8	92,4	- 1,6	-
Pünktlichkeit Bus in %	86,2	85,9	+ 0,3	-
Kundenzufriedenheit Schiene in Schulnote	2,2	2,2	-	-
Kundenzufriedenheit Bus in Schulnote	2,1	2,0	+ 0,1	-
Reisende in Mio.	1.128	1.076	+ 52	+ 4,8
davon Schiene	855,0	808,3	+ 46,7	+ 5,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	22.544	19.598	+ 2.946	+ 15,0
davon Schiene	19.508	16.665	+ 2.843	+ 17,1
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	200,6	210,8	- 10,2	- 4,8
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	267,9	256,8	+ 11,1	+ 4,3
Gesamtumsatz in Mio. €	5.032	4.749	+ 283	+ 6,0
Außenumsatz in Mio. €	4.953	4.683	+ 270	+ 5,8
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	3.521	3.334	+ 187	+ 5,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	264	295	- 31	- 10,5
EBIT bereinigt in Mio. €	- 66	- 38	- 28	+ 73,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	200	198	+ 2	+ 1,0
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	41.128	38.414	+ 2.714	+ 7,1
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	40.440	38.394	+ 2.046	+ 5,3

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat sich die Pünktlichkeit sowohl im Regionalverkehr als auch bei den S-Bahnen verringert. Dabei wurde die Betriebsqualität weiterhin von einer Reihe struktureller Themen maßgeblich beeinträchtigt. Wesentliche Treiber sind Anlagenstörungen der Infrastruktur v. a. durch Oberbaustörungen und Langsamfahrstellen, Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen mit Schwerpunkt im Regionalverkehr sowie eine hohe verkehrliche Last in den Knoten bei gleichzeitig gestiegenen Reisendenzahlen, die zu Verspätungsübertragungen führen. Zudem haben Ereignisse wie die Hochwasser in Süddeutschland Anfang Juni 2024 die Betriebsqualität stark belastet.

Die Pünktlichkeit im Busverkehr hat sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023 leicht verbessert.

Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit war uneinheitlich:

- **DB Regio Schiene:** Die Zufriedenheit der Reisenden mit der aktuellen Fahrt (Regionalverkehre sowie S-Bahnen) war im ersten Halbjahr 2024 unverändert.
- **DB Regio Straße:** Die Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt bei den Busgesellschaften war getrieben durch höhere Fahrtausfälle etwas schwächer.

Die Reisendenzahlen bei DB Regio haben sich im ersten Halbjahr 2024 erfreulich entwickelt, u. a. durch das Deutschland-Ticket und nennenswerte Ausschreibungsgewinne von DB Regio Schiene. Die Leistungsentwicklung war insgesamt erfreulich:

- **DB Regio Schiene:** Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen an. Positive Effekte aus der Wirksamkeit des Deutschland-Tickets über das gesamte erste Halbjahr 2024 hinweg wurden durch Streikmaßnahmen der GDL  3 im ersten Quartal 2024 teilweise kompensiert.
- **DB Regio Straße:** Insbesondere Ausschreibungsgewinne sowie zusätzlicher Schienenersatzverkehr führten zu einer positiven Leistungsentwicklung.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio war im ersten Halbjahr 2024 herausfordernd – dem Umsatzzuwachs standen zusätzliche Belastungen insbesondere in der Sparte DB Regio Schiene u. a. aus Streik, gestiegenem Aufwand für Personal, Instandhaltung von Fahrzeugen sowie zusätzliche Bautätigkeit im Netz gegenüber. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich schwächer und das bereinigte EBIT war weiterhin negativ. Zur Verbesserung der Ergebnissituation wurde im zweiten Quartal 2024 ein Gegensteuerungsprogramm aufgesetzt, das auch bereits Wirkung zeigte.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt positiv:

- **Umsatz (+ 6,0% / + 283 Mio. €):** Der Anstieg resultierte v. a. aus höheren Bestellerentgelten, nachfragebedingt gestiegenen Fahrgelderlösen sowie aus Leistungsgewinnen und zusätzlichen Schienenersatzverkehren im Busverkehr. Außerdem stiegen die Umsätze durch Erträge insbesondere aus verkehrsvertraglichen Schlussrechnungen. Dämpfend wirkten v. a. Streikmaßnahmen der GDL.
- **Sonstige betriebliche Erträge (- 12,7% / - 38 Mio. €):** Abnahme v. a. infolge des Wegfalls von staatlichen Zuschüssen aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr, die zum Ausgleich von Corona-Schäden diente, sowie infolge des Wegfalls von Schadenersatzzahlungen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen v. a. infolge eines u. a. tarifbedingt höheren Personalaufwands sowie gesteigener Materialaufwendungen:

- **Personalaufwand (+ 10,0% / + 120 Mio. €):** Anstieg v. a. tarifbedingt sowie infolge einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl, u. a. aufgrund verstärkter Rekrutierung (DB Regio Schiene) sowie von Ausschreibungsgewinnen (DB Regio Straße).
- **Materialaufwand (+ 3,7% / + 119 Mio. €):** Zunahme im Wesentlichen infolge einer Intensivierung von Maßnahmen zur Fahrzeuginstandhaltung und mengenbedingt

höherer eingekaufter Transportleistungen bei DB Regio Straße. Aufwendungen für baubedingte Schienenersatzverkehre erhöhten sich mengen- und preisbedingt. Gegenläufig dämpfend wirkten streikbedingt geringere Energie- und Infrastrukturnutzungsaufwendungen, die durch Preiseffekte teilweise kompensiert wurden.

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+13,8% / +54 Mio. €):** Anstieg u. a. infolge der Umsetzung von Ersatzverkehren wegen der angespannten infrastrukturellen Lage sowie höherer sonstiger Kosten zur Aus- und Weiterbildung.

Die Abschreibungen verringerten sich gegenläufig etwas:

- **Abschreibungen (–0,9% / –3 Mio. €):** leichter Rückgang, u. a. getrieben durch die Verlängerung von Nutzungsdauern von Fahrzeugen. Dämpfend wirkte der investitionsbedingte Anstieg bei DB Regio Straße.

Die Investitionstätigkeit stieg entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen getrieben durch DB Regio Straße an.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag leistungsbedingt über dem Niveau per 30. Juni 2023.

SPARTE DB REGIO SCHIENE

- Weiterer Anstieg der Verkehrsleistung v. a. durch Deutschland-Ticket.
- Zusätzliche Belastungen insbesondere durch Streiks, höhere Personalkosten und eine hohe Bautätigkeit im Netz.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
SPARTE DB REGIO SCHIENE				
Reisende in Mio.	855,0	808,3	+46,7	+5,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	19.508	16.665	+2.843	+17,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	200,6	210,8	–10,2	–4,8
Gesamtumsatz in Mio. €	4.278	4.094	+184	+4,5
Außenumsatz in Mio. €	4.221	4.040	+181	+4,5
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	3.521	3.334	+187	+5,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	213	269	–56	–20,8
EBIT bereinigt in Mio. €	–68	–19	–49	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	109	139	–30	–21,6
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	29.892	28.368	+1.524	+5,4

Die positive Nachfrageentwicklung setzte sich auch im ersten Halbjahr 2024 fort. Die Wirksamkeit des Deutschland-Tickets über das gesamte erste Halbjahr 2024 hinweg hatte einen spürbaren positiven Effekt. Die Zahl der Reisenden und v. a. die Verkehrsleistung stiegen in der Folge. Dämpfend wirkten die Streikmaßnahmen der GDL  3 im ersten Quartal 2024, wodurch die Betriebsleistung zurückging. Zusätzlich belastend wirkte die hohe Bautätigkeit im Netz.

Die wirtschaftliche Entwicklung blieb herausfordernd und war deutlich schwächer. Der positiven Umsatzentwicklung standen spürbare Aufwandssteigerungen gegenüber.

- **Die Erträge stiegen an:** Im Wesentlichen wurde dies getrieben durch höhere Bestellerentgelte, leistungsbedingt gestiegene Fahrgelderlöse und Erträge aus verkehrsvertraglichen Schlussrechnungen. Dämpfend wirkten v. a. die Streiks der GDL sowie der Wegfall von staatlichen Zuschüssen aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit verspäteten Fahrzeuglieferungen.
- **Die Aufwandsseite stieg stärker an:** Dies folgte v. a. aus höheren Personalaufwendungen infolge von Tarifsteigerungen und einer höheren Mitarbeitendenzahl aufgrund verstärkter Rekrutierung. Zusätzliche Belastungen resultierten zudem u. a. aus der Intensivierung von Maßnahmen für Fahrzeuginstandhaltungen sowie für Schienenersatzverkehre. Höhere Energie- und Infrastrukturnutzungskosten wurden durch ein streikbedingt niedrigeres Volumen kompensiert.

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

Die Mitarbeitendenzahl stieg infolge verstärkter Rekrutierungsaktivitäten deutlich an.

SPARTE DB REGIO STRASSE

- Leistungsgewinne im Linienverkehr sowie zusätzliche Schienenersatzverkehre treiben die Umsatz- und Ergebnisentwicklung.
- Streikmaßnahmen von ver.di wirkten dämpfend.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
SPARTE DB REGIO STRASSE				
Reisende in Mio.	273,3	268,1	+5,2	+1,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.036	2.933	+103	+3,5
Betriebsleistung in Mio. Buskm	267,9	256,8	+11,1	+4,3
Gesamtumsatz in Mio. €	884	760	+124	+16,3
Außenumsatz in Mio. €	732	643	+89	+13,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	51	27	+24	+88,9
EBIT bereinigt in Mio. €	1	–18	+19	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	91	60	+31	+51,7
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	11.236	10.047	+1.189	+11,8

Die positive Leistungsentwicklung im Busverkehr resultierte im Wesentlichen aus Ausschreibungsgewinnen.

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



- Die Erträge stiegen v. a. infolge der Leistungsentwicklung an, insbesondere durch Ausschreibungsgewinne, Preisgleitung und verkehrsvertragliche Schlussrechnungen sowie zusätzliche Schienenersatzverkehre. Negative Effekte aus Streikmaßnahmen im ÖPNV wirkten gegenläufig leicht dämpfend.
- Die Aufwendungen stiegen schwächer an. Aufwandstreiber waren v. a. preis- und mengenbedingt höhere Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen und Instandhaltung. Ebenso nahm der Personalaufwand aufgrund der deutlich höheren Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt zu. Die Aufwendungen für Diesel stiegen infolge der höheren Betriebsleistung. Die Abschreibungen erhöhten sich investitionsbedingt.

Die Investitionen stiegen aufgrund von Leistungsgewinnen sowie infolge von Nachholeffekten aus dem Vorjahr deutlich an.

Die Mitarbeitendenzahl nahm im Wesentlichen beim Fahrpersonal infolge von Leistungsgewinnen zu.

GESCHÄFTSFELD DB CARGO

Rahmenbedingungen

FÖRDERUNG DES EINZELWAGENVERKEHRS

Der Haushaltstitel, der die finanziellen Voraussetzungen für eine weitergehende Förderung des Einzelwagenverkehrs geschaffen hat, ist im Bundeshaushalt 2024 mit knapp 300 Mio. € dotiert. Die ebenfalls der Stärkung des Einzelwagenverkehrs dienende Anlagenpreisförderung ist 2024 mit 20 Mio. € dotiert, sodass für die Förderung des Einzelwagenverkehrs im Haushalt 2024 insgesamt knapp 320 Mio. € vorgesehen sind. Die höhere Förderung für den Einzelwagenverkehr wurde im Mai 2024 von der EU-Kommission genehmigt und ist daher noch nicht im ersten Halbjahr 2024 umgesetzt worden.

Transformation DB Cargo

Zur nachhaltigen Verbesserung der Profitabilität setzt DB Cargo eine umfassende Transformation um. Den Kern bildet die Vereinfachung der Produktionsstrukturen und -prozesse. Gleichzeitig werden damit die Voraussetzungen geschaffen, um die Verkehre robuster und resilienter zu fahren:

- **Neue Struktur:** Ab 1. Januar 2025 wird die Verbundproduktion durch eine neue divisionale Aufstellung entlang von Kundenbedürfnissen in ergebnisverantwortlichen Einheiten abgelöst. Innerhalb der DB Cargo AG werden in der Division Bahnlogistik die vier Branchen Steel, Automotive, Liquids & Bulk und Full Load Solutions (FLS) abgebildet. Die Division Kombinierten Verkehr (KV) umfasst den maritimen KV und den kontinentalen KV. Die Branchen tragen dabei Verantwortung für das wirtschaftliche Ergebnis ihrer Leistungen und die Qualität. Ihnen

sind Lokomotiven, Güterwagen und Personal zugeordnet (gekapselte Produktion). Die Branchen-Einheiten der DB Cargo AG werden zukünftig Traktionsleistungen mit eigenem Personal und eigenen Produktionsressourcen erbringen, wenn dies profitabel möglich ist, andernfalls erfolgt eine Vergabe an externe Eisenbahnverkehrsunternehmen.

- **Einfachere Produktion im Ganzzug- und Kombinierten Verkehr:** Im Ganzzugverkehr (GV) und Kombinierten Verkehr (KV) wird die Robustheit der Produktion durch einfachere Prozesse und effizienteren Lokomotiv- und Personaleinsatz gesteigert. Lokomotiven und Triebfahrzeugführer:innen werden klar dem GV und KV zugeordnet. Dadurch können die Qualität und Netzwerkstabilität gesteigert, die produktionsrelevanten Ressourcen effizienter eingesetzt und Kosteneinsparungen realisiert werden.
- **Neues Konzept für den Einzelwagenverkehr:** Das Einzelwagennetz wird auf ein angebotsorientiertes, hochfrequentes Zugnetzwerk zwischen den Zugbildungsanlagen mit möglichst paarigen Ressourcenumläufen umgestellt. Damit steigt die Zuverlässigkeit der Transporte, denn in diesem System werden die Verkehre so geplant, dass sie möglichst paarig sind und mit einem/r Lokführer:in im Umlauf gefahren werden können und mit höheren Zugfrequenzen zwischen den Anlagen. Das neue Konzept wird zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 umgesetzt.
- **Straffung von Planung und Verwaltung:** Durch die Vereinfachung der Produktion können die für Planung und Steuerung der Verkehre benötigten Kapazitäten in den Regionen, im Control Tower und in der Administration deutlich reduziert werden. Durch die konsequente Digitalisierung der Prozesse werden manuelle Verwaltungstätigkeiten deutlich reduziert.

Digitalisierung und Innovation

- **Produktionsverfahren Güterverkehr (PVG) in die Cloud migriert:** Das PVG von DB Cargo, essenziell für den betriebssicheren Produktionsablauf, wurde seit 2021 im Rahmen des Projekts »PVG Goes Cloud« in die Enterprise Cloud migriert. Ab Mitte 2024 können dadurch rund 1,5 Mio. € Betriebsführungskosten pro Jahr eingespart werden. Zudem wird die schnellere Behebung von Sicherheitslücken ermöglicht und die fachliche Weiterentwicklung sichergestellt.
- **Digitale Diagnostik von Güterwagen:** DB Cargo nutzt künstliche Intelligenz (KI) zur Unterstützung bei der Diagnostik von Güterwagen. Im ersten Halbjahr 2024 wurden Modelle zur Ermittlung des Zustands von Dachplanen sowie Bremsklötzen implementiert. Sie unterstützen die Mit-

arbeitenden dabei, den Zustand von Güterwagen zu beurteilen. Damit wird eine bessere Verfügbarkeit der Wagen erreicht. Weiterhin wurde das Berufsbild digitale:r Wagenmeister:in (Wagenmeister:in Bildbasierte Befundung, kurz WBB) erfolgreich erprobt: Sie unterstützen Mitarbeitende im Gleis durch die digitale Befundung der Güterwagen (insbesondere bei Schäden von oben). Zudem testen und optimieren sie die verwendeten KI-Modelle.

- **Neue Lokgeneration:** Eine neue Lokgeneration wird die Flotte von DB Cargo effizienter und leistungsfähiger machen. »Vectron Dual Mode light« heißt die neue Zweikraftlokomotive. Sie vereint durch eine innovative Kombination aus Elektro- und Dieselantrieb das Beste aus zwei Welten und kann zwischen elektrischem und Dieselmotor wechseln. Die neue Lokomotive ist speziell für die Einsatzanforderungen von DB Cargo optimiert. Gegenüber einer herkömmlichen »Vectron Dual Mode« ist sie mehrere Tonnen leichter, noch effizienter im Betrieb und kann auch auf Nebenstrecken und Gleisanschlüssen mit geringerer Traglast eingesetzt werden. Die ersten sechs Lokomotiven sind an DB Cargo übergeben und in einem dreimonatigen Probereinsatz auf ihre Leistung und Einsatzfähigkeit geprüft worden. Im zweiten Halbjahr 2024 startet die Serienauslieferung der Zweikraftlokomotive.
- **Digitale Automatische Kupplung:** Hinsichtlich der Digitalen Automatischen Kupplung ist im Haushaltsentwurf 2025 über die Fortsetzung des Projekts »DAC4EU Demonstratorzug« (3 Mio.€) hinaus weiterhin keine Förderung vorgesehen.

Umweltmaßnahmen

- **Einsatz des Biokraftstoffs HVO (Hydrotreated Vegetable Oil):**
 - Mit der Umstellung weiterer Tankstellen auf HVO im ersten Halbjahr 2024 konnten wir unseren HVO-Bezug deutlich ausbauen und den Anteil HVO an der Gesamtkraftstoffmenge für die Betankung unserer Lokomotiven von 19 % in 2023 auf 29 % im ersten Halbjahr 2024 erhöhen.
 - Die Diesellokflotte von DB Cargo ist seit Ende 2023 für HVO freigegeben. Derzeit arbeiten wir daran, Lieferantenstrukturen für HVO im europäischen Ausland aufzubauen. Seit Ende Januar 2024 fahren die Lokomotiven in Norditalien mit HVO.
- **Energierückspeisung:** Als weitere Maßnahme zur Energieeinsparung beabsichtigen wir, die elektrischen Bremskräfte älterer Baureihen zu erhöhen, um die Rückspeisung von elektrischer Energie beim Bremsvorgang zu verbessern und damit den Energieverbrauch unserer Lokomotiven weiter zu senken.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2024

- *Leistungsrückgänge bei energieintensiv produzierenden Branchen sowie bei intermodalen Verkehren.*
- *Zusätzliche Belastungen durch Streiks der GDL sowie geringere staatliche Trassen- und Anlagenpreisförderung.*
- *Wirtschaftliche Entwicklung weiterhin deutlich unter Druck – Gegensteuerungsmaßnahmen und Umsetzung des Transformationsprogramms mit positiven Effekten.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
DB CARGO				
Pünktlichkeit in %	68,4	70,5	- 2,1	-
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,9	2,8	+ 0,1	-
Beförderte Güter in Mio. t	92,9	103,5	- 10,6	- 10,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	35.699	38.644	- 2.945	- 7,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	66,9	74,7	- 7,8	- 10,4
Auslastung in t pro Zug	533,8	517,1	+ 16,7	+ 3,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.783	2.889	- 106	- 3,7
Außenumsatz in Mio. €	2.624	2.746	- 122	- 4,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 53	16	- 69	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 261	- 195	- 66	+ 33,8
EBIT-Marge (bereinigt) in %	- 9,4	- 6,7	- 2,7	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	125	115	+ 10	+ 8,7
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	30.794	31.578	- 784	- 2,5
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	30.983	31.526	- 543	- 1,7

Im ersten Halbjahr 2024 ist die Pünktlichkeit von DB Cargo im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zurückgegangen, was maßgeblich aus der Entwicklung in Deutschland resultierte. Treiber waren v. a. ein weiterer Anstieg des Bauvolumens im Schienennetz sowie von Infrastrukturstörungen u. a. im Bereich des Oberbaus und aufgrund von mehr Langsamfahrstellen. Die Pünktlichkeitsentwicklung wurde zudem durch außerbetriebliche Ereignisse wie die Hochwasser in Süddeutschland Anfang Juni 2024 belastet.

Die Gesamtzufriedenheit mit DB Cargo lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023. Hier machten sich die schwache Entwicklung der Pünktlichkeit sowie die daraus resultierenden Auswirkungen auf das Angebot an unsere Kunden bemerkbar.

Die Menge der beförderten Güter sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung sind gesunken. Treiber waren die schwache Nachfrage der energieintensiv produzierenden Industrie sowie der Rückgang der intermodalen Verkehre in Zentraleuropa. Zusätzlich belastend wirkten die Streiks der GDL  3.

Die Auslastung stieg durch die Übernahme von Verkehren der SNCF Fret durch DB Cargo France sowie eine bessere Nutzung der bestellten Trassen leicht an.

Die wirtschaftliche Entwicklung war aufgrund der mengen- und streikbedingten Rückgänge schwächer: Die operativen Ergebnisgrößen gingen merklich zurück.

- **Umsatz (– 3,7% / – 106 Mio. €):** Der leistungsbedingte Rückgang insbesondere in Deutschland und dem Vereinigten Königreich wurde durch negative Währungskurseffekte verstärkt. Durch die umgesetzten Preiserhöhungen und ein starkes Projektgeschäft war DB Cargo in der Lage, die Mengenrückgänge teilweise zu kompensieren.
- **Sonstige betriebliche Erträge (– 23,1% / – 59 Mio. €):** Rückgang v. a. getrieben durch geringere staatliche Zuschüsse aus der Trassen- und Anlagenpreisförderung in Deutschland. Gegenläufig wirkten Einmaleffekte aus dem Verkauf von Grundstücken im Vereinigten Königreich sowie Fahrzeugen.

Auf der Aufwandsseite kam es getrieben durch den Materialaufwand zu einem v. a. leistungsbedingten Rückgang. Währungskursbereinigt war der Rückgang etwas weniger deutlich.

- **Materialaufwand (– 5,9% / – 105 Mio. €):** Im Wesentlichen leistungsbedingter Rückgang insbesondere für Energie, eingekaufte Transportleistungen sowie Trassenutzung. Niedrigere Strompreise wirkten zusätzlich aufwandsmindernd.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (– 4,5% / – 17 Mio. €):** Rückgang im Wesentlichen aufgrund der im ersten Halbjahr 2024 eingeführten qualifizierten Ausgabensteuerung im DB-Konzern  25 sowie geringerer Wertberichtigungen auf Kundenforderungen bei einer Tochtergesellschaft.
- **Abschreibungen (– 1,4% / – 3 Mio. €):** leichter Rückgang im Wesentlichen aufgrund niedrigerer aktivierungspflichtiger Anmietungen von Güterwagen (IFRS 16).

Der Personalaufwand stieg gegenläufig an:

- **Personalaufwand (+ 2,3% / + 23 Mio. €):** tarifbedingter Anstieg, teilweise kompensiert durch die geringere Mitarbeitendenzahl.

Der Anstieg der Investitionen resultierte v. a. aus Fahrzeugprojekten in Deutschland.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank infolge der rückläufigen Leistungsmengen sowie einer geringeren Nachführung im Zusammenhang mit dem 2024 eingeführten qualifizierten Einstellungsstopp.

REGION CENTRAL EUROPE

- *Leistungsrückgänge bei energieintensiv produzierenden Branchen sowie bei intermodalen Verkehren.*
- *Zusätzliche Belastungen durch Streiks der GDL sowie geringere staatliche Trassen- und Anlagenpreisförderung.*
- *Wirtschaftliche Entwicklung weiterhin deutlich unter Druck – Gegensteuerungsmaßnahmen und Umsetzung des Transformationsprogramms mit positiven Effekten.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
REGION CENTRAL EUROPE				
Beförderte Güter in Mio. t	95,8	107,2	- 11,4	- 10,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	27.867	31.241	- 3.374	- 10,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm	52,0	59,9	- 7,9	- 13,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.844	2.930	- 86	- 2,9
Außenumsatz in Mio. €	1.915	2.063	- 148	- 7,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 143	- 39	- 104	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 290	- 189	- 101	+ 53,4
Brutto-Investitionen in Mio. €	88	73	+ 15	+ 20,5
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	21.460	22.266	- 806	- 3,6

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war, getrieben durch die Marktentwicklung (Nachfragerückgänge bei der energieintensiven Industrie und bei den intermodalen Verkehren) sowie die Streikmaßnahmen der GDL  3, deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war deutlich schwächer und ist weiterhin sehr herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen sanken getrieben durch die Umsatzentwicklung und blieben negativ:

- Die Erträge gingen zurück. Haupttreiber waren im Wesentlichen leistungsbedingte Umsatzrückgänge sowie geringere staatliche Zuschüsse für den Einzelwagenverkehr sowie die Trassenpreisförderung in Deutschland. Preismaßnahmen wirkten teilweise kompensierend.
- Die Aufwendungen gingen weniger deutlich zurück. Treiber waren leistungsbedingte Rückgänge insbesondere für eingekaufte Transportleistungen, Trassenutzung und Energie. Aufwendungen für Strom sanken zudem preisbedingt. Zusätzliche Belastungen resultierten u. a. aus tarifbedingt höheren Personalaufwendungen, die durch eine geringere durchschnittliche Mitarbeitendenzahl teilweise kompensiert wurden.

Die Investitionen stiegen getrieben durch die Anschaffung von Lokomotiven in Deutschland an.

Die Mitarbeitendenzahl ist per 30. Juni 2024 infolge der rückläufigen Leistungsmengen und einer geringeren Nachführung bei Overhead-Funktionen zurückgegangen.

REGION WESTERN EUROPE

- Schwache konjunkturelle Entwicklung in Frankreich und Großbritannien.
- Übernahme von Verkehren des Kombinierten Verkehrs in Frankreich.
- Wirtschaftliche Entwicklung durch positive Einmaleffekte im Vereinigten Königreich gestützt.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
REGION WESTERN EUROPE				
Beförderte Güter in Mio. t	17,8	18,5	- 0,7	- 3,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	5.161	4.749	+ 412	+ 8,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm	10,4	10,6	- 0,2	- 1,9
Gesamtumsatz in Mio. €	376	387	- 11	- 2,8
Außenumsatz in Mio. €	273	271	+ 2	+ 0,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	52	19	+ 33	+ 174
EBIT bereinigt in Mio. €	15	- 22	+ 37	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	16	13	+ 3	+ 23,1
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.318	4.413	- 95	- 2,2

Die Leistungsentwicklung in Western Europe war im ersten Halbjahr 2024 differenziert:

- Belastend wirkte eine schwache konjunkturelle Entwicklung im Vereinigten Königreich und Frankreich insbesondere in der Metall- und Bauindustrie.
- Positiv wirkte die Übernahme von Verkehren in Frankreich. Die neuen Verkehre führten zu strukturellen Veränderungen im Produktportfolio und einem Anstieg der Verkehrsleistung.
- Insgesamt ging die Menge der beförderten Güter zurück. Längere Transportstrecken wirkten mehr als kompensierend, sodass die Verkehrsleistung anstieg.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich getrieben durch positive Einmaleffekte im Vereinigten Königreich deutlich. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen infolge höherer Erträge und geringerer Aufwendungen.

- Die Erträge nahmen v. a. infolge von Einmaleffekten durch den Verkauf von Grundstücken und weiterer Gegenstände des Anlagevermögens im Vereinigten Königreich zu. Positive Effekte resultierten zudem aus Rückstellungsaufhebungen. Dämpfend wirkten ein leichter Umsatzrückgang sowie negative Währungskurseffekte.
- Die Aufwendungen gingen insgesamt leicht zurück. Treiber waren im Wesentlichen rückläufige Strompreise (DB Cargo France), die Rückerstattung von Trassenaufwendungen (DB Cargo UK), positive Währungskurseffekte sowie eine Anpassung der Pensionsansprüche bei DB Cargo

UK. Zusätzliche Belastungen wirkten teilweise kompensierend und resultierten u. a. aus Tarifsteigerungen (DB Cargo UK), der Umsetzung zusätzlicher Instandhaltungsmaßnahmen für Lokomotiven (DB Cargo France) sowie höheren Aufwendungen für die Miete von Lokomotiven. Die Investitionen stiegen infolge der Beschaffung von Autotransportwagen bei Transfesa an.

Die Mitarbeitendenzahl ging leistungsbedingt getrieben durch die Entwicklung im Vereinigten Königreich leicht zurück.

REGION EASTERN EUROPE

- Leistungsentwicklung durch konjunkturelle Entwicklung belastet – neue Verkehre in Rumänien sowie zusätzliche Militärverkehre wirken teilweise kompensierend.
- Wirtschaftliche Entwicklung auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
REGION EASTERN EUROPE				
Beförderte Güter in Mio. t	8,4	9,0	- 0,6	- 6,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2.671	2.654	+ 17	+ 0,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	4,4	4,2	+ 0,2	+ 4,8
Gesamtumsatz in Mio. €	248	255	- 7	- 2,7
Außenumsatz in Mio. €	155	159	- 4	- 2,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	26	25	+ 1	+ 4,0
EBIT bereinigt in Mio. €	6	8	- 2	- 25,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	14	25	- 11	- 44,0
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	4.340	4.213	+ 127	+ 3,0

Die Leistungsentwicklung war differenziert:

- **Beförderte Güter:** im Wesentlichen konjunkturbedingter Rückgang.
- **Verkehrsleistung:** lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023. Konjunkturbedingte Rückgänge wurden durch zusätzliche Militärverkehre teilweise kompensiert. Zudem kam es bei den Leistungsdaten durch die Aufnahme von DB Cargo Czechia zu einem positiven Einmaleffekt (+ 327 Mio. tkm).
- **Betriebsleistung:** leichter Anstieg infolge des Ausweises von DB Cargo Czechia ab 2024 (+ 0,5 Mio. Trkm).

Die operativen Ergebnisgrößen lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023. Infolge investitionsbedingt höherer Abschreibungen war die Entwicklung des bereinigten EBIT schwächer.

- Die Erträge gingen getrieben durch negative Währungskurseffekte zurück. Der Wegfall von Erträgen aus Versicherungsleistungen in Polen aus dem ersten Halbjahr 2023 wirkte zusätzlich ertragsmindernd. Währungsbereinigt stiegen die Umsätze leicht. Positiv wirkten neue Rangierverkehre in Rumänien sowie die Ausweitung von Militärverkehren.

- Der Rückgang der Aufwendungen resultierte im Wesentlichen aus positiven Währungskurseffekten, niedrigeren Strompreisen (Polen) sowie dem Wegfall eines negativen Einmaleffekts aus dem ersten Halbjahr 2023 im Zusammenhang mit Ladungsschäden in Polen. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten v. a. leistungsbedingt höhere Aufwendungen für Personal sowie investitionsbedingt gestiegene Abschreibungen im Vorjahr.

Die Investitionen sanken durch den Wegfall von Investitionen in Lokomotiven in Rumänien und Ungarn.

Die Mitarbeitendenzahl stieg v. a. leistungsbedingt (Rumänien).

FLS

- *Leistungsanstieg durch Spezialverkehre und Neukunden für intermodale Transporte.*
- *Operative Ergebnisentwicklung leicht verbessert.*

FLS	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	344	311	+ 33	+ 10,6
Außenumsatz in Mio. €	281	253	+ 28	+ 11,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	12	11	+ 1	+ 9,1
EBIT bereinigt in Mio. €	8	8	-	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	7	4	+ 3	+ 75,0
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	675	688	- 13	- 1,9

Die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte FLS verbesserte sich gegenüber dem ersten Halbjahr 2023 aufgrund gestiegener Volumina leicht. Das bereinigte EBIT blieb infolge höherer eingekaufter Transportleistungen stabil.

- Die Erträge stiegen leistungsbedingt an. Treiber waren v. a. höhere Umsätze aus Spezialverkehren sowie durch Neukunden aus Deutschland für intermodale Transporte.
- Der Anstieg der Aufwendungen resultierte insbesondere aus leistungsbedingt höheren eingekauften Transportleistungen und war unterproportional.

Die Brutto-Investitionen stiegen aufgrund höherer Investitionen in Trailer auf niedrigem Niveau deutlich an.

Die Mitarbeitendenzahl ging leicht zurück.

GESCHÄFTSFELD DB INFRAGO

Seit dem Berichtsjahr werden die ehemaligen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe infolge der Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB Netz AG Ende 2023 zusammen als Geschäftsfeld DB InfraGO ausgewiesen.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Die Trassennachfrage im ersten Halbjahr 2024 wurde stark beeinträchtigt von Sonderereignissen (GDL-Streiks und Starkregentief Radha) sowie von konjunkturell bedingten Rückgängen im Güterverkehr. Der Personenverkehr verzeichnete abgesehen von den Sonderereignissen eine positive Entwicklung.

Aufgrund von Vergabeeffekten innerhalb des Nahverkehrs sowie durch streikbedingte Verlagerungen von Güterverkehren konnten konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter an Marktanteilen gewinnen. Die erforderlichen Investitionen in das Schienennetz führen weiterhin zu hohen Einschränkungen und verknappen damit die Kapazität.

Die Zahl der Stationshalte lag über dem Niveau des ersten Halbjahres 2023. Der Marktanteil konzerninterner Bahnen im Schienenpersonenverkehr ist im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen.

Transformation in ein 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 wird die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird das hochbelastete Netz zum Ende des Jahrzehnts aus über 9.000 Streckenkilometern bestehen. Ein Instrument zur Transformation in das Hochleistungsnetz sind sog. Generalsanierungen.

Für die Generalsanierung gelten zwei entscheidende und neue Elemente:

- Bündelung aller künftigen anstehenden Baumaßnahmen über Gewerke hinweg sowie
- Erhöhung der (Rest-)Leistungsfähigkeit.

Die Generalsanierung des ersten Korridors ist am 15. Juli 2024 mit der Riedbahn (Strecke Frankfurt–Mannheim) gestartet. Folgen werden ab 2025 der Abschnitt Emmerich–Oberhausen sowie zwischen August 2025 und April 2026 die Generalsanierung des Korridors Hamburg–Berlin.

Vor dem Beginn des Pilotprojekts Riedbahn wurde Anfang 2024 die Strecke bereits für rund drei Wochen komplett für den Zugverkehr gesperrt. Da das Baupensum während der Generalsanierung von Juli bis Dezember 2024 sehr anspruchsvoll ist, hat sich der DB-Konzern entschieden, einzelne Bauarbeiten schon vorab durchzuführen – gleichermaßen war es die Generalprobe für den neuen Schienenersatzverkehr und die Umleitung der Verkehre im Güter- und Fernverkehr.

Um die Betriebslage bis zum Start der Generalsanierungen 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, Umleitungstrecken besser nutzbar gemacht und höherwertige und robustere Elemente, wo immer möglich, bereits verbaut.

DB InfraGO 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 DB InfraGO für mehr Planbarkeit bei den Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kunden.

Zugunfall bei Garmisch-Partenkirchen

Die Untersuchungen zu dem tragischen Zugunfall in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 dauern noch an. Der DB-Konzern kooperiert eng mit den Ermittlungsbehörden. Rein vorsorglich wurden 2022 umfangreiche Maßnahmen aus dem Unfall abgeleitet (u. a. Inspektion und Austausch von Betonschwellen) und in 2023 und 2024 fortgeschrieben und weiterentwickelt.

Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Seit Sommer 2022 läuft bei DB InfraGO ein vorsorgliches Programm zu Inspektionen und Austausch von Betonschwellen. Hintergrund des Prüfprogramms ist der Zugunfall in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022. Ursache des tragischen Unfalls waren schadhafte Betonschwellen. Materialtechnische Untersuchungen zeigten Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit der Schwellen. Eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, könnte danach mitursächlich für die Schäden sein.

Mittlerweile gelten strengere Kriterien zur Klassifizierung schadhafter Schwellen, für deren Herstellung die gleiche Gesteinsart verwendet wurde. Als Konsequenz des präventiven Prüfprogramms hat DB InfraGO 2023 rund 500.000 Schwellen ausgetauscht – rund fünfmal mehr als üblich. Damit verbunden waren etwa 450 zusätzliche Baustellen im Schienennetz. 2024 ist ein Austausch in vergleichbarer Größenordnung geplant.

Durch den bisher erreichten Fortschritt beim Austausch der Schwellen kann DB InfraGO die mit den Arbeiten verbundenen Einschränkungen künftig reduzieren. So tauscht DB InfraGO die Schwellen möglichst aus, noch bevor es zu vorsorglichen Langsamfahrstellen oder gar Sperrungen kommt. Wann immer möglich, finden die Arbeiten nachts während der Betriebspausen oder in bereits für Instandhaltungsarbeiten vorgeplanten Sperrzeiten statt.

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

Den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ersetzt DB InfraGO den tatsächlich eingetretenen Schaden, der im Zusammenhang mit den Schwelleninspektionen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht. 2023 hat DB InfraGO Vergleichszahlungen an konzerninterne und -externe Kunden i. H. v. insgesamt 11 Mio. € vereinbart. Für 2024 hat DB InfraGO Mittel in gleicher Höhe geplant. Die bisherigen Regelungen gelten unverändert.

DB InfraGO hat zudem einen Kreis interner und externer Expert:innen eingerichtet, um mögliche weitere präventive Maßnahmen zur Instandhaltung von Betonschwellen fortlaufend zu prüfen.

Entwicklung der Infrastruktur

2024 sollen 20,9 Mrd. € in den Ausbau, die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen fließen. Darin enthalten sind Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (Zuschüsse und Eigenbeitrag, inkl. Eigenkapitalerhöhungen des Bundes) i. H. v. 8,7 Mrd. €, rund 4,2 Mrd. € für die Instandhaltung, 3,5 Mrd. € für Projekte des Bedarfsplans und der Digitalisierung sowie Mittel für das Bestandsnetz außerhalb der LuFV wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), die Digitale Schiene Deutschland oder das Klimaschutzprogramm (KSP) i. H. v. rund 4,2 Mrd. €.

— **Im Projekt Stuttgart 21** liefen im ersten Halbjahr 2024 die Arbeiten zur Herstellung der Lichttaugen und der Verteilerstege im künftigen Hauptbahnhof auf Hochtouren. Die Ausbauarbeiten für die Fahrbahn und eisenbahntechnische Ausrüstung in den Tunneln und der freien Strecke sind bereits weit fortgeschritten. Ab Ende 2025 werden die entsprechenden Anlagen des Projekts Stuttgart 21 und des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS) stufenweise in den Testbetrieb gehen. Im Dezember 2026 erfolgt die Eröffnung des künftigen Hauptbahnhofs. Dann sollen nach aktuellem Stand alle wesentlichen Elemente des Vorhabens zur Verfügung stehen – mit Ausnahme der Gäubahn-Anbindung über den Flughafen. Darüber haben sich im Juni der DB-Konzern und die Projektpartner im S21-Lenkungskreis verständigt.

- **Schnellfahrstrecke Hannover—Würzburg:** Der DB-Konzern hat die Schnellfahrstrecke für rund 850 Mio.€ rundum erneuert und die Modernisierung am 7. Juni 2024 abgeschlossen. Züge können wieder mit hohem Tempo über die Gleise rollen und Fahrgäste reisen in rund zwei Stunden zwischen Niedersachsen und Bayern. Insgesamt 557 km Gleise, rund 700.000 Schwellen und 235 Weichen wurden erneuert. Außerdem wurde der Oberbau auf 49 Brücken und in 63 Tunneln instandgesetzt. Im ersten Halbjahr 2024 war zudem eine zusätzliche Untergrundstabilisierung im Rauhebergtunnel erforderlich.
- **Neubaustrecke Dresden—Prag:** Die Region und der Freistaat Sachsen haben die Auswahl der Vorzugsvariante für die Neubaustrecke Dresden—Prag bestätigt. Für den Abschluss der Vorplanung der Neubaustrecke mit einem rund 30 km langen Tunnel durch das Erzgebirge hat der DB-Konzern Hinweise und Forderungen der Region entgegengenommen. Insgesamt zwölf Stellungnahmen von Städten und Gemeinden, dem Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge sowie Behörden und Ministerien hat der DB-Konzern ergänzend aufgenommen.
- **Weddeler Schleife:** Seit 22. März 2024 begegnen sich auf der Weddeler Schleife Nah- und Fernverkehrs- sowie Güterzüge. Zuvor verlief die Strecke nur eingleisig. Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit konnte die jetzt zweigleisige Strecke in Betrieb genommen werden. Sie erstreckt sich zwischen Wolfsburg und Weddel bei Braunschweig. Mit der Weddeler Schleife wurde der erste Baustein in Niedersachsen für den Deutschland-Takt gelegt.
- **Rheintalbahn:** Die erste Baugenehmigung für die neue Güterzugstrecke entlang der Autobahn A5 liegt vor: Der DB-Konzern hat den Planfeststellungsbeschluss für den Streckenabschnitt zwischen Riegel und March erhalten. Die neue Güterzugstrecke ist Teil des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel. Dank der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke wird es für die Anwohner:innen entlang der Rheintalbahn deutlich leiser.
- **Streckenausbau Frankfurt/Main West—Bad Vilbel:** Der durchgängige viergleisige Streckenausbau zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel wurde abgeschlossen. Die Reisen sind durch die getrennten Fahrspuren für die S-Bahn, den Regional- und Fernverkehr künftig deutlich verlässlicher unterwegs. Das volle Potenzial erreicht der Ausbau des rund 13 km langen Abschnitts bis Bad Vilbel, wenn die S6 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 in einem 15-Minuten-Takt unterwegs sein wird. Der Ausbau des zweiten Streckenabschnitts von Bad Vilbel bis Friedberg soll nach jetziger Planung Ende 2026 beginnen.

- **Generalprobe für Generalsanierung Riedbahn:** Im Zuge der vorbereitenden Arbeiten im Januar 2024 wurde die Umsetzbarkeit des geplanten Bauvolumens bestätigt. Auch das umfassende Verkehrskonzept hat sich dabei bewährt. Mit der Generalprobe wurde das neue Konzept der gebündelten und gewerkeübergreifenden Erneuerung einem ersten Belastungstest unterzogen. Insgesamt wurden 23 Weichen und mehr als 9 km Gleise erneuert, über 3.000 Fundamente für Schallschutzwände, Oberleitungs- und Signalmasten gesetzt sowie 8,5 km neue Kabelträger gebaut. Damit entspricht das Bauvolumen anteilig dem, das auch für die Zeit der eigentlichen Generalsanierung in der zweiten Jahreshälfte 2024 geplant ist. Bis zu 60 Baufahrzeuge und mehr als 200 Menschen pro Schicht waren im Januar auf der Baustelle im Einsatz.

BAUBEGINNE 1. HALBJAHR 2024	
PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Kombinierter Verkehr	Ubf Kornwestheim (3. Modul, 1. Baustufe); Ubf Augsburg
Ausbaustrecke Hanau — Gelnhausen	Ausbaustrecke Langenselbold — Gelnhausen
S-Bahn München	Überwerfungsbauwerk Flughafen München West einschließlich ESTW-iUZ (LOS A3)
INBETRIEBNAHMEN 1. HALBJAHR 2024	
PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Ausbaustrecke Karlsruhe — Stuttgart — Leipzig — Nürnberg — Leipzig / Dresden	Abschnitt Chemnitz — Chemnitz-Kappel
Weddel	Zweigleisiger Ausbau Weddeler Schleife
S-Bahn Rhein-Main, Bad Vilbel — Frankfurt/Main West	Zwei zusätzliche Gleise zwischen Frankfurt/Main West — Bad Vilbel

Weitere Informationen zu den Projekten sind online im Bau-InfoPortal verfügbar.

PROGRAMM »KLEINE UND MITTLERE MASSNAHMEN«

Das 4 Mrd.€ umfassende Infrastrukturprogramm »Kleine und mittlere Maßnahmen« für das Schienennetz kommt voran. Bis Ende 2025 sollen bereits 138 der insgesamt geplanten 355 Vorhaben umgesetzt sein. Das sind 40% der geplanten Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 1 Mrd.€. Zu den Projekten zählen infrastrukturelle Maßnahmen wie weitere Überleitmöglichkeiten, zusätzliche Signale und Gleiswechselbetriebe oder neue Bahnsteige. Das Programm zielt darauf, schnell positive Effekte auf die Kapazität und Pünktlichkeit für Reisende und Güterverkehrskunden zu erreichen. Finanziert werden die Vorhaben im Wesentlichen über das Klimaschutzpaket des Bundes und Eigenmittel des DB-Konzerns. Sie sollen bis 2030 vollständig umgesetzt sein.





KAPAZITÄTS- UND FREQUENZMANAGEMENT

Die Bedeutung des Kapazitätsmanagements für die Bahnhöfe in Deutschland nimmt stetig zu. Um für das prognostizierte Reisendenwachstum vorbereitet zu sein, muss die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe sichergestellt und mit geeigneten Maßnahmen weiterentwickelt werden.

Seit 2021 wurden bereits nahezu 300 Verkehrsstationen mittels eines Kapazitäts-Checks analysiert. Damit wurden kapazitative Hindernisse und Engstellen standardisiert festgestellt und Maßnahmen zur Behebung eingeleitet.

Mit der Pilotierung von Maßnahmen für ein Personensteuerungssystem in Mannheim Hbf, Hamburg Hbf und Frankfurt-Galluswarte verprobt DB InfraGO die optimale Ausnutzung bestehender Bahnsteigflächen im Bestand. Durch eine Beräumung der Bahnsteige und die Anwendung eines einheitlichen Ordnungssystems an allen Bahnsteigen sollen die bestehenden Verkehrsflächen besser genutzt werden und die Reisenden sich dadurch besser auf den Bahnsteigen verteilen. Dies soll Engpässe und Überfüllungen verhindern.

Das Frequenzmanagementsystem bildet ein wichtiges Instrument zur Erkennung von Kapazitätsengpässen. Mit einer Echtzeitmessung mittels Videotechnik lassen sich ein Anstieg des Reisendenaufkommens frühzeitig erkennen und geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von akuter Überfüllung ergreifen. Per 30. Juni 2024 waren 30 Bahnhöfe mit einem Frequenzmanagementsystem ausgestattet. Im Roll-out planen wir – entsprechende Finanzierung vorausgesetzt –, insgesamt 100 Stationen mit einem Frequenzmanagementsystem auszustatten.

ENTWICKLUNG VON BAHNHÖFEN

- **Dortmund Hauptbahnhof:** Die Arbeiten zur Modernisierung des Hauptbahnhofs mit seinen acht Bahnsteigen laufen voraussichtlich bis zum ersten Quartal 2025. Mitte Juni 2024 ging der Bahnsteig 2 nach Umbau in Betrieb. Im zweiten Halbjahr 2024 folgt der letzte Bauabschnitt des Projekts.
- **Ostbahnhof Berlin:** Die Bauarbeiten am Hallendach gehen voran. Im Juli 2024 wird der letzte Vershub der Gerüstplattformen erfolgen, sodass dann fast zwei Drittel der Gleishalle im erneuerten Zustand für die Kunden sichtbar werden. Bis Ende 2024 werden die letzten Dachflächen erneuert und bis in das erste Quartal 2025 die Gerüstplattformen zurückgebaut. Der Abschluss der Dacherneuerung erfolgt mit der finalen Bearbeitung der Hallenschürzen und dem Rückbau der großen Krankonstruktion nachlaufend bis Anfang 2026.

- **Duisburg Hauptbahnhof:** Mitte Juli 2023 wurde Bahnsteig 6e inkl. des zugehörigen neuen Hallendachs wieder für den Verkehr freigegeben. Im März 2024 folgte der Bahnsteig 5. Seit Mitte Juni 2024 ist der Dachabschnitt zwischen Bahnsteig 5 und 6 vollständig geschlossen. Zudem wurde ein Großteil der neuen Ostfassade errichtet. Das Gesamtprojekt, bei dem auch ein Großteil der Oberleitungen erneuert wird, läuft bis 2028.

Rahmenbedingungen

TRASSENPREISE FÜR 2025 GENEHMIGT

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat am 22. März 2024 das Trassenpreissystem (TPS) für das Fahrplanjahr 2024/2025 (TPS 2025) genehmigt. Die Entgelterhöhung im TPS 2025 beträgt im Mittel 6,0%. Die Erhöhung ist nötig, um die gestiegenen Personal- und Instandhaltungskosten zu decken. Erstmals wurden auch Kosten für Personenbahnsteige berücksichtigt, da diese seit der Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zur DB InfraGO AG zum Mindestzugangspaket gehören. Gegengleich wurden die Stationspreise um die Kosten für Personenbahnsteige reduziert.

Die effektive Entgeltsteigerung im TPS 2025 (nominelle Erhöhung in Klammern) beträgt im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 0,6% (6,7%), im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) 17,7% (19,7%) und im Schienengüterverkehr (SGV) 16,2% (16,2%). Die überproportionale Belastung im SPFV und SGV ist auf die gesetzlich festgeschriebene Deckelung der Trassenpreise im SPNV zurückzuführen. Gegen die Festlegung der Dynamisierungsraten im SPNV durch die Bundesnetzagentur hat die DB InfraGO AG Rechtsmittel eingelegt.

AUSGANGSNIVEAU UND OBERGRENZE

GESAMTKOSTEN FESTGELEGT

Mit Beschluss vom 28. Februar 2024 hat die Bundesnetzagentur die Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) 2025 final für die DB InfraGO AG auf 6.761 Mio.€ und für die DB Regio Infrastruktur GmbH auf 90 Mio.€ festgelegt. Durch die Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB InfraGO AG sind in deren OGK nun auch Kosten für Personenbahnsteige enthalten.

SCHLICHTUNGSVERFAHREN TUNNEL RASTATT

Im September 2017 wurde zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt (ARGE) vereinbart, ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung



der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit durchzuführen. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und eines Vorschlags des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung an, dies wird noch mindestens ein Jahr andauern. Der Weiterbau und die Sanierung des beschädigten Bereichs wurden vom Schlichtungsverfahren entkoppelt; mit Ausnahme der Herstellung der Oströhre sind die Leistungen der ARGE mittlerweile abgeschlossen. Die Rheintalbahn ist im Frühjahr 2022 temporär umverlegt worden, um die havarierte Oströhre von oben mit einer offenen Baugrube sanieren zu können. Derzeit erfolgt der Abbruch der Tunnelvortriebsmaschine. Die Fertigstellung des Tunnels in offener Bauweise durch die ARGE ist für Spätsommer 2025 vorgesehen. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Vergleiche geschlossen.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN DER STATIONSENTGELTE 2025

Die BNetzA prüft im laufenden Verfahren die Genehmigung der beantragten Stationsentgelte 2025 der DB InfraGO AG. Die Behörde hat von ihrer Verlängerungsoption zur Prüfung des Genehmigungsantrags Gebrauch gemacht und die Frist des Verfahrensablaufs bis zur Genehmigungsfiktion auf den 30. September 2024 verlängert.

Digitalisierung und Innovation

REISENDENINFORMATION DER ZUKUNFT

Im Rahmen der Erneuerung der Fahrgastinformationsanlagen wurde ein neues, zentrales Steuerungs- und Publikationssystem (IRIS+) entwickelt. In Kombination mit der Reisendeninformations-(RI-)Plattform werden über dieses System Informationen für Reisende am Bahnhof ausgespielt. Die neuen Systeme ermöglichen eine konsistente Reisendeninformation über alle Ausgabekanäle und detailliertere Inhalte. Ende Juni 2024 waren mehr als 700 Bahnhöfe auf RI-Plattform und IRIS+ umgestellt und an rund 100 weiteren Bahnhöfen wurden die neuen Systeme zur Reisendeninformation zusätzlich genutzt.

Neben der Umstellung von Bahnhöfen auf IRIS+ werden auch Innovationen in der angezeigten Kund:inneninformation vorbereitet und eingeführt, z. B. die Nutzung von Farben bei Zugausfällen und Gleiswechseln sowie die Einführung eines Energiesparmodus, der zur Abschaltung der Hintergrundbeleuchtung (bei neuen Anzeigern) bei nicht vorhandenem Zugverkehr führt.

Gleichzeitig laufen im Kontext der Kund:inneninformation die Vorbereitungen zur Einführung der neuen Systeme an den kleineren Bahnhöfen: Die nächste Generation des Dynamischen Schriftanzeigers (DSA+) am Bahnhof soll künftig ebenfalls über die neuen Systeme RI-Plattform und IRIS+ gesteuert werden. Dafür werden bundesweit alle rund 6.800 Anzeigegeräte ausgetauscht. Es wurden bereits rund 600 Geräte der neuen Generation installiert. Dieser Roll-out wird fortgesetzt. Seit Juni 2024 werden die DSA+ Geräte mit einem zusätzlichen Kundendisplay ausgestattet, das aktuelle Fahrplanänderungen sowie weitere Informationen anzeigt (»Digitaler Aushang Bau = DAB«).

NEUAUSRICHTUNG DER ONLINE-KANÄLE

Die Neuausrichtung der Online-Kanäle über den Hauptkanal bahnhof.de wurde weiter vorangetrieben, um den Reisenden vor und während der Reise bessere Orientierung zu geben. Dazu wurden noch mehr Daten aus den ÖPNV-Systemen für die umfassende Information zur Anschlussmobilität am Bahnhof integriert und intuitiv filterbar gestaltet. Die Digitalkanäle werden stärker mit den Informationen im Bahnhof verbunden. So weisen fortan QR-Codes bspw. im Ersatzverkehr oder bei Änderungsfahrplänen auf die aktuellen Inhalte hin. Durch die Vernetzung der haptischen Information vor Ort mit dem digitalen Raum können Barrieren abgebaut werden, indem die Informationen nun auch in verschiedenen Sprachen angeboten oder für seheingeschränkte Menschen digital vorgelesen werden. Zusätzlich sind schnellere Aktualisierungszyklen möglich und die Logistikaufwände für Papieraushänge werden deutlich reduziert.

ZUKUNFTSBAHNHÖFE

Die ganzheitliche Entwicklung der Bahnhöfe nimmt 2024 weiter Fahrt auf. Um einen leistungsstarken, kundenorientierten und nachhaltigen Zugang zur Schiene zu gewährleisten und auf die verkehrspolitischen Ziele einzuzahlen, sollen Bahnhöfe gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen ganzheitlich zu zukunftsfähigen Bahnhöfen, den Zukunftsbahnhöfen, entwickelt werden. Neu gestaltete Innenbereiche, ansprechende und ausreichend dimensionierte Sitzgelegenheiten, erweiterte Wegeleitsysteme und attraktive Vorplätze sind dabei beispielhafte Aspekte, die wichtig sind, um Bahnhöfe zu schaffen, an denen sich die Menschen wohlfühlen. Ziel ist es, bis Ende 2024 bereits 100 Zukunftsbahnhöfe umzusetzen, davon 20 im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn  44f.



Verankerung der Empfangsgebäude im Bundesschienenwegeausbaugesetz

Die Empfangsgebäude bilden einen wesentlichen Baustein für die ganzheitliche Funktionalität und das Erscheinungsbild der Personenbahnhöfe. Die Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes ermöglicht grundsätzlich die gesamthafte Finanzierung und Förderfähigkeit der Modernisierungsmaßnahmen in bzw. an den Bahnhofsgebäuden, sodass sie ihrer verkehrlichen und auch städtebaulichen Aufgabe gerecht werden können. Von der Förderfähigkeit ist die Herrichtung von rein kommerziell genutzten Flächen ausgenommen. Mit dieser Novellierung sind nun die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine konsequente Weiterentwicklung der Bahnhofsgebäude und damit auch für eine leistungsstarke und attraktive Gestaltung der Bahnhöfe geschaffen.

Kompetenzstelle Vorplatz

DB InfraGO arbeitet seit 2024 daran, mit der Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz den Anspruch der Zukunftsbahnhöfe auch im Bahnhofsumfeld umzusetzen. Ziel ist es, gemeinsam mit Kommunen, Ländern und Aufgabenträgern standortspezifische Vorplätze zu entwickeln, die einen positiven Beitrag zur Stadt- und Quartiersentwicklung leisten. Ein interdisziplinäres Team berät zu geeigneten Fördermitteln, erarbeitet Konzepte auf Basis von Potenzialanalysen und unterstützt bei der Gestaltung von Flächen.

INNOVATIVE ANGEBOTE IM BAHNHOF

DB InfraGO verprobt in Pop-up-Systematik stetig neue Konzepte für den Reisendenbedarf im Bahnhof. Durch regelmäßigen Wechsel der Partner werden innovative Sortimente getestet. Bspw. konnte sich das Kinderlern-Start-up edurino als neuer Attraktivitätsfaktor für Familien am Berliner Hauptbahnhof behaupten. Mit digitalen Lernangeboten, insbesondere für Kinder im Alter von vier bis acht Jahren, schafft es eine Mischung aus Abwechslung und Bildung – auch als Beschäftigung auf Zugreisen.

AUSBAU ZUSAMMENARBEIT MIT DEN BAHNHOFSSIONEN

Die Bahnhofsmision ist ein wichtiger Partner im Sozialraum Bahnhof an 100 Standorten. So stellt DB InfraGO der gemeinnützigen Organisation mietkostenfrei die Räumlichkeiten zur Verfügung und übernimmt die anfallenden Nebenkosten. Zur verstärkten und koordinierten Unterstützung der Bahnhofsmision durch DB InfraGO und sechs weitere Konzerneinheiten ist im April 2024 der Aktionskreis »Starke Bahnhofsmision« ins Leben gerufen worden. Hiermit sollen Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Finanzen und Personal zugunsten der Bahnhofsmision umgesetzt werden.

Umweltmaßnahmen

- **CO₂e-Emissionen:** Im Projekt »Railmap klimaneutrale Schieneninfrastruktur« haben wir CO₂e-Emissionen aus Bau und Unterhaltung der Infrastruktur untersucht und bewertet. Der Fokus liegt derzeit auf der Bilanzierung von Bauwerken und Bauprojekten, der Adressierung der Zuwendungsfähigkeit eventueller Mehrkosten sowie dem Austausch mit der Grundstoffindustrie und der Planungs- und Baubranche.
- **Stakeholderdialog:** Im Januar 2024 haben wir die erste Fachtagung »Umweltschutz in Infrastrukturprojekten« zum fachlichen Austausch und Netzwerken mit Stakeholdern durchgeführt. Dabei ging es um die Themenfelder Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel, Natur- und Artenschutz, Forschung und Innovation sowie technischer Umweltschutz. Unter den Teilnehmenden waren u. a. externe Expert:innen aus Wissenschaft und Forschung, Politik, anderen Infrastrukturunternehmen und Planungsbüros.
- **Mobility Hubs:** Im ersten Halbjahr 2024 konnte der 50. Mobility Hub in Betrieb genommen werden. Erstmals wurde hierbei am Bahnhof Stuttgart-Bad Cannstatt auch mit Pollern zum Schutz der Mikromobilitätsstellplätze vor Pkws gearbeitet. Am Bahnhof Essen West wurde zudem eine Solarladestation für Mikromobilität installiert, die unabhängig vom Netz mit Solarpaneelen funktioniert. Mehr als 20 Sharing-Anbieter wurden mittlerweile für die Zusammenarbeit an Bahnhöfen vertraglich gebunden. Das flexible Carsharing-Angebot am Bahnhof Berlin Südkreuz wird von den Kund:innen gut angenommen.
- **Bike+Ride-Offensive, Informationsstelle Fahrradparken:** Die [Bike+Ride-Offensive](#) grün [Nr. 156](#) unterstützt Kommunen dabei, bundesweit zusätzliche Stellplätze für Fahrräder an Bahnhöfen zu schaffen. Seit Programmbeginn 2019 wurden 20.000 Stellplätze umgesetzt. Ende des ersten Halbjahres 2024 waren 227 Bahnhöfe, davon neu 32 im ersten Halbjahr 2024, mit Bike+Ride-Anlagen ausgestattet. Seit 2021 haben wir über die Informationsstelle Fahrradparken über 110 Kommunen bei der Umsetzung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen beraten.
- **App DB Rad+:** Mit [DB Rad+](#) grün [Nr. 110](#) sammeln Radfahrende in teilnehmenden Kommunen Kilometer und können sie anschließend digital bei Partnern aus der Region und am Bahnhof gegen Rabatte und Prämien einlösen. Seit dem Start der App 2020 sind bundesweit bereits über 20 Mio. km in 21 Kommunen »erradelt« worden. Im ersten Halbjahr 2024 sind zwei weitere Landkreise hinzugekommen.

- **Wärmewende:** Für die Erreichung des Klimaschutzziels des DB-Konzerns arbeiten wir intensiv an der Umrüstung aller heute fossil beheizten und in 2040 noch benötigten Standorte. Für das Gebäude-Zielportfolio 2040, das heute im Bestand vorhanden ist, wurde ein Umrüstungsfahrplan für alle Regionen ausgearbeitet. Ergänzend wird aktuell ein Ausstiegsfahrplan für die fossil beheizten Weichenheizungen erarbeitet. 2024 werden die Projekte zum Umbau in weiteren Phasen planerisch entwickelt. An vier Standorten befindet sich der Anschluss an Wärmenetze bzw. die Installation von Wärmepumpen bereits in der Umsetzung und wird voraussichtlich zur nächsten Heizperiode abgeschlossen sein.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2024

- *Streiks der GDL haben deutlich dämpfenden Effekt auf Betriebsleistung und Umsatz.*
- *Umsatz dennoch gestiegen aufgrund von Preisanpassungen.*
- *Höhere Instandhaltungsaktivitäten und Investitionsmaßnahmen in das Bestandsnetz zur Qualitätsverbesserung belasten das Ergebnis stark.*
- *Aufwandsförderung des Bundes greift erst im zweiten Halbjahr.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
DB INFRAGO	2024	2023	absolut	%
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	89,9	91,7	-1,8	-
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	88,8	90,7	-1,9	-
Anlagenqualität (Bahnhöfe) in Schulnote	2,78 ²⁾	2,77 ²⁾	+ 0,01	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	547,6	557,5	- 9,9	-1,8
davon konzernexterne Bahnen	223,4	217,5	+ 5,9	+ 2,7
Anteil konzernexterner Bahnen in %	40,8	39,0	+ 1,8	-
Stationshalte in Mio.	80,4	79,6	+ 0,8	+ 1,0
davon konzernexterne Bahnen	24,7	23,8	+ 0,9	+ 3,8
Gesamtumsatz in Mio. €	4.021	3.870	+ 151	+ 3,9
davon Trassenerlöse	3.050	2.949	+ 101	+ 3,4
davon Verkehrsstation	553	535	+ 18	+ 3,4
davon Vermarktung	223	206	+ 17	+ 8,3
Außenumsatz in Mio. €	1.507	1.407	+ 100	+ 7,1
Anteil am Gesamtumsatz in %	37,5	36,4	+ 1,1	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 277	191	- 468	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 712	- 234	- 478	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	5.628	4.259	+ 1.369	+ 32,1
Netto-Investitionen in Mio. €	2.429	1.155	+ 1.274	+ 110
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	66.776	61.632	+ 5.144	+ 8,3
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	65.667	60.794	+ 4.873	+ 8,0

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

Im ersten Halbjahr 2024 war die Pünktlichkeit v. a. aufgrund der angespannten Gesamtsituation der Infrastruktur schwächer. Insbesondere der schlechte Anlagenzustand mit einer Vielzahl an Oberbaustörungen und Langsamfahrstellen sowie ein anhaltend hohes Bauvolumen verringerten die Infrastrukturkapazität und beeinträchtigten damit die Betriebsqualität. Verschärfend wirkte weiterhin eine hohe Verkehrsdichte in Engpasskorridoren. Außerbetriebliche Ereignisse wie **Streiks der GDL**  3, Hochwasser Anfang Juni 2024 in Süddeutschland sowie eine hohe Anzahl von Eingriffen in den Eisenbahnbetrieb durch Dritte und behördliche Maßnahmen belasteten die Entwicklung zusätzlich.

Die Anlagenqualität der Bahnhöfe lag auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023.

Die Leistungsentwicklung war differenziert:

- **Trassennachfrage:** insgesamt leichter Rückgang v. a. infolge von höheren streik-, wetter- und baubedingten Einschränkungen sowie fehlenden konjunkturellen Impulsen. Die Nachfrage bei konzernexternen Kunden stieg, was insbesondere aus der Übernahme von Verkehren im Schienengüter- und Regionalverkehr resultierte. Bei konzerninternen Kunden war ein Rückgang, getrieben durch DB Regio und DB Cargo, zu verzeichnen.
- **Stationshalte:** leichter Anstieg aufgrund zusätzlicher Verkehre im Regionalverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insbesondere infolge signifikant höherer Aufwendungen, v. a. für Instandhaltung, angespannt. Die Erstattung der Vorleistungen aus 2023 durch den Bund ist im ersten Halbjahr 2024 noch nicht erfolgt.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt deutlich schwächer:

- **Umsatz (+ 3,9% / + 151 Mio. €):** leichter Anstieg aufgrund von Preisanpassungen, der durch streik- und baubedingt rückläufige Mengen gedämpft wurde.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 3,5% / + 15 Mio. €):** Zunahme durch höhere staatliche Zuschüsse und höhere Leistungen für Dritte, die mit höheren Aufwendungen korrelierten. Dämpfend wirkten niedrigere Erträge aus Grundstücksverkäufen.

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

- **Materialaufwand (+ 18,3% / + 356 Mio. €):** starker Anstieg ist maßgeblich auf deutlich höhere Instandhaltungsleistungen zurückzuführen (insbesondere im Zusammenhang mit Einzelfehlerbeseitigungen). Zudem stiegen die Aufwendungen für bezogene Leistungen u. a. für Transport sowie Sicherheits- und Ordnungsdienste (insbesondere Leistungen von DB Sicherheit im Zusammenhang

mit dem [Projekt KRITIS](#)  15). Preis- und mengenbedingt niedrigere Aufwendungen für Energie wirkten teilweise kompensierend.

- **Personalaufwand (+14,6%/+312 Mio.€):** Anstieg infolge der höheren Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+18,3%/+170 Mio.€):** deutliche Zunahme durch höhere bezogene IT- und Servicedienstleistungen, höhere Aufwendungen für Mieten, Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung und Kostensteigerungen.
- **Abschreibungen (+2,4%/+10 Mio.€):** investitionsbedingter Anstieg.

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

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

GESCHÄFTSFELD DB ENERGIE

Rahmenbedingungen

FESTLEGUNGSVERFAHREN ZUM BAHNSTROMNETZZUGANG

Das bereits 2019 von der BNetzA eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz ist Ende Juni 2022 mit einer Festlegung zum Abschluss gekommen. Mit der Festlegung wurden Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln sichergestellt und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und Bahnstromnetzbetreiber) verbessert. Sowohl DB Energie als auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen, Triebfahrzeughalter und weitere Bahnstromlieferanten arbeiten auf dieser Grundlage nun an der Umsetzung der neuen Zugangsregeln bis zum 1. Juli 2026. Dennoch hat die Festlegung einige entscheidende Umsetzungsfragen offengelassen. Um diese offenen Fragen zu beantworten und die Umsetzung der Festlegung aufseiten der Marktpartner zu unterstützen, ist der Bahnstromnetzbetreiber DB Energie aktuell im Austausch mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbänden, um gemeinsam einen Umsetzungsfragenkatalog zu erarbeiten und diesen an die BNetzA zu übergeben. Parallel dazu hat DB Energie eine Konsultation der elektronischen Nachrichtenformate gestartet, die gegen Ende 2024 abgeschlossen sein wird.

Umweltmaßnahmen

AUSBAU ERNEUERBARER ENERGIEN IM BAHNSTROM

Der Aufbau eines diversifizierten Portfolios für die wirtschaftliche und sichere Energieversorgung bei wachsendem Anteil von erneuerbaren Energien ist Kernelement unserer Vergrünungsstrategie. Abschlüsse von Power Purchase Agreements (PPA) haben sich dabei zum festen Bestandteil der Beschaffungsaktivitäten etabliert. Im ersten Halbjahr 2024 wurden fünf neue PPA gezeichnet:

- drei neu abgeschlossene PPAs mit einer kurz- bis mittelfristigen Laufzeit, bei denen die Stromlieferung aus drei Onshore-Windparks und einem Offshore-Windpark erfolgt,
- zwei neu abgeschlossene PPAs mit einer langfristigen Laufzeit, bei denen die Stromlieferung aus fünf Wasserkraftwerken erfolgt.

Ein langfristiger Liefervertrag (PPA) konnte mit der Uniper über Stromlieferungen aus vier schwedischen Laufwasserkraftwerken am Fjällsjöälven abgeschlossen werden. Für fünf Jahre wird ab 2028 aus den Laufwasserkraftwerken Ökostrom i. H. v. rund 88 GWh pro Jahr an den DB-Konzern geliefert.

Strategisch bereitet sich DB Energie auf die Integration von Batteriespeichern in das PPA-Portfolio vor. DB Energie treibt so die Integration der erneuerbaren Energien im deutschen Strommarkt weiter aktiv voran. Die Strukturierung innerhalb des PPA-Portfolios erlaubt es, die Besonderheiten der Grünstromlieferungen (unstete Erzeugung, Preis- und Prognoserisiken) bestmöglich zu managen.

ENERGIEVERSORGUNG FÜR ALTERNATIVE ANTRIEBE

- Im Mai 2024 wurde durch DB Energie und DB InfraGO in Heide erstmals eine Oberleitungsinselanlage zur Versorgung von Akkuzügen im Schienenpersonennahverkehr in Betrieb genommen. Die Anlage ist die erste von drei Oberleitungsinselanlagen, die an der Westküste von Schleswig-Holstein zur Versorgung des dortigen Akkuzugnetzes errichtet werden. Die weiteren beiden Inbetriebnahmen sind für das zweite Halbjahr 2024 vorgesehen. Darüber hinaus werden in verschiedenen Bundesländern Planungen zur Errichtung von Oberleitungsinselanlagen weiter vorangetrieben.
- Die Versorgung mit dem klimafreundlichen [Biokraftstoff HVO](#)  [Nr. 164](#) hat DB Energie im ersten Halbjahr 2024 weiter ausgebaut: Mitte 2024 war HVO an 21 Schienentankstellen von DB Energie verfügbar.
- Im Innovations-Hub in Tübingen erprobt DB Energie im Rahmen des [Projekts H2goesRail](#)  [Nr. 53](#) erstmals ein innovatives Wasserstoff-Gesamtsystem. DB Energie hat für dieses Projekt eine neuartige mobile Wasserstofftankstelle entwickelt. Der grüne Wasserstoff wird direkt vor Ort mit

Ökostrom aus der Oberleitung hergestellt. Der so gewonnene Wasserstoff wird anschließend verdichtet, in einem mobilen Speicher gelagert und über die mobile Betankungsanlage zur Verfügung gestellt. Seit Anfang 2024 wird in Tübingen die Betankung mit Wasserstoff erprobt. Aufbauend auf dem H2goesRail-Projekt beschäftigt sich DB Energie am Innovationsstandort in Tübingen mit der Bahnenergieversorgung der Zukunft. Dazu werden am Standort weitere Technologien und Anlagen pilotiert. Beispiele sind die Entwicklung des sog. DB Sektorenkoppers, eine technische Schnittstelle zur Oberleitung, um erneuerbare Energien direkt in das Bahnstromnetz einspeisen zu können, der Einsatz von Energiespeichern und die Nutzung von KI zur effizienten Energiesteuerung.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2024

- Rückläufige Absatzmengen bei stationären Energien (Industriekundengeschäft), Traktionsstrom und Diesel sowie Streiks der GDL belasten Umsatzentwicklung.
- Operatives Ergebnis durch geringere Deckungsbeiträge im Traktionsstrom belastet.
- Versorgungssicherheit stabil auf hohem Niveau.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
DB ENERGIE				
Versorgungssicherheit in %	99,99 ¹⁾	99,99 ¹⁾	-	-
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	3.586	3.717	- 131	- 3,5
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.451	1.258	+ 193	+ 15,3
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	3.424	4.182	- 758	- 18,1
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	173,2	186,4	- 13,2	- 7,1
Gesamtumsatz in Mio. €	1.830	2.136	- 306	- 14,3
Außenumsatz in Mio. €	715	961	- 246	- 25,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	230	348	- 118	- 33,9
EBIT bereinigt in Mio. €	192	310	- 118	- 38,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	125	116	+ 9	+ 7,8
Netto-Investitionen in Mio. €	42	37	+ 5	+ 13,5
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	2.139	1.958	+ 181	+ 9,2
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	2.103	1.942	+ 161	+ 8,3

¹⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte unverändert beibehalten werden.

Die Mengenentwicklung war differenziert:

- **Traktionsstrom:** Der Absatz ging v. a. durch eine geringere Nachfrage im Schienengüter- und Regionalverkehr, insbesondere bei konzerninternen Kunden, zurück. Zusätzliche Belastungen resultierten aus den Streiks der GDL 3.

- **Durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden:** Der deutliche Anstieg spiegelt v. a. Verkehrszuwächse und eine Verlagerung aus dem Traktionsstrom wider.
- **Stationäre Energien:** signifikanter Rückgang wurde durch Portfolioanpassungen im Industriekundengeschäft getrieben.
- **Dieselmotorkraftstoffe:** Der Nachfragerückgang resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung im Schienengüter- und Regionalverkehr, insbesondere bei konzerninternen Kunden.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer als im ersten Halbjahr 2023, aber weiterhin deutlich positiv. Geringere Erträge wurden nur teilweise durch niedrigere Aufwendungen kompensiert. Die operativen Ergebnisgrößen sanken in der Folge deutlich.

Die Erträge gingen sowohl leistungs- als auch preisbedingt spürbar zurück:

- **Umsatz (-14,3%/-306 Mio.€):** Die Umsatzentwicklung wurde in erster Linie durch Mengenrückgänge bei der Versorgung konzernexterner Kunden mit stationären Energien sowie bei Traktionsenergien getrieben. Darüber hinaus wirkten geringere Umsätze aus der Beistellung von CO₂-Zertifikaten ertragsmindernd.
- **Sonstige betriebliche Erträge (-94,4%/-289 Mio.€):** Der sehr starke Rückgang resultierte aus dem Wegfall von Erstattungen im Rahmen der Strompreisbremse. Diese wurden im ersten Halbjahr 2023 über Absatzpreissenkungen vollständig an die Kunden weitergegeben.

Auf der Aufwandsseite ergab sich v. a. beim Materialaufwand ein mengen- und preisbedingter Rückgang:

- **Materialaufwand (-24,6%/-484 Mio.€):** Aufwandsmindernd wirkten die geringeren Absatzmengen bei den Traktions- und stationären Energien sowie rückläufige Energiebezugspreise, insbesondere für Traktionsstrom.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen und Abschreibungen:** lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023. Der Anstieg des Personalaufwands wirkte gegenläufig:
- **Personalaufwand (+14,3%/+11 Mio.€):** Der Mehraufwand folgte aus der gestiegenen Mitarbeitendenzahl und Tariffeffekten.

Die Brutto-Investitionen in die Bahnstrominfrastruktur nahmen zu und zielen insbesondere auf die weitere Verbesserung der Qualität, die Stärkung der Resilienz sowie die Vergrünung der Energieversorgung ab. Die Investitionszuschüsse wuchsen im Vergleich zu den Netto-Investitionen weniger stark an.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist mit Blick auf die Umsetzung des höheren Investitionsvolumens in der Infrastruktur, die Erfüllung gesetzlicher und regulatorischer Vorgaben sowie Maßnahmen in IT und Operational Technology (OT) Security angestiegen.

BETEILIGUNGEN/SONSTIGE

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

DB Fahrzeuginstandhaltung

NEUES ICE-INSTANDHALTUNGSWERK COTTBUS ERÖFFNET

Knapp 20 Monate nach dem ersten Spatenstich wurde das neue ICE-Instandhaltungswerk Cottbus im Januar 2024 in Betrieb genommen. In die knapp 450 m lange Werkshalle passen die 374 m langen XXL-ICE-4 mit 13 Wagen und 918 Sitzplätzen in voller Länge. Von den kürzeren, siebenteiligen ICE 4 können zwei der je rund 200 m langen Züge hintereinander auf den beiden Instandhaltungsgleisen stehen. Die Züge müssen für die Instandhaltung nicht mehr – wie in anderen Werken – geteilt werden. Mitarbeitende können an allen Wagen gleichzeitig arbeiten. Der DB-Konzern schafft am Standort Cottbus zunächst 450 und voraussichtlich bis 2026 insgesamt rund 1.200 neue Industriearbeits- und Ausbildungsplätze.

DB E.C.O. Group

DB ENGINEERING & CONSULTING (DB E&C)

- Die DB E&C erbringt im Pilotprojekt Generalsanierung Riedbahn 44f. umfangreiche Planungsleistungen. Die zeitkritischen Planungen der Leit- und Sicherungstechnik wurden in Rekordzeit erstellt und befinden sich im finalen Prüflauf. Zudem unterstützt die DB E&C das Projekt in den Bereichen Geologie, Umwelt, Abfall und Geodäsie und übernimmt die Bauüberwachung der Riedbahn. Digitale Tools wie X2BIM-Plattform und das Digitale Bautagebuch werden eingesetzt, um die Baustelle in dem engen Zeitrahmen ordnungsgemäß abzuwickeln.
- 2022 übernahm die DB E&C die technische Federführung für den Planungsabschnitt 4 des Projekts »Ausbau der Strecke Haiger bis Hanau«. Anfang 2024 wurde die für die Leistungserbringung gegründete Ingenieurgemeinschaft, zu der auch die DB E&C gehört, mit weiteren Planungsleistungen beauftragt.

- Nach dem Hochwasser 2021 hat die DB E&C in Kooperation mit dem Institut für Wasserbau und Wasserwirtschaft (IWW) der RWTH Aachen ein Forschungsprojekt zur Resilienz der Schieneninfrastruktur im Auftrag des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) gestartet, das weiter fortgesetzt wird.

DB INTERNATIONAL OPERATIONS (DB IO)

- In Indiens Hauptstadt Delhi wurde im Oktober 2023 der erste Abschnitt eines neuen regionalen Schnellbahnnetzes eröffnet. Im März 2024 ging der zweite Streckenabschnitt in Betrieb, der das Netz um weitere 17 km verlängert und drei neue Stationen in das Netz aufnimmt. Das Regional Rapid Transit System (RTTS) ist das erste regionale Schnellbahnnetz Indiens und wird innerhalb des kommenden Jahres die Städte Ghaziabad und Meerut mit Delhi verbinden, über eine Strecke von 82 km.

INFRAVIEW

- Der luxemburgische Eisenbahninfrastrukturbetreiber CFL ist bereits DIANA-Nutzer. Die IoT-basierte Diagnoseplattform DIANA ermöglicht die Überwachung, Steuerung und Diagnose von Fahrzeugen und verteilten Infrastrukturanlagen für eine präventive Instandhaltung. Bereits in 2023 hat sich die CFL für eine Verlängerung und den Ausbau von Sensorik zur Weichenantriebsdiagnose und den Einsatz der Analysesoftware auch für den Neubau der Nordstrecke entschieden. Bereits sieben der insgesamt 14 Standorte wurden im ersten Halbjahr 2024 mit der Weichenantriebsdiagnose ausgestattet und sind in DIANA zur Fernüberwachung angebunden.
- Die von infraView betriebene X2BIM-Plattform vereint Daten verschiedenster Aufnahmesysteme auf einer Plattform und ermöglicht so den georeferenzierten, historisierten Vergleich mit 2D-Plänen und anderen Referenzdaten. Die X2BIM-Plattform wird konzernintern bereits angewendet und seit Anfang 2024 auch konzernextern vermarktet.

DB SYSTEMTECHNIK

- Für gutes Klima in der Bahn: Wie die Klimatisierung komfortabel, wirkungsvoll und energieeffizient gelingt, erforschen die DB Systemtechnik und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gemeinsam bereits seit 2020. Die Forschungszusammenarbeit wurde im Juni 2024 für weitere drei Jahre verlängert. Für die Forschung an Technologien, die das Wohlbefinden der Reisenden



steigern und den Energiebedarf der Klimatisierung reduzieren, ist ein regulärer ICE-Wagen im Sommer 2020 mit aufwendiger Sensortechnik zu einem »Demonstratorfahrzeug für Innovationen im Reisendenkomfort und Klimatisierung«, kurz DIRK, umgebaut worden.

Entwicklung im ersten Halbjahr 2024

- Operative Ergebnisverbesserungen insbesondere leistungsbedingt bei den DB Operational Services.
- Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.
- Mitarbeitendenzahl v. a. entsprechend der Leistungsentwicklung angestiegen.

BETEILIGUNGEN/SONSTIGE	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	3.407	3.119	+ 288	+ 9,2
DB Business Services	1	1	-	-
DB Operational Services	3.889	3.575	+ 314	+ 8,8
Sonstige/Konsolidierung	- 483	- 457	- 26	+ 5,7
Außenumsatz in Mio. €	388	351	+ 37	+ 10,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	233	207	+ 26	+ 12,6
EBIT bereinigt in Mio. €	- 92	- 95	+ 3	- 3,2
DB Business Services	- 74	- 64	- 10	+ 15,6
DB Operational Services	107	66	+ 41	+ 62,1
Sonstige	- 125	- 97	- 28	+ 28,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	530	324	+ 206	+ 63,6
DB Business Services	1	1	-	-
DB Operational Services	319	224	+ 95	+ 42,4
Sonstige	210	99	+ 111	+ 112
Netto-Investitionen in Mio. €	530	322	+ 208	+ 64,6
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	63.133	60.447	+ 2.686	+ 4,4
DB Business Services	11.936	11.481	+ 455	+ 4,0
DB Operational Services	48.562	46.403	+ 2.159	+ 4,7
Sonstige	2.635	2.563	+ 72	+ 2,8
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	62.648	60.284	+ 2.364	+ 3,9

Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services. Er resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Bedarf an Lösungen für Digitalisierung, Cybersecurity, IT und Kommunikation (DB Systel und DB Kommunikationstechnik), Bauprojekten (v. a. DB Bahnbau) sowie Sicherheits- und Reinigungsdienstleistungen (DB Sicherheit und DB Services). Gegenläufig wirkte u. a. die konzerninterne Übertragung von Aktivitäten der DB Vertrieb  35 zu DB Fernverkehr im April 2023 (keine vollständige Wirkung im ersten Halbjahr 2023).

Auch die Umsätze mit konzernexternen Kunden stiegen auf niedrigem Niveau deutlich an. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen Auslands-Projektgeschäft (DB E.C.O.).

Das operative Ergebnis des Segments Beteiligungen/Sonstige wird maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung sowie der unselbstständigen und selbstständigen Serviceeinheiten, die Leistungen für die Geschäftsfelder erbracht haben. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich geringfügig besser, da die Erträge im Wesentlichen durch eine gestiegene konzerninterne Nachfrage stärker anstiegen als die Aufwendungen. Treiber waren insbesondere DB Bahnbau, DB E.C.O. und DB Systel. Gegenläufig entwickelte sich DB Fahrzeuginstandhaltung aufgrund höherer Aufwendungen für Qualitätsverbesserungen sowie infolge von Faktorkostensteigerungen.

Belastungen resultierten u. a. aus höheren Aufwendungen für Personal (tarifbedingt sowie infolge des Anstiegs der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl) sowie Material (v. a. leistungsbedingt; insbesondere DB Bahnbau, DB Fahrzeuginstandhaltung sowie DB Services). Auch die Abschreibungen stiegen maßgeblich durch höhere Investitionen (insbesondere DB Systel und DB Connect).

Der Anstieg der Investitionen resultierte v. a. aus gestiegenen Effekten aus der Verlängerung und Anpassung bestehender Miet- und Leasingverträge bei DB Immobilien. Ein grundsätzlich höheres Preisniveau wirkte zusätzlich investitionserhöhend. Eine verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit (DB Connect) sowie höhere Investitionen in die Werkeinfrastruktur (DB Fahrzeuginstandhaltung) führten ebenfalls zu einem Anstieg der Investitionstätigkeit.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg v. a. getrieben durch einen Personalaufbau bei Gesellschaften der DB Operational Services, insbesondere bei DB E.C.O., DB Systel, DB Bahnbau und DB Sicherheit infolge von steigenden Beauftragungen und Qualitätsmaßnahmen. Steigende Leistungsmengen führten zudem zu einem höheren Personalbedarf bei den DB Business Services (u. a. DB Training, DB Personalservice, Beschaffung, DB Immobilien, Shared Service Center Buchhaltung). Ein Rückgang der Mitarbeitendenzahl im konzerninternen Arbeitsmarkt wirkte teilweise gegenläufig.



Geschäftsfeld DB Schenker

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Landverkehr

EUROPA

Der europäische Landverkehrsmarkt sieht sich mit einer stagnierenden Nachfrage konfrontiert, weist jedoch in bestimmten Bereichen eine dynamische Preisentwicklung auf. Diese Volatilität ist in erster Linie auf die Inflation und eine anhaltende Kapazitätsknappheit zurückzuführen. Viele kleinere Transportunternehmen, die nicht in der Lage sind, den Kostendruck an die Verlader weiterzugeben, scheiden aus dem Markt aus, während der anhaltende Fahrermangel die Situation weiter verschärft. Die schrittweise Umsetzung des EU-Mobilitätspakts, der die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Kabotage regelt, bringt weitere Unsicherheiten in die Transportplanung und erhöht die Kosten.

AMERICAS

Die Nachfrage nach Landtransporten in Nordamerika liegt weiterhin deutlich unter dem Niveau von 2022, was zu historisch niedrigen Preisen führt. Die Betriebskosten stehen in fast allen Bereichen weiterhin unter inflationärem Druck. Das Kapazitätsangebot und somit die Anzahl der Lkw auf den Straßen hat sich zunehmend verringert, wenngleich nicht in dem Maße, wie es für eine Herstellung des Marktgleichgewichts erforderlich wäre. Es gibt deutliche Anzeichen dafür, dass der Markt die Talsohle erreicht hat und nun der Umschwung zugunsten der Spediteure beginnt, sofern keine wesentlichen neuen externen Einflüsse auftreten. In Südamerika ist ein Abwärtstrend zu verzeichnen, allerdings ist der Markt hier weniger anfällig für Schwankungen als in Nordamerika.

ASIEN / PAZIFIK

Der Markt für internationale Lkw-Transporte in Asien erlebt seit dem zweiten Quartal 2024 eine Belebung aufgrund der Störungen im Intra-Asien-See- und -Luftfrachtmarkt. Die Erholungseffekte in China bleiben hinter den Markterwartungen zurück. Nach einem starken Rückgang in 2023 stabilisieren sich die Volumina im Landtransport jedoch. In Eurasien erfährt der Markt eine Belebung aufgrund der Konflikte im Nahen Osten und der damit verbundenen Folgen für die Seefracht im ersten Quartal 2024. Bedingt durch den Ukraine-Krieg sind die Volumina jedoch insgesamt weiterhin auf niedrigem Niveau.

Luftfracht

Im ersten Halbjahr 2024 kann man den Luftfrachtmarkt in zwei verschiedene Segmente teilen: den Markt inkl. des neuen E-Commerce-Geschäfts aus China heraus sowie den traditionellen Luftfrachtmarkt. Bewegte sich der traditionelle Markt im ersten Quartal 2024 nur leicht im Wachstumsbereich, wuchs der Markt unter Berücksichtigung des E-Commerce-Segments im knapp zweistelligen Bereich. Einhergehend mit den durch den E-Commerce-Boom ausgelösten, regional extremen Nachfrageunterschieden mit zugehörigen Dysbalancen der verfügbaren Kapazitäten, sehen wir global anziehende Frachtraten, allerdings mit regional ebenfalls stark unterschiedlichen Ausprägungen und Richtungen.

Seefracht

Das erste Halbjahr 2024 wurde von Verwerfungen auf dem Seefrachtmarkt geprägt, die die Angriffe auf Handelsschiffe im Roten Meer verursacht haben. Infolge der Umleitungen um das Kap der Guten Hoffnung wird dem Markt effektiv Kapazität entzogen, wodurch es zu Kapazitätsengpässen kommt und die hohe Anzahl an Schiffsneubauten problemlos aufgenommen werden kann. Außerdem führt die Umleitung zu zusätzlichen Kosten, Verzögerungen und Staus vor Häfen, was die Frachtraten erheblich steigen lässt. Zusätzlich steigt die Nachfrage nach Containertransporten weltweit wieder spürbar an, insbesondere in Europa und Nordamerika. Folglich sind die Frachtraten in den letzten Monaten rapide angestiegen.

Kontraktlogistik

Die wichtigsten Nachfragetreiber sind die vertikalen Märkte der Elektronik, insbesondere Halbleiter und Cloud, Omni/Retail und Healthcare. Außerdem wird eine positive Entwicklung im Bereich Automotive VM beobachtet, der von steigenden Volumina im Bereich der E-Mobilität und der Stabilisierung der Verbrennungsmotorproduktion nach der Corona-Pandemie profitiert hat. In Bezug auf die vertikalen Märkte ist v. a. der Bereich Elektronik-Konsumgüter und geografisch gesehen der Großraum China zu beachten, in dem eine wirtschaftliche Verlangsamung speziell bei westlichen Unternehmen zu verzeichnen ist.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- **Kontraktlogistik:** Das neue Lager von DB Schenker im tschechischen Rudna sorgt für mehr Effizienz, Qualität und Tempo in der Lieferkette. Mit dem neuen Standort kombiniert DB Schenker maßgeschneiderte Logistiklösungen mit Automatisierung und dem Einsatz von Robotern, um den Betrieb im Lager zu transformieren. Mehr als 100 autonome mobile Roboter (AMR), sieben Verpackungslinien mit 162 Stationen, ein Vertikalkommissionierer und eine automatische Sortieranlage sind im Einsatz.
- **On-Board-Courier-Service:** DB Schenker hat ein neues standardisiertes Produkt für ein wachsendes Marktsegment eingeführt. Ab sofort können Kunden einen exklusiven On-Board-Courier-Service (OBC) buchen, der einen schnellen und zuverlässigen Express-Lufttransport von und zu jedem Ort der Welt ermöglicht. Das neue Produkt richtet sich an Kunden, die dringende Kurierdienstlösungen für kleine und hochwertige Sendungen benötigen. Mit der Einführung des neuen Luftfrachtprodukts erweitert DB Schenker sein wachsendes Portfolio an White-Glove-Service-Lösungen.
- **DB SCHENKER life+:** DB Schenker unterstreicht sein Engagement für Exzellenz und die Einhaltung von Vorschriften in der pharmazeutischen Lieferkette durch die Zertifizierung von 157 Stationen nach den Standards der Good Distribution Practice (GDP). Die wichtigsten Märkte für den weltweiten Handel mit medizinischen Gütern in Amerika, Europa und Asien werden nun durch das Portfolio von DB SCHENKER life+ abgedeckt. Damit ist DB Schenker nun in der Lage, 80 % der weltweiten Health-care-Handelsströme in der Logistik abzudecken, und bietet damit eines der größten GDP-konformen Logistiknetzwerke weltweit.

UMWELTMASSNAHMEN

- **Klimafreundlichere Luftfracht:** Durch das Angebot der sog. Book&Claim-Nachweiskette ist eine CO₂e-Reduktion durch den Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF) auf allen Flügen zu allen Flughäfen weltweit verfügbar. Dies stellt eine signifikante Erweiterung zu unseren bestehenden klimafreundlicheren Luftfrachtlösungen dar. Im ersten Halbjahr 2024 hat DB Schenker 4.300 t SAF gekauft.
- **Klimafreundliche Landtransporte:** Die Zahl der für DB Schenker fahrenden batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV) in Europa belief sich im ersten Halbjahr 2024 auf mehr als 330. Seit Juni 2024 befinden sich auch vier wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge in Deutschland im Einsatz.

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2024

- *Insgesamt herausforderndes Marktumfeld bei rückläufiger Frachtratenentwicklung.*
- *Operative Ergebnisgrößen weiterhin deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.*
- *Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Ausbau der Digitalisierung.*

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
DB SCHENKER				
Sendungen im Landverkehr in Mio.	54,1	50,5	+ 3,6	+ 7,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	576,7	570,8	+ 5,9	+ 1,0
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	896,1	883,1	+ 13,0	+ 1,5
Gesamtumsatz in Mio. €	9.415	10.080	- 665	- 6,6
Außenumsatz in Mio. €	9.406	10.067	- 661	- 6,6
Rohermargen in %	40,1	39,6	+ 0,5	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	908	1.011	- 103	- 10,2
EBIT bereinigt in Mio. €	520	626	- 106	- 16,9
EBIT-Marge (bereinigt) in %	5,5	6,2	- 0,7	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	250	324	- 74	- 22,8
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	70.953	75.424	- 4.471	- 5,9
Mitarbeitende im Durchschnitt in VZP	71.478	76.047	- 4.569	- 6,0

Die Volumenentwicklung war übergreifend positiv, hauptsächlich infolge insgesamt wieder steigender Nachfrage und des Marktwachstums im E-Commerce-Geschäft.

Die wirtschaftliche Entwicklung war, getrieben durch die Luftfracht und den Landtransport, schwächer: Die operativen Ergebnisgrößen gingen zurück, lagen aber weiterhin deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. Entsprechend war auch der Rohertrag rückläufig (-5,5%). Währungskursbereinigt war der Rückgang etwas deutlicher.

Die Ertragsentwicklung war getrieben durch frachtratenbedingte Umsatzrückgänge schwächer:

- **Umsatz (-6,6%/-665 Mio. €):** Rückgang infolge geringerer Frachtraten insbesondere in der Luft- und Seefracht und im Landtransport sowie währungskursbedingt.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+40,4%/+59 Mio. €):** deutlicher Anstieg infolge höherer Erträge aus Leasing sowie aus der Auflösung von Rückstellungen verbunden mit gegenläufig kompensierenden höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Treiber war außerdem die Auflösung abgegrenzter Verbindlichkeiten.

Die Aufwandsseite wurde im Wesentlichen durch die Frachtratenentwicklung getrieben.

- **Materialaufwand (-7,3%/-453 Mio. €):** Rückgang analog zum Umsatz infolge niedrigerer Frachtraten sowie durch den Wegfall von Geschäften mit hohem Materialaufwand.
- **Personalaufwand (-2,2%/-45 Mio. €):** Rückgang aufgrund einer niedrigeren Mitarbeitendenzahl infolge verbesserter Produktivität in der Luft- und Seefracht sowie im Overhead.

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (–0,4%/–4 Mio.€):** leichter Rückgang v. a. durch niedrigere Reisetätigkeit und bezogene Dienstleistungen, der durch erhöhte Aufwendungen aus Schadenersatz fast vollständig aufgezehrt wurde.
- **Abschreibungen (+0,8%/+3 Mio.€):** etwa auf gleichem Niveau wie im ersten Halbjahr 2023, währungsbereinigt war der Anstieg noch niedriger.

Die Investitionstätigkeit ist aufgrund des Abschlusses von Großprojekten zurückgegangen. Investitionsschwerpunkt war v. a. die Region Europa. Währungskursbereinigt war der Rückgang noch etwas deutlicher.

Die Mitarbeitendenzahl ging im Vergleich zum 30. Juni 2023 im Wesentlichen aufgrund von Produktivitätssteigerungen zurück.

Sparte Landverkehr

- Entwicklung getrieben durch rückläufige Frachtraten.
- Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.
- Volumenanstieg insbesondere infolge zusätzlichen Paketgeschäfts im Bereich E-Commerce.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
SPARTE LANDVERKEHR				
Sendungen im Landverkehr in Mio.	54,1	50,5	+ 3,6	+ 7,1
Gesamtumsatz in Mio. €	3.917	4.103	– 186	– 4,5
Außenumsatz in Mio. €	3.912	4.094	– 182	– 4,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	235	292	– 57	– 19,5
EBIT bereinigt in Mio. €	62	122	– 60	– 49,2
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	23.154	24.750	– 1.596	– 6,4

Im Landverkehr stieg die Nachfrage getrieben durch ein erhöhtes Volumen im Paketgeschäft infolge eines starken Anstiegs im Bereich E-Commerce und eines Anstiegs bei den Direktverkehren insbesondere in Asien. Die Systemverkehre gingen hingegen leicht zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung war aufgrund niedrigerer Umsätze und erhöhter Abschreibungen im Zusammenhang mit der Integration von USA Truck deutlich schwächer:

- Die Erträge gingen infolge niedrigerer Frachtraten, insbesondere im Bereich Truckload, sowie des Nachfrage-rückgangs bei den Systemverkehren zurück.
- Die Aufwendungen sanken analog zur Umsatzentwicklung v. a. aufgrund niedrigerer Frachtraten.

Die Mitarbeitendenzahl sank v. a. durch Produktivitätssteigerungen.

Sparte Luft- und Seefracht

- Positive Marktimpulse führen zu leicht steigender Nachfrage.
- Luftfracht: differenzierte Ratenentwicklung mit rückläufigen Frachtraten außerhalb des stark wachsenden New-E-Commerce-Geschäfts aus China.
- Seefracht: Kapazitätsengpässe infolge der Angriffe im Roten Meer führen zu teils steigenden Raten bei ebenfalls differenzierter Entwicklung.

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2024	2023	absolut	%
SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT				
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	576,7	570,8	+ 5,9	+ 1,0
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	896,1	883,1	+ 13,0	+ 1,5
Gesamtumsatz in Mio. €	4.162	4.591	– 429	– 9,3
Außenumsatz in Mio. €	4.159	4.589	– 430	– 9,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	383	428	– 45	– 10,5
EBIT bereinigt in Mio. €	342	389	– 47	– 12,1
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	12.503	13.666	– 1.163	– 8,5

Die Leistungsentwicklung war durch einen Anstieg der Nachfrage im Markt positiv:

- **Luftfracht:** leichter Anstieg im Einklang mit dem Non-E-Commerce-Markt bei niedrigem Anteil am sich stark entwickelnden niedrigpreisigen New-E-Commerce-Markt.
- **Seefracht:** Anstieg leicht unter Gesamtmarkt, wo das Wachstum primär bei Direktkunden der Reedereien erfolgt ist. Umleitungen aufgrund der Angriffe im Roten Meer führen zu Kapazitätsengpässen im Markt.

Die wirtschaftliche Entwicklung war deutlich schwächer: Die bereinigten Ergebnisgrößen gingen nach den sehr starken Vorjahren wieder etwas zurück, lagen aber weiterhin sehr deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.

- Die Erträge gingen infolge der Frachtratenentwicklung zurück, bei denen sich die Entwicklung des Vorjahres fortsetzte. In der Luftfracht waren die Frachtraten außerhalb von Asien/Pazifik, wo der DB Schenker-Anteil niedrig ist, konstant oder rückläufig. In der Seefracht kam es zu Rückgängen, da die Raten zwar stiegen, jedoch nicht das Niveau der von Nach-Corona-Effekten geprägten ersten Monate 2023 erreichten. Gegenläufig wirkte das wieder leicht gestiegene Volumen. Währungsbereinigt war der Rückgang etwas deutlicher.
- Der Aufwand ging insbesondere im Bereich Luftfracht im Wesentlichen aufgrund der Frachtratenentwicklung zurück, jedoch weniger stark als der Umsatz. Durch Produktivitätssteigerungen sank auch der Personalaufwand. Währungskursbereinigt war der Rückgang etwas deutlicher.

Die Mitarbeitendenzahl ging infolge von Produktivitätssteigerungen zurück.

Sparte Kontraktlogistik

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

	1. Halbjahr		Veränderung	
SPARTE KONTRAKTLOGISTIK	2024	2023	absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	1.335	1.386	- 51	- 3,7
Außenumsatz in Mio. €	1.335	1.385	- 50	- 3,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	256	257	- 1	- 0,4
EBIT bereinigt in Mio. €	117	114	+ 3	+ 2,6
Mitarbeitende per 30.06. in VZP	21.166	22.003	- 837	- 3,8

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

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in einem herausfordernden Marktumfeld auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023: Die bereinigten Ergebnisgrößen blieben annähernd stabil.

- Die Erträge sanken infolge eines Mengenrückgangs insbesondere in Asien. Effekte aus der Auflösung von Rückstellungen wirkten gegenläufig leicht kompensierend.
- Die Aufwendungen gingen analog zum Umsatz zurück. Haupttreiber war der Wegfall von Geschäften mit hohem Materialaufwand. Durch einen infolge gestiegener Löhne höheren Personalaufwand wurde der Rückgang teilweise aufgezehrt.

Die Mitarbeitendenzahl ging u. a. infolge einer höheren Produktivität 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 des DB-Konzerns hat sich im ersten Halbjahr 2024 nicht wesentlich verändert.

Die Chancen- und Risikoeinschätzung erfolgt gegenüber der aktualisierten voraussichtlichen Entwicklung des DB-Konzerns 62f. in 2024 bezogen auf das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt).

- Für die Prognose der EBIT-Entwicklung für das Geschäftsjahr 2024 63 bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen weitere Risiken i. H. v. 0,7 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich [sw; Eintrittswahrscheinlichkeit > 70%]: 0,0 Mrd. €). Diese Risiken ergeben sich v. a. aus den Bereichen Produktion und Technik, Beschaffung und Energiemarkt, Konjunktur, Markt und Wettbewerb, Recht und Verträge sowie Personal.
- Chancen der EBIT-Entwicklung liegen i. H. v. 0,1 Mrd. € vor (davon sw: 0,0 Mrd. €), sie ergeben sich aus den Bereichen Produktion und Technik sowie Beschaffungs- und Energiemarkt.

Besonders relevant ist der schlechte Infrastrukturzustand, der zu weiter steigendem Instandhaltungsaufwand führen kann. Außerdem wirken schlechte Pünktlichkeitswerte negativ auf die Umsatzentwicklung v. a. bei DB Fernverkehr. Schließlich ist die Höhe der aufwandswirksamen Bundeszuschüsse noch erheblichen Unsicherheiten unterworfen.

Die aktuelle Finanzplanung des Bundes 59 sieht deutlich weniger Mittel für das umfangreiche Erneuerungs-, Modernisierungs- und Digitalisierungsprogramm der Infrastruktur vor, als benötigt werden. Daraus resultieren umfangreiche Risiken v. a. in Form eines geringeren Hochlaufs der Netzkapazität und der Nichterreichbarkeit angestrebter Qualitätsverbesserungen (insbesondere Pünktlichkeit). Sollten die Bundesmittel für die Infrastruktur nicht deutlich aufgestockt werden, würden sich erhebliche Risiken für Netzqualität, Transportleistung und wirtschaftliche Entwicklung materialisieren.

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen weiterhin schwanken. Die Beruhigung der Rohstoff- und Transportpreise, die sich Ende 2023 abzeichnete, hat sich verstetigt.

Die Erzeugerpreise gewerblicher Produkte sind im ersten Halbjahr 2024 gegenüber dem Vorjahr infolge der Preiserückgänge bei Gas und Strom gesunken.

Dem Risiko von Energiepreiserhöhungen begegnen wir u. a. durch eine stringente Preisanpassungsstrategie und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen wirken allerdings nur zeitlich begrenzt und müssen gegenüber möglichen Chancen aus wieder fallenden Energiepreisen abgewogen werden. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an Kunden weiterzugeben – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen. Aus der Bündelung von Bedarfen und der Optimierung langfristiger Mengenzusagen resultieren Chancen, auch in einem anspruchsvollen Marktumfeld Potenziale bei den Beschaffungspreisen zu heben.



Die Europäische Kommission führt ein Beihilfeverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend mögliche Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG. 2022 hatte sie insoweit ein formelles Prüfverfahren eingeleitet. Es geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers zurück. Geprüft werden die Fragen, ob die Verlustübernahme aufgrund des Gewinnabführungsvertrags zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie bestimmte andere Maßnahmen wettbewerbsverzerrende Beihilfen darstellen. Zwar enthalten die Maßnahmen aus Sicht der Bundesregierung und der DB AG schon tatbestandlich keine Beihilfen. Im Lichte des [Transformationsprogramms der DB Cargo AG](#)  40 erscheint jedoch auch eine Vereinbarkeitsentscheidung der Europäischen Kommission mit Auflagen möglich. Diese kann Implikationen für das Geschäft der DB Cargo AG (z. B. Vorrang der Profitabilität vor Wachstum, Verkauf von Beteiligungen bzw. Rollmaterial) haben. Ein wesentlicher Punkt könnte dabei auch die zeitnahe Beendigung der automatischen Verlustübernahme und damit eine Kündigung des Gewinnabführungsvertrags sein. Ein entsprechender formaler Verfahrensabschluss könnte noch in 2024 erfolgen.

Bei DB Regio besteht das Risiko, dass für die Verpflichtung zur Zahlung der Leasingraten aus Verkehrsverträgen mit Fahrzeugfinanzierungen nach dem sog. Baden-Württemberg-Modell zukünftig Finanzverbindlichkeiten und korrespondierende Forderungen bilanziert werden müssen.

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.

NACHTRAGSBERICHT

Erste Generalsanierung hat begonnen

Am 15. Juli 2024 hat plangemäß die Generalsanierung der Riedbahn begonnen. Sie ist das Pilotprojekt auf dem Weg zum Hochleistungsnetz und eines der wichtigsten Bauvorhaben in 2024. Mit der Generalsanierung wird erstmals ein neues Sanierungs- und Modernisierungskonzept umgesetzt, mit dem Ziel, die Strecke innerhalb von fünf Monaten bis Mitte Dezember 2024 komplett zu erneuern. Der Bund hat im Vorfeld dafür alle Voraussetzungen geschaffen – sowohl gesetzlich als auch finanziell.

Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2025

Am 17. Juli 2024 hat die Bundesregierung den Entwurf für den Bundeshaushalt 2025 und den Finanzplan bis 2028 beschlossen. Das Begleitschreiben stellt heraus, dass der Bund einen klaren Fokus auf Investitionen legt. Der Bund investiere »insbesondere dort, wo es für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft wichtig ist: Bei Schienen, Straßen, Nahverkehr und digitaler Infrastruktur.« Der Schwerpunkt der Investitionen in die Schiene liege danach bei der Ertüchtigung des hochbelasteten Netzes und der Generalsanierung der Hochleistungskorridore.

Konkret stehen 2025 im Bereich der Bundesschienenwege Mittel i. H. v. 15,3 Mrd. € zur Verfügung. Das entspricht einem Zuwachs gegenüber 2023 um rund 6 Mrd. €. Im Vergleich zu 2024 (Rückgang um 1,1 Mrd. €) ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Mittel in 2024 zum Ausgleich von Vorleistungen des DB-Konzerns im Bestandsnetz aus 2023 dotiert wurde. Erhöhungen der Dotierung gegenüber 2024 soll es bei der Eigenkapitalerhöhung (+0,4 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €), dem Bedarfsplan (+0,5 Mrd. € auf 2,2 Mrd. €), dem ERTMS-Titel (+0,3 Mrd. € auf 1,4 Mrd. €), attraktiven Bahnhöfen (+168 Mio. € auf 265 Mio. €) und kleinen/mittleren Maßnahmen (+195 Mio. € auf 303 Mio. €) geben. Für das Bestandsnetz werden auch Mittel aus der Eigenkapitalerhöhung eingesetzt. Inkl. dieser Mittel könnten für das Bestandsnetz 2025 bis zu 10,4 Mrd. € zur Verfügung stehen (in 2024: 11,8 Mrd. € inkl. 2,3 Mrd. € zum Ausgleich von Vorleistungen).

Mit dem Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2025 und den bisherigen Erkenntnissen zum Finanzplan ist der identifizierte Zusatzbedarf bis 2028 für die Schiene noch nicht vollständig gedeckt.

Bei den Förderthemen für den Schienenverkehr sind Ausgaben von 0,8 Mrd. € geplant. Das entspricht einer Erhöhung um 0,2 Mrd. € gegenüber 2024. Zuwächse gibt es u. a. bei den Trassenpreisförderungen für den Fern- (+105 Mio. € auf 105 Mio. €) und Güterverkehr (+46 Mio. € auf 275 Mio. €). Mit der Anhebung sollen die Belastungen aus Preiserhöhungen aus dem [Trassenpreissystem 2025](#)  47 teilweise abgefedert werden. Die Einzelwagenverkehrsförderung wird auf dem Niveau von 2024 fortgesetzt (300 Mio. €), die Anlagenpreisförderung mit 35 Mio. € um 15 Mio. € erhöht.

Der Beginn des parlamentarischen Verfahrens mit der ersten Lesung im Bundestag ist vom 10. bis 13. September 2024 geplant. Anschließend werden die Beratungen in den Ausschüssen stattfinden. Die zweite und dritte Lesung mit Verabschiedung des Bundeshaushalts 2025 soll Ende November 2024 erfolgen. Der finale Durchgang im Bundesrat ist für den 20. Dezember 2024 vorgesehen.

PROGNOSEBERICHT

Konjunkturelle Aussichten

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in %	2023	2024	2024
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Welthandel	- 0,6	+ 1,5	+ 2,5
BIP Welt	+ 2,7	+ 2,5	+ 2,5
BIP Euro-Raum	+ 0,5	+ 0,5	+ 1,0
BIP Deutschland	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0

Stand Mai 2024. Prognose 2024 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Für 2024 wird erneut ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft erwartet. Positiv wirkten sich im bisherigen Jahresverlauf insbesondere die nachlassende Inflation und eine starke Entwicklung in den USA und Asien aus. Auch beim Welthandel wird 2024 ein moderater Anstieg erwartet, hauptsächlich bedingt durch eine leicht steigende Nachfrage bei gleichzeitig niedrigen Lagerbeständen. Der europäische Wirtschaftsraum bleibt v. a. im industriellen Sektor durch das erhöhte Preisniveau bei gleichzeitig hohen Zinsen belastet. In Deutschland wurde die Entwicklung insbesondere im ersten Halbjahr 2024 durch schwache Investitionen und privaten Konsum spürbar gedämpft. Im Gesamtjahr 2024 wird von einer Stagnation ausgegangen, leichte Erholungseffekte werden frühestens Ende 2024 erwartet.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2023	2024	2024
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 3,0	+ 2,5	+ 2,0

Stand Juli 2024 . Prognose für 2024 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt war 2023 durch anhaltendes Wachstum geprägt, blieb allerdings weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. 2024 wird sich das Wachstum voraussichtlich in abgeschwächter Form fortsetzen. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt stark von politisch-regulatorischen Maßnahmen und der konjunkturellen Entwicklung sowie dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen erfahren langfristige und deutliche Veränderungen und teilweise Substitution durch mobiles Arbeiten und digitale Kommunikation.

- Der motorisierte Individualverkehr dürfte 2024 zwar weiterhin ein wachsendes Leistungsvolumen verzeichnen, bleibt aber voraussichtlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Dämpfend wirken ein anhaltend hohes Kraftstoffpreisniveau und ein nach der Corona-Pandemie verändertes Mobilitätsverhalten.
- Der innerdeutsche Luftverkehr hat sich auf einem deutlich niedrigeren Niveau als vor Corona stabilisiert. 2024 wird von einem leichten Verkehrsleistungszuwachs ausgegangen.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr legt spürbar zu, u. a. bedingt durch positive Effekte aus dem [Deutschland-Ticket](#)  7. Auch der Buslinienfernverkehr dürfte 2024 weiter wachsen.
- Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einem Verkehrsleistungswachstum zu rechnen. Es wird u. a. durch Angebotsauswirkungen infolge der hohen Bautätigkeit und negative [Effekte aus den GDL-Streiks](#)  3 im ersten Quartal 2024 gedämpft. Der Nahverkehr profitiert weiterhin vom Deutschland-Ticket.

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

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2023	2024	2024
		(Prognose März)	(Prognose Juli)
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	- 4,9	+ 0,1	- 0,6
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	- 6,8	+ 0,1	- 2,5
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	- 6,1	+ 4,5	+ 2,2

Nach dem starken Einbruch der Güterverkehrsleistung im Vorjahr werden 2024 in Deutschland aufgrund der fortgesetzt schwachen Impulse aus den kriselnden Kernindustrien für den Gesamtmarkt keine Aufholeffekte erwartet. Die vorliegenden Daten zeigen für das erste Quartal 2024 erneut einen Verlust gegenüber dem Vorjahr. Im zweiten Halbjahr 2024 sollte sich die Transportnachfrage zwar etwas erholen. Die hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung im ersten Halbjahr 2024 hat jedoch zur Folge, dass die Verkehrsmarktprognosen für das Gesamtjahr 2024 nach unten korrigiert wurden. Der Markt ist durch einen anhaltenden Wettbewerbsdruck gekennzeichnet.



- Der Schienengüterverkehr wird sich 2024 voraussichtlich leicht unter dem Vorjahr bewegen. Branchen mit Vorjahresrückgängen, wie bspw. Stahl oder der Kombinierte Verkehr, erholen sich 2024 nur leicht oder stagnieren. Die Chemiebranche verzeichnet erste Aufholeffekte. Dem stehen die Rückgänge von Baustoff- und Kohletransporten sowie ein hohes Bauaufkommen auf der Infrastruktur im zweiten Halbjahr 2024 gegenüber, wodurch insgesamt ein leichter Rückgang erwartet wird.
- Der Straßengüterverkehr dürfte 2024 ebenfalls leicht zurückgehen, im Vergleich zur Schiene fällt der Rückgang vermutlich etwas schwächer aus. Trotz höherer Mautsätze bleibt das Lkw-Aufkommen 2024 unverändert, die leichte Erholung der Gesamtwirtschaft wird jedoch durch einen erneuten Rückgang in der Bau- und Industrieproduktion ausgeglichen, was insgesamt zu leicht rückläufigen Transportmengen führt.
- Auch die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt wird trotz der massiven Verluste im Vorjahr 2024 keine Aufholeffekte verzeichnen. Ein erneuter Rückgang bei den Kohletransporten sowie die nur schwache Erholung der Stahl- und Chemietransporte sorgen für einen leichten Rückgang 2024.
- Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsleistung des europäischen Güterverkehrs auch 2024 zurückgeht. Weiter kriselnde Industriebranchen schwächen die Transportnachfrage spürbar. Bei den Containermengen werden für das zweite Halbjahr 2024 leichte Erholungseffekte erwartet.
- Die Umsätze im europäischen Straßengüterverkehr erholen sich 2024 infolge der anhaltenden Konjunkturschwäche langsamer als erwartet. Unternehmen kämpfen weiter mit Kostendruck bei Energie, Maut und Löhnen. Der seit Jahren bestehende Fahrermangel wirkt sich infolge der schwachen Auftragslage weniger extrem, aber noch deutlich spürbar aus.
- Die außerordentliche Entwicklung auf dem Seefrachtmarkt wird voraussichtlich mit dem Ende der »Peak-Season« im vierten Quartal 2024 abklingen, wo die Nachfrage erfahrungsgemäß nachlässt. Gleichzeitig werden 2024 weiterhin viele Schiffsneubauten ausgeliefert, die auf der Angebotsseite dem Ratendruck ebenfalls entgegenwirken sollten. Die Situation im Roten Meer hat weiter einen wesentlichen Einfluss auf die Kapazität und die Raten, bei dem ein Ende nicht prognostizierbar ist.
- Der Luftfrachtmarkt ist insbesondere durch den starken Anstieg des E-Commerce-Geschäfts geprägt, das den Markt aus Asien heraus dominiert und voraussichtlich weiter wachsen wird. Mit steigenden Volumina und Raten in der Luftfracht wird ab dem Einsetzen der Hochsaison im dritten Quartal 2024 gerechnet.

- Es ist davon auszugehen, dass der Kontraktlogistikmarkt sein Wachstum fortsetzen wird. Es wird jedoch nicht erwartet, dass das Wachstumstempo das Niveau von 2023 übersteigt, da verschiedene Risiken wie eine Verlangsamung der Wirtschaft, zunehmende geopolitische Spannungen und andere Faktoren den Markt beeinträchtigen können.

INFRASTRUKTUR

Im zweiten Halbjahr 2024 wird im Personenverkehr eine konstante Absatzentwicklung erwartet, die durch die Verkehrseinschränkungen aus der [Generalsanierung der Riedbahn](#)  44f. gedämpft wird. Im Güterverkehr wird eine leichte Erholung des makroökonomischen Umfelds, v. a. in den energieproduzierenden Bereichen, erwartet. Die positive Entwicklung reicht nicht aus, um zum Jahresende 2024 die Verluste gegenüber dem Vorjahr aufzufangen. Im Gesamtmarkt wird zum Jahresende 2024 das Vorjahresergebnis – trotz der höheren Wirkung der Sonderereignisse im ersten Halbjahr 2024 – nahezu erreicht.

Bei den Stationshalten wird auf Gesamtjahressicht aufgrund der stabilen Entwicklungen im Personenverkehr mit einem moderaten Anstieg in 2024 gerechnet. Der Marktanteil der konzernexternen Bahnen steigt insgesamt im Vergleich zum Vorjahr.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickeln sich auch 2024 weiter positiv. Trotz der derzeit unsicheren Entwicklung des konjunkturellen Umfelds erwarten wir ein Ergebnis leicht über dem Vorjahresniveau.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir für das zweite Halbjahr 2024 weiterhin kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Die Energiepreise (Erdgas und Strom) sind gesunken und haben sich auf dem Niveau des Jahres 2021 eingependelt. Die günstigeren Konditionen für Energie sollten sich mittlerweile in den Produktionskosten widerspiegeln. Die hohen Lohn- und Tarifaabschlüsse haben allerdings eine gegenteilige Wirkung auf die Produktionskosten. Die Erzeugerpreise werden für das Gesamtjahr 2024 mit einem Abschlag von rund 3 % gegenüber dem Vorjahr erwartet. Für das Preisniveau für Produkte wird für 2024 insgesamt ein deutlich höheres Niveau, trotz Rückgang gegenüber dem Vorjahr, als vor dem starken Anstieg in 2021 erwartet.

Die Erdgasspeicher waren Anfang Juni 2024 in Deutschland noch zu rund 73 % gefüllt, in der EU zu rund 70 %, was auch in etwa dem Vorjahresniveau entspricht. Dies deutet auf eine entspanntere Versorgungssituation hin, was sich grundsätzlich auch auf den Spot- und Terminmärkten widerspiegeln sollte.

Insgesamt ist die Lage an den Energiemärkten aktuell entspannter als im Vorjahr. Allerdings ist der Markt sowohl beim Strom als auch beim Erdgas zeitweilig sehr unbeständig, was sich in volatileren Preisen im bisherigen Jahresverlauf 2024 zeigt.

Am Strommarkt kommt es auf den Spotmärkten durch den starken Zubau von Wind-, aber insbesondere von Photovoltaik-Anlagen mit Zunahme des Sonnenstands häufig zu sehr niedrigen und mitunter gar negativen Stundenpreisen. Dies und das generell gegenüber dem Vorjahr gesunkene Preisniveau haben die Spotpreise gegenüber dem Vorjahr spürbar reduziert. Auch die Terminpreise bewegen sich auf niedrigerem Niveau als 2023, wobei jedoch im März 2024 der bisherige Jahrestiefstand erreicht wurde und die Preise seitdem wieder kräftig gestiegen sind.

Der Kohle- und Kernkraftwerksausstieg hat die stabilisierenden Reserven/Puffer im Energiesystem nachhaltig reduziert. Je nach Wetterlage und damit einhergehender Erzeugung aus Photovoltaik- sowie Windanlagen sind die Strompreise auf dem Spotmarkt nicht nur von Tag zu Tag, sondern auch von Stunde zu Stunde innerhalb eines Tages hochvolatil. Bei Wetterlagen von bereits mittlerer Komplexität zeigen sich Preise mit einem hohen Auf- bzw. Abwärtspotenzial.

Die Entwicklung der Energiepreise (Gas, Strom und Öl) ist vor dem Hintergrund des weiteren Verlaufs des Ukraine-Kriegs, des Kriegs im Gazastreifen oder aber möglicher neuer geopolitischer Risiken, aber auch der weiteren wirtschaftlichen Gesamtsituation in Deutschland mit Unsicherheiten behaftet.

Finanzmärkte

Nach der Leitzinssenkung der Europäischen Zentralbank im Juni 2024 könnten weitere Zinsschritte im zweiten Halbjahr 2024 folgen, insbesondere, wenn die Inflation weiter zurückgeht. Sinkende Geldmarktzinsen werden sich auch auf die Kapitalmarktzinsen auswirken, wobei wir keine deutlichen Bewegungen im Markt erwarten. Geldmarkt- und Kapitalmarktrenditen sollten sich im zweiten Halbjahr 2024 weiter annähern.

Entwicklung des DB-Konzerns

- Leistungsentwicklung im Schienenverkehr, beeinflusst durch Leistungsqualität und Streiks, etwas schwächer erwartet als bisher.
- Erwartungen für Umsatzentwicklung infolge der Frachtratenentwicklung bei DB Schenker sowie Leistungsentwicklung im Fern- und Güterverkehr angepasst.
- Investitionstätigkeit nimmt weiter zu.

TOP-ZIELE STARKE SCHIENE

		2024 (Prognose März)	2024 (Prognose Juli)
VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG			
Verkehrsleistung Fernverkehr in Mrd. Pkm	45,5	~ 47	~ 45
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mrd.	1,7	~ 1,9	~ 1,8
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mrd. tkm	51,9	-	~ 49
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mrd. Trkm	1,12	~ 1,15	~ 1,12
Zustandsnote Hochleistungsnetz in Schulnote	3,1	2,8	-
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in Schulnote	2,7	2,6	2,7
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene) in Schulnote	2,2	2,2	2,2
Kundenzufriedenheit DB Cargo in Schulnote	2,8	3,0	2,9
Pünktlichkeit (betrieblich) DB Fernverkehr in %	64,0	~ 70	63-67
Reisendenpünktlichkeit DB Fernverkehr in %	68,9	~ 74	68-72
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	91,0	~ 93	90-92
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	70,5	~ 69	67-70
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 (Systemverbund Bahn) ¹⁾ in Mio. t	3,3	~ 3,2	~ 3,2
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland ²⁾ in %	68	~ 69	~ 69
Mitarbeitendenzufriedenheit in Zi	-	3,7	3,7
Frauen in Führung in %	29,4	~ 30	> 30
Tilgungsdeckung in %	5,2	> 11	~ 11
ROCE in %	-2,0	~ 2	~ 2

¹⁾ Ohne nicht materielle kleinere Konzerngesellschaften und Beteiligungen im Systemverbund Bahn.
²⁾ Die Daten für 2023 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2024 ab. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und aktualisierter Einschätzungen haben wir Anpassungen an unseren Erwartungen für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2024 vorgenommen:



- **Leistungsentwicklung:** Infolge der herausfordernden operativen Situation, Angebotseinschränkungen aufgrund des hohen Bauvolumens und der Streikeffekte aus dem ersten Quartal 2024 erwarten wir eine etwas schwächere Leistungsentwicklung im Schienenverkehr.
- **Kundenzufriedenheit:** Bei der Kundenzufriedenheit erwarten wir eine leichte Absenkung gegenüber der Prognose aus dem März 2024 aufgrund von schwacher Pünktlichkeit sowie durch Einschränkungen infolge umfangreicher Baumaßnahmen.
- **Pünktlichkeit:** Bei der Pünktlichkeit erwarten wir aufgrund des schwachen ersten Halbjahres deutlich niedrigere Gesamtjahreswerte mit einem stärkeren zweiten Halbjahr 2024. Zu den Voraussetzungen dafür gehört u.a. die planmäßige Generalsanierung der Riedbahn. Des Weiteren dürfen keine weiteren Großrisiken die Betriebsqualität beeinträchtigen. Die angegebenen Korridore reflektieren die aktuell sehr hohe Unsicherheit bezüglich der Entwicklung im weiteren Jahresverlauf.
- **Wirtschaftlichkeit:** Tilgungsdeckung und ROCE dürften sich infolge reduzierter Ergebniserwartungen etwas schwächer als bisher erwartet entwickeln.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

VORAUSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in Mrd. €	2023	2024 (Prognose März)		2024 (Prognose Juli)
		2023	2024 (Prognose März)	
Umsatz bereinigt	45,2	~ 47	~ 45	~ 45
EBIT bereinigt	-1,0	> 1	~ 1	~ 1
Brutto-Investitionen	16,9	~ 21	~ 21	~ 21
Netto-Investitionen	7,6	> 11	~ 11	~ 11
Fälligkeiten	2,4	2,1	2,1	2,1
Anleiheemissionen (Senior)	3,0	> 1	~ 2	~ 2
Netto-Finanzschulden per 31.12.	34,0	~ 34	< 34	< 34

Die zusätzlichen ertragswirksamen Bundesmittel v. a. für Instandhaltungsmaßnahmen in der Infrastruktur, den Einzelwagenverkehr bei DB Cargo und die Ablösung der Vorleistungen aus dem Vorjahr sind im ersten Halbjahr 2024 noch nicht ausgezahlt worden. Wir erwarten eine Umsetzung im vierten Quartal 2024. Zudem erwarten wir im zweiten Halbjahr 2024 eine weitere Eigenkapitalerhöhung des Bundes i. H. v. 2,5 Mrd. €.

Auf Basis der bisherigen Entwicklung und der aktuellen Einschätzungen für das zweite Halbjahr 2024 haben wir teilweise Anpassungen an unseren Erwartungen vorgenommen:

- Im Wesentlichen getrieben durch die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker sowie die Leistungsentwicklung im Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr erwarten wir jetzt einen Umsatz auf dem Niveau des Vorjahres.
- Die Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr 2024 verlief v. a. streikbedingt deutlich schwächer als erwartet. Im weiteren Jahresverlauf 2024 erwarten wir aber durch die Ablösung der Vorleistungen für Instandhaltungsmaßnahmen aus dem Vorjahr, die Umsetzung der Aufwandsförderung für Instandhaltungsmaßnahmen in der Infrastruktur und den Einzelwagenverkehr bei DB Cargo durch den Bund, den Wegfall negativer Effekte aus dem ersten Halbjahr 2024 sowie positive Effekte aus den in Umsetzung befindlichen Gegensteuerungsmaßnahmen, wie der qualifizierten Ausgabensteuerung, eine deutlich positivere Entwicklung. Insgesamt dürfte der operative Gewinn aber etwas niedriger sein als bisher erwartet.

Die für die Prognose der EBIT-Entwicklung im Geschäftsjahr 2024 per 30. Juni 2024 bestehenden Chancen und Risiken sind im [Chancen- und Risikobericht](#) 58f. dargestellt.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR GRÜNEN TRANSFORMATION

VORAUSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2023	2024 (Prognose März)		2024 (Prognose Juli)
		2023	2024 (Prognose März)	
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.255	2.320	2.320	2.320
Recyclingquote in %	96,5	> 95	> 95	> 95

Die Prognosen für die weiteren Kennzahlen zur grünen Transformation sind unverändert.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. 31.12. / in Mio. €	1. Halbjahr		2023
	2024	2023 ¹⁾	
Umsatzerlöse	22.310	23.004	45.191
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.446	2.133	4.626
Gesamtleistung	24.756	25.137	49.817
Sonstige betriebliche Erträge	1.324	1.345	3.354
Materialaufwand	- 12.400	- 12.616	- 25.276
Personalaufwand	- 10.016	- 9.278	- 19.604
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	- 1.985	- 1.916	- 3.912
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.442	- 2.365	- 5.652
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 763	307	- 1.273
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	8	6	9
Zinserträge	144	106	217
Zinsaufwendungen	- 556	- 379	- 834
Übriges Finanzergebnis	54	- 8	- 78
Finanzergebnis	- 350	- 275	- 686
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 1.113	32	- 1.959
Ertragsteuern	- 92	- 144	- 73
Ergebnis nach Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen	- 1.205	- 112	- 2.032
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	- 1.230	- 138	- 2.080
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	13	13	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	12	13	23
Ergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführtem Geschäftsbereich	- 26	41	- 319
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	- 26	41	- 319
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	-	-	-
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	0	0	0
Ergebnis nach Ertragsteuern	- 1.231	- 71	- 2.351
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Ergebnis	- 1.256	- 97	- 2.399
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	13	13	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis	12	13	23
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert	- 2,86	- 0,32	- 4,84
verwässert	- 2,86	- 0,32	- 4,84
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus nicht fortgeführtem Geschäftsbereich			
unverwässert	- 0,06	0,09	- 0,74
verwässert	- 0,06	0,09	- 0,74
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	- 2,92	- 0,23	- 5,58
verwässert	- 2,92	- 0,23	- 5,58

¹⁾ Zahlen aufgrund Ausweis DB Arriva als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.



KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

	1. Halbjahr		
	2024	2023 ¹⁾	2023
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. 31.12. / in Mio. €			
Ergebnis nach Steuern	- 1.231	- 71	- 2.351
VERÄNDERUNG IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE NICHT IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – fortgeführte Geschäftsbereiche	351	- 48	- 400
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	- 11	40	- 48
	340	- 8	- 448
VERÄNDERUNG IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Änderung aus Währungsumrechnung – fortgeführte Geschäftsbereiche	75	- 117	- 108
Änderung aus Währungsumrechnung – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	2	22	12
Änderung Fair Value von Wertpapieren – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 1	0	0
Änderung Fair Value von Wertpapieren – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	-	0	0
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – fortgeführte Geschäftsbereiche	112	- 79	- 67
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	3	- 33	- 11
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – fortgeführte Geschäftsbereiche	2	1	3
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	-	-	-
	193	- 206	- 171
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (vor Steuern)	533	- 214	- 619
VERÄNDERUNG LATENTER STEUERN AUF IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERGEBNISPOSITIONEN, DIE NICHT IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 15	- 36	- 6
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	3	- 10	3
	- 12	- 46	- 3
VERÄNDERUNG LATENTER STEUERN AUF IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERGEBNISPOSITIONEN, DIE IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN			
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 5	-	- 1
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	- 1	8	8
	- 6	8	7
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (nach Steuern)	515	- 252	- 615
Gesamtergebnis	- 716	- 323	- 2.966
Gesamtergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	- 740	- 344	- 3.007
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	13	13	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	11	8	16
Den Aktionären der Deutschen Bahn AG zurechenbares Gesamtergebnis der Periode aus			
fortgeführten Geschäftsbereichen	- 710	- 412	- 2.652
nicht fortgeführtem Geschäftsbereich	- 30	68	- 355

¹⁾ Zahlen aufgrund Ausweis DB Arriva als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.

KONZERN-BILANZ

Aktiva

in Mio. €	30.06.2024	31.12.2023	30.06.2023
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	56.092	54.037	53.283
Immaterielle Vermögenswerte	2.860	2.819	2.851
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	412	408	450
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	34	62	129
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.497	2.309	2.721
Derivative Finanzinstrumente	675	679	524
Aktive latente Steuern	582	652	460
	63.152	60.966	60.418
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	2.222	2.099	2.068
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	505	519	509
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.106	5.447	5.708
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.397	2.332	3.137
Forderungen aus Ertragsteuern	82	52	95
Derivative Finanzinstrumente	83	120	158
Flüssige Mittel	4.573	2.631	4.651
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	-	3.306	10
	15.968	16.506	16.336
Bilanzsumme	79.120	77.472	76.754

Passiva

in Mio. €	30.06.2024	31.12.2023	30.06.2023
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	9.356	5.388	4.640
Erwirtschaftete Ergebnisse	744	2.443	5.395
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	12.250	9.981	12.185
Hybridkapital	2.005	2.002	2.005
Nicht beherrschende Anteile	85	143	139
	14.340	12.126	14.329
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	34.784	33.971	31.006
Übrige Verbindlichkeiten	1.053	986	888
Derivative Finanzinstrumente	263	336	464
Pensionsverpflichtungen	3.240	3.492	3.235
Sonstige Rückstellungen	2.790	2.877	2.908
Passive Abgrenzungen	943	598	550
Passive latente Steuern	78	109	233
	43.151	42.369	39.284
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	4.218	4.137	5.440
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.870	6.224	6.966
Sonstige Verbindlichkeiten	4.454	3.998	4.721
Ertragsteuerschulden	155	144	179
Derivative Finanzinstrumente	109	96	107
Sonstige Rückstellungen	5.903	5.456	4.707
Passive Abgrenzungen	920	765	1.008
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	2.157	13
	21.629	22.977	23.141
Bilanzsumme	79.120	77.472	76.754

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

	1. Halbjahr		
	2024	2023 ¹⁾	2023
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. 31.12. / in Mio. €			
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 1.113	32	- 1.959
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.985	1.916	3.912
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	28	6	77
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	- 70	- 51	22
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	- 1	0	- 2
Ergebnis aus dem Abgang von konsolidierten Unternehmen	-	13	20
Zins- und Dividendenerträge	- 145	- 106	- 221
Zinsaufwendungen	557	379	834
Fremdwährungsergebnis	- 83	- 20	- 3
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	- 8	- 6	- 9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge ²⁾	1.168	821	2.434
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	- 1.635	423	134
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten	701	- 1.323	- 1.845
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	1.384	2.084	3.394
Erhaltene Zinsen	74	59	149
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	6	3	9
Gezahlte Zinsen	- 346	- 242	- 630
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern	- 95	- 203	- 318
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche	1.023	1.701	2.604
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	- 77	229	440
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	946	1.930	3.044
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	133	134	192
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	- 7.127	- 5.970	- 16.204
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	3.289	3.199	9.289
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	- 36	- 96	- 105
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte	55	30	77
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	- 105	- 252	- 318
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (-) aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettoszahlungsmittel	1.225	-	- 1
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettoszahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen	-	-	-
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bilanzierten Unternehmen	0	0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bilanzierten Unternehmen	0	0	- 1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 2.566	- 2.954	- 7.071
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	- 161	- 131	- 310
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 2.727	- 3.085	- 7.381
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	3.020	-	1.125
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-	-	- 650
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	- 20	- 16	- 35
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	- 517	- 505	- 1.021
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten	- 9	- 8	- 17
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen	1.107	1.338	3.010
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen	- 1.083	- 400	- 1.886
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes	- 155	- 156	- 155
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten ³⁾ und Commercial Paper ³⁾	1.309	914	2.388
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten ³⁾	0	- 405	- 306
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit – fortgeführte Geschäftsbereiche	3.652	762	2.453
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	- 38	- 66	- 123
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	3.614	696	2.330
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	1.833	- 459	- 2.007
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	2.631	5.138	5.138
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	-	0	0
Veränderung der flüssigen Mittel der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	109	9	- 431
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	0	- 37	- 69
Flüssige Mittel am Ende der Periode	4.573	4.651	2.631

¹⁾ Zahlen aufgrund Ausweis DB Arriva als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.

²⁾ Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.

³⁾ Einschließlich der Veränderung der kurzfristigen Bankschulden zwischen den Stichtagen.

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

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

	Rücklagen								Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital	
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen	Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse		Hybridkapital		
in Mio. €													
Stand per 01.01.2024	2.150	6.243	- 41	- 1	89	- 888	- 14	5.388	2.443	9.981	2.002	143	12.126
⊕ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	3.020	-	-	-	-	-	3.020	-	3.020	-	-	3.020
⊖ Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 59	- 59
⊖ Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 10	- 10	- 20
⊖ Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⊕ während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-	-	- 2	-	-	- 2	-	- 2	-	-	- 2
⊕ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	432	2	434	- 443	- 9	-	0	- 9
⊕ Gesamtergebnis	-	-	78	1	109	328	-	516	- 1.256	- 740	13	11	- 716
davon Ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	- 1.256	- 1.256	13	12	- 1.231
davon Währungsänderungen	-	-	78	-	-	-	-	78	-	78	-	- 1	77
davon latente Steuern	-	-	-	-	- 6	- 12	-	- 18	-	- 18	-	-	- 18
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	-	-	-	- 1	115	-	-	114	-	114	-	-	114
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	340	-	340	-	340	-	0	340
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	2	-	-	-	2	-	2	-	-	2
Stand per 30.06.2024	2.150	9.263	37	-	196	- 128	- 12	9.356	744	12.250	2.005	85	14.340

SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN

	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo		DB InfraGO ¹⁾		DB Energie	
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. BZW. PER 30.06. / in Mio. €	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Externe Umsatzerlöse	2.717	2.791	4.953	4.683	2.624	2.746	1.507	1.407	715	961
Interne Umsatzerlöse	86	81	79	66	159	143	2.514	2.463	1.115	1.175
Umsatzerlöse	2.803	2.872	5.032	4.749	2.783	2.889	4.021	3.870	1.830	2.136
Externe übrige Erträge	124	138	205	249	170	214	365	353	11	300
Interne übrige Erträge	73	44	57	51	26	41	77	74	6	6
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	8	11	57	40	25	28	1.108	904	19	15
Summe Erträge	3.008	3.065	5.351	5.089	3.004	3.172	5.571	5.201	1.866	2.457
Materialaufwand	-1.712	-1.785	-3.325	-3.206	-1.685	-1.790	-2.303	-1.947	-1.480	-1.964
Personalaufwand	-751	-658	-1.317	-1.197	-1.014	-991	-2.448	-2.136	-88	-77
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-483	-440	-445	-391	-358	-375	-1.097	-927	-68	-68
EBITDA	62	182	264	295	-53	16	-277	191	230	348
Planmäßige Abschreibungen ³⁾	-294	-244	-330	-328	-207	-211	-435	-425	-38	-38
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ³⁾	-	-	0	-5	-1	0	0	0	-	0
EBIT (operatives Ergebnis)	-232	-62	-66	-38	-261	-195	-712	-234	192	310
Operativer Zinssaldo ⁴⁾	-72	-33	28	-2	-42	-36	-128	-62	1	2
Operatives Ergebnis nach Zinsen⁴⁾	-304	-95	-38	-40	-303	-231	-840	-296	193	312
Sachanlagen ⁵⁾	9.094	8.378	5.463	5.576	2.790	2.958	31.465	27.611	1.151	1.132
+ Immaterielle Vermögenswerte ⁵⁾	223	222	481	445	246	225	373	323	1	1
davon Goodwill ⁵⁾	0	0	5	6	0	0	-	-	-	-
+ Vorräte ⁵⁾	261	247	341	308	216	213	376	305	182	196
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ^{5),6)}	29	25	1.444	1.222	799	766	238	189	98	93
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Forderungen aus Planvermögen) ^{4),5)}	560	561	1.534	1.679	246	258	703	633	215	214
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben ^{4),5)}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern ⁵⁾	-	-	0	0	4	4	-	0	0	0
+ Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ^{5),6)}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ^{5),6)}	-225	-303	-455	-570	-543	-545	-844	-743	-372	-577
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten ^{6),7)}	-614	-598	-1.287	-1.563	-259	-218	-1.474	-1.029	-79	-100
- Ertragsteuerschulden ⁵⁾	-	-	-1	-1	-9	-4	-1	0	-	-
- Sonstige Rückstellungen ⁵⁾	-26	-24	-4.610	-3.259	-211	-170	-735	-832	-31	-30
- Passive Abgrenzungen ⁵⁾	-639	-601	-760	-394	-16	-14	-273	-264	-1	-1
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten ⁴⁾	-133	-111	-219	-202	-209	-213	-359	-325	-11	-10
- Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ^{5),6)}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital Employed^{5),6),7)}	8.530	7.796	1.931	3.241	3.054	3.260	29.469	25.868	1.153	918
Netto-Finanzschulden ⁵⁾	5.674	4.839	-882	468	2.858	2.873	11.674	11.829	588	236
Anteile an At-Equity-Beteiligungen ⁵⁾	0	0	5	5	30	29	3	2	-	-
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	4	2	0	0	-	-
Brutto-Investitionen ⁵⁾	457	814	200	198	125	115	5.628	4.259	125	116
Erhaltene Investitionszuschüsse ⁵⁾	-	-	-7	-5	0	-5	-3.199	-3.104	-83	-79
Netto-Investitionen	457	814	193	193	125	110	2.429	1.155	42	37
Zugänge im Anlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen) ⁵⁾	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Mitarbeitende ^{5),8)}	21.526	20.501	41.128	38.414	30.794	31.578	66.776	61.632	2.139	1.958

¹⁾ Zahlen des ersten Halbjahres 2023 bzw. per 30. Juni 2023 angepasst: betrifft den nicht fortgeführten Geschäftsbereich sowie in der Spalte »Konsolidierung« die Effekte aus der Zusammenfassung der bisherigen Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe im neuen Segment DB InfraGO.

²⁾ Betrifft für Zahlen des ersten Halbjahres 2023 bzw. per 30. Juni 2023 den nicht fortgeführten Geschäftsbereich sowie Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge und die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

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

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

⁵⁾ Die Konzernsumme »DB-Konzern« für Zahlen des ersten Halbjahres 2023 bzw. per 30. Juni 2023 beinhaltet das als nicht fortgeführten Geschäftsbereich klassifizierte Segment DB Arriva.

⁶⁾ Inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung.

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

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

Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung ¹⁾		Systemverbund Bahn		DB Schenker		Konsolidierung Übrige ¹⁾		DB-Konzern bereinigt ¹⁾		Überleitung ^{1),2)}		DB-Konzern ¹⁾	
2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
388	351	-	-	12.904	12.939	9.406	10.067	-	-1	22.310	23.005	0	-1	22.310	23.004
3.019	2.768	- 6.938	- 6.646	34	50	9	13	- 43	- 63	-	-	-	-	-	-
3.407	3.119	- 6.938	- 6.646	12.938	12.989	9.415	10.080	- 43	- 64	22.310	23.005	0	-1	22.310	23.004
232	217	-	- 295	1.107	1.176	199	140	1	-	1.307	1.316	17	29	1.324	1.345
938	914	- 1.150	- 1.088	27	42	6	6	- 33	- 48	-	-	-	-	-	-
610	559	615	573	2.442	2.130	4	3	-	-	2.446	2.133	-	-	2.446	2.133
5.187	4.809	- 7.473	- 7.456	16.514	16.337	9.624	10.229	- 75	- 112	26.063	26.454	17	28	26.080	26.482
- 1.894	- 1.752	5.706	5.831	- 6.693	- 6.613	- 5.729	- 6.182	22	37	- 12.400	- 12.758	0	142	- 12.400	- 12.616
- 2.309	- 2.095	2	-	- 7.925	- 7.154	- 2.013	- 2.058	-	-	- 9.938	- 9.212	- 78	- 66	- 10.016	- 9.278
- 751	- 755	1.700	1.563	- 1.502	- 1.393	- 974	- 978	52	65	- 2.424	- 2.306	- 18	- 59	- 2.442	- 2.365
233	207	- 65	- 62	394	1.177	908	1.011	- 1	- 10	1.301	2.178	- 79	45	1.222	2.223
- 325	- 302	40	37	- 1.589	- 1.511	- 388	- 385	- 1	3	- 1.978	- 1.893	- 7	- 6	- 1.985	- 1.899
0	0	-	-	- 1	- 5	0	0	1	- 1	0	- 6	0	- 11	0	- 17
- 92	- 95	- 25	- 25	- 1.196	- 339	520	626	- 1	- 8	- 677	279	- 86	28	- 763	307
- 123	- 101	-	-	- 336	- 232	- 39	- 28	- 21	- 24	- 396	- 284	-	-	-	-
- 215	- 196	- 25	- 25	- 1.532	- 571	481	598	- 22	- 32	- 1.073	- 5	-	-	-	-
3.468	3.204	- 927	- 847	52.504	48.012	3.590	3.548	- 2	- 21	56.092	51.539	-	1.744	56.092	53.283
134	122	- 107	- 91	1.351	1.247	1.509	1.494	-	- 1	2.860	2.740	-	111	2.860	2.851
28	27	-	-	33	33	1.208	1.197	-	-	1.241	1.230	-	-	1.241	1.230
929	821	- 102	- 103	2.203	1.987	19	10	-	-	2.222	1.997	-	71	2.222	2.068
570	479	-	-	3.178	2.774	2.861	2.569	-	-	6.039	5.343	67	365	6.106	5.708
1.469	1.155	- 1.654	- 1.287	3.073	3.213	1.000	923	- 41	- 61	4.032	4.075	681	1.429	4.713	5.504
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 749	- 1.005	- 749	- 1.005
17	7	-	-	21	11	61	76	-	-	82	87	-	8	82	95
-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10
- 863	- 779	4	-	- 3.298	- 3.517	- 2.531	- 2.602	-	-	- 5.829	- 6.119	- 41	- 847	- 5.870	- 6.966
- 1.047	- 940	1.650	1.284	- 3.110	- 3.164	- 674	- 682	39	60	- 3.745	- 3.786	- 1.762	- 1.823	- 5.507	- 5.609
- 26	- 25	-	-	- 37	- 30	- 120	- 137	2	9	- 155	- 158	-	- 21	- 155	- 179
- 2.674	- 2.640	4	-	- 8.283	- 6.955	- 411	- 450	1	-	- 8.693	- 7.405	-	- 210	- 8.693	- 7.615
- 154	- 83	4	2	- 1.839	- 1.355	- 24	- 30	-	1	- 1.863	- 1.384	-	- 174	- 1.863	- 1.558
- 375	- 359	-	-	- 1.306	- 1.220	- 498	- 516	-	-	- 1.804	- 1.736	1.804	1.736	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 13	-	- 13
1.448	962	- 1.128	- 1.042	44.457	41.003	4.782	4.203	- 1	- 13	49.238	45.193	-	1.381	49.238	46.574
11.864	8.319	-	-	31.776	28.564	1.308	662	-	-	33.084	29.226	-	1.052	33.084	30.278
364	360	-	-	402	396	10	11	-	-	412	407	-	43	412	450
4	2	-	-	8	4	0	2	-	-	8	6	-	-	8	6
530	324	- 10	26	7.055	5.852	250	324	-	-	7.305	6.176	-	128	7.305	6.304
-	- 2	-	-	- 3.289	- 3.195	-	- 4	-	-	- 3.289	- 3.199	-	- 5	- 3.289	- 3.204
530	322	- 10	26	3.766	2.657	250	320	-	-	4.016	2.977	-	123	4.016	3.100
-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
63.133	60.447	-	-	225.496	214.530	70.953	75.424	-	-	296.449	289.954	-	-	296.449	289.954

Informationen nach Regionen

	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		Capital Employed ¹⁾		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeitende ¹⁾	
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 30.06. / in Mio. €	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Deutschland	14.177	14.424	54.881	50.107	45.334	41.540	7.068	5.824	3.779	2.633	226.270	216.737
Europa (ohne Deutschland) ²⁾	4.561	4.743	3.223	5.035	2.656	3.971	177	339	177	330	39.030	40.663
Asien/Pazifik	1.845	1.993	1.312	1.317	1.453	1.172	32	54	32	50	16.884	17.585
Nordamerika	1.369	1.472	621	701	861	868	30	57	30	57	10.537	11.201
Übrige Welt	358	373	59	53	109	76	8	4	8	4	3.728	3.768
Konsolidierung	-	-	-1.038	-961	-1.175	-1.053	-10	26	-10	26	-	-
DB-Konzern bereinigt ²⁾	22.310	23.005	59.058	56.252	49.238	46.574	7.305	6.304	4.016	3.100	296.449	289.954
Überleitung	0	-1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern ²⁾	22.310	23.004	59.058	56.252	49.238	46.574	7.305	6.304	4.016	3.100	296.449	289.954

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

²⁾ Externe Umsatzerlöse und Mitarbeitende: Zahlen für das erste Halbjahr 2023 bzw. per 30. Juni 2023 aufgrund Ausweisänderung von DB Arriva als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS

Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2024 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 2023 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2023

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2024 vorgelegten Finanzinformationen mit dem ersten Halbjahr 2023 ist unter Berücksichtigung der folgenden Sachverhalte gegeben.

VERÄNDERUNGEN IN DER SEGMENTZUORDNUNG

DB InfraGO

Zum 1. Januar 2024 wurden die bisherigen Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe im neuen Segment DB InfraGO zusammengefasst. Die Zahlen des ersten Halbjahres 2023 wurden entsprechend angepasst.

DB Arriva-Verkauf ist vollzogen

Per 31. Mai 2024 ist der Verkauf von DB Arriva vollzogen worden. Im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung von DB Arriva ergab sich per 30. Juni 2024 unter Beachtung eines möglichen Earn-Outs ein Entkonsolidierungsverlust von 190 Mio. €. Aus dem abgeschlossenen Verkauf von DB Arriva sind 1,2 Mrd. € zahlungswirksam zugeflossen. Im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung von DB Arriva ist ein Abgang von deren Zahlungsmitteln (als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte) i. H. v. 488 Mio. € erfasst worden.

DB Arriva wurde seit dem Vorjahr nicht mehr als Segment im Konzern-Abschluss des DB-Konzerns ausgewiesen. Die Segmentberichterstattung per 30. Juni 2023 wurde entsprechend angepasst:

- **Zeitraumbezogene Werte:** Anpassung der Zahlen des ersten Halbjahres 2023 in der Spalte DB-Konzern.
- **Stichtagsbezogene Werte:** keine Anpassung der Zahlen per 30. Juni 2023 in der Spalte DB-Konzern, Werte des ehemaligen Segments DB Arriva wurden in der Spalte Überleitung ausgewiesen.
- **Brutto- und Netto-Investitionen sowie Investitionszuschüsse:** Ausweis der Werte des ehemaligen Segments DB-Arriva in der Spalte Überleitung.
- **Mitarbeitende:** Anpassung der Zahl per 30. Juni 2023 in der Spalte DB-Konzern, keine Überleitung der Werte des ehemaligen Segments DB Arriva.

SCHÄTZ- UND PROGNOSEUNSIKERHEITEN

Schätzungen und Prognosen unterlagen auch im ersten Halbjahr 2024 verschiedenen Unsicherheiten. Dies gilt im Hinblick auf die bedeutsamsten Schätzunsicherheiten für die Bewertung von sonstigen Rückstellungen insbesondere für ökologische Altlasten, verlustträchtige Personenverkehrsverträge und Stilllegungsverpflichtungen oder für die Prüfung eines auslösenden Ereignisses zur Durchführung eines Wertminderungstests.

KONSOLIDIERUNGSKREIS

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

	Deutsch-land 30.06. 2024	Übrige Welt 30.06. 2024	Insgesamt 30.06. 2024	Insgesamt 30.06. 2023	Insgesamt 31.12. 2023
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand per 01.01.	101	369	470	501	501
Zugänge	1	0	1	25	27
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1	1
Abgänge	0	-126	-126	-43	-58
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	-1	-1
Stand per 30.06./31.12.	102	243	345	483	470

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Der DB-Konzern hatte im ersten Halbjahr 2024 unverändert keine Aufwendungen für Unternehmenskäufe nach IFRS 3.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um den Abgang aller Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Arriva, eine Liquidation sowie einen weiteren Verkauf. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 1.225 Mio. €.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem ersten Halbjahr 2023 eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich.

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

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

in Mio. €	1. Halb-jahr 2024	1. Halb-jahr 2023 ¹⁾	2023
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	19.561	20.159	39.404
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	3.521	3.334	6.759
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	1.284	1.200	2.429
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	719	929	1.961
Sonstige Umsatzerlöse	590	552	1.106
Erlösschmälerungen	- 60	- 38	- 107
Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden	22.094	22.802	44.793
Erlöse aus Vermietung und Verpachtung	216	202	398
Insgesamt	22.310	23.004	45.191

¹⁾ Zahlen aufgrund Ausweis von DB Arriva als nicht fortgeführter Geschäftsbereich angepasst.

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden hauptsächlich durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo erbracht. Sie enthielten in einem geringen Umfang Erlöse aus Sub-Operate-Lease-Verträgen im Segment DB Schenker. Das Segment DB InfraGO erwirtschaftete im Wesentlichen Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Infrastruktur sowie Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung. Umsatzerlöse aus Warenverkäufen wurden fast ausschließlich im Segment DB Energie erwirtschaftet. Die sonstigen 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. 2024	31.12. 2023	30.06. 2023 ¹⁾
Personenverkehrsverträge	85.299	84.804	87.128
Logistik- und Güterverkehrsverträge ²⁾	295	337	323
Übrige Verträge ²⁾	1.555	1.588	1.606
Insgesamt	87.149	86.729	89.057

¹⁾ Werte einschließlich des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs.

²⁾ 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 Auftragsbestand bei den Personenverkehrsverträgen hat sich im Vergleich zum 31. Dezember 2023 nur unwesentlich erhöht. Bei den übrigen Verträgen war ein leichter Rückgang im Segment Beteiligungen/Sonstige zu verzeichnen.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten ¹⁾ von 119 Mio. € wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert. Ein Betrag von 42 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 1.531 Mio. € (davon langfristig: 563 Mio. €) wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen.

Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen (per 30. Juni 2024: 14 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 19 Mio. €; per 30. Juni 2023: 18 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.

Per 30. Juni 2024 waren grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten unverändert keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06. 2024	31.12. 2023	30.06. 2023
Begebung und Übertragung von Wechseln	14	13	13
Gewährleistungsverpflichtungen	-	-	-
Sonstige Eventualschulden	154	71	110
Insgesamt	168	84	123

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 2024 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 12 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 14 Mio. €; per 30. Juni 2023: 14 Mio. €). Weiterhin dienten per 30. Juni 2024 Sachanlagen mit Buchwerten von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 3 Mio. €; per 30. Juni 2023: 3 Mio. €) der Besicherung von Krediten.

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 2024: 4.573 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 2.631 Mio. €; per 30. Juni 2023: 4.651 Mio. €), der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte (per 30. Juni 2024: 9.545 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 8.658 Mio. €; per 30. Juni 2023: 9.527 Mio. €) stellten zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

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

Die Buchwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen und der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten (per 30. Juni 2024: 9.159 Mio. €; per 31. Dezember 2023: 8.910 Mio. €; per 30. Juni 2023: 9.956 Mio. €) sowie der kurzfristigen Finanzschulden stellten zum Abschlussstichtag näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Von den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten entfielen per 30. Juni 2024 1.455 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 1.430 Mio. €; per 30. Juni 2023: 2.039 Mio. €) auf nichtfinanzielle Vermögenswerte. Von den anderen Verbindlichkeiten entfielen per 30. Juni 2024 2.218 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 2.298 Mio. €; per 30. Juni 2023: 2.619 Mio. €) auf nichtfinanzielle Verbindlichkeiten.

Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Finanzschulden mit einem Buchwert von 34.784 Mio. € betrug per 30. Juni 2024 31.136 Mio. € (per 31. Dezember 2023: Buchwert 33.971 Mio. €, beizulegender Zeitwert 30.770 Mio. €; per 30. Juni 2023: Buchwert 31.006 Mio. €, beizulegender Zeitwert 26.568 Mio. €).

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente gehörten zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1. Darüber hinaus gehörten zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte Geldmarktfonds i. H. v. 505 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 519 Mio. €; per 30. Juni 2023: 509 Mio. €) zum Bewertungslevel 1 sowie für den Verkauf qualifizierende Forderungen i. H. v. 576 Mio. € (per 31. Dezember 2023: 439 Mio. €; per 30. Juni 2023: 548 Mio. €) und sonstige Beteiligungen zum Bewertungslevel 3. Veränderungen bei zum Bewertungslevel 3 klassifizierten Vermögenswerten waren im Wesentlichen auf einen Zugang von für den Verkauf qualifizierende Forderungen zurückzuführen. Wesentliche Bewertungseffekte für diese Vermögenswerte bestanden nicht.

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im ersten Halbjahr 2024 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:

	30.06. 2024	31.12. 2023	30.06. 2023 ¹⁾
in Mio. €			
BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON			
Sachanlagevermögen	25.244	23.752	23.472
immateriellen Vermögenswerten	48	41	53
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	488	508	480
Insgesamt	25.780	24.301	24.005

¹⁾ Werte einschließlich des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs.

Der Anstieg des Bestellblos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen. Das Bestellbligo 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 Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz. Der Rückgang ergab sich aus Währungskurseffekten.

Sonstige Erläuterungen

ANLEIHEEMISSIONEN UND -TILGUNG

Im ersten Halbjahr 2024 wurden von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) die folgenden Senioranleihen begeben:

EMISSIONSVOLUMEN	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
500 Mio. EUR	14,0	3,375	Institutionelle Investoren v. a. in Europa
1.325 Mio. NOK (116,7 Mio. €)	15,0	4,106	Institutionelle Investoren in Norwegen
500 Mio. EUR	10,0	3,250	Institutionelle Investoren v. a. in Europa und Asien

Im selben Zeitraum wurden insgesamt sechs fällig gewordene Senioranleihen der DB Finance über 90 Mio. AUD, 100 Mio. CHF, 350 Mio. HKD, 12.000 Mio. JPY sowie über 300 und 500 Mio. € getilgt.

ANZAHL AUSGEGEBENER AKTIEN

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

KAPITALERHÖHUNG DB AG

Die Bundesregierung hat im Bundeshaushalt 2024 4,37 Mrd. € zusätzlich zu den Mitteln aus dem Klimaschutzprogramm 2030 zur Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit dem Zweck der Ertüchtigung des Schienennetzes vorgesehen. Am 27. Juni 2024 erfolgte die Auszahlung der ersten Tranche des zusätzlichen Eigenkapitals i. H. v. 3,02 Mrd. € an die DB AG. Diese Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und wurden zur Aufstockung des Eigenkapitals an die DB InfraGO AG weitergereicht.

Berlin, den 19. Juli 2024

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon — 030.2 97-6 40 31
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir



Dieser Integrierte Zwischenbericht wurde am 25. Juli 2024 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 19. Juli 2024) 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 Cargo AG, der DB InfraGO AG sowie aktuelle Informationen sind unter db.de/berichte auch im Internet abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.2 97-6 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, X (ehemals Twitter) und Threads.

Personenverkehr

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



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.



RECYCLED
Papier aus
Recyclingmaterial
FSC® C016267



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

27. März 2025

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2024

IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Die Lithografen GmbH, Darmstadt
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart

BILDNACHWEIS

© Titel, U6 DB AG/Oliver Lang
© 1 DB AG/Max Lautenschläger/iStock/Mirror Image Studio

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com